

REGLAMENTACION SOBRE BALIZAMIENTO MARITIMO.

DECRETO NACIONAL 2.977/1983
BUENOS AIRES, 11 de Noviembre de 1983
Boletín Oficial, 17 de Noviembre de 1983
Vigente, de alcance general
Id SAIJ: DN19831002977

SUMARIO

decreto reglamentario, Comando en Jefe de la Armada, ríos, Río de la Plata, Río Uruguay, Servicio de Hidrografía Naval, balizamiento marítimo, Derecho administrativo, Defensa nacional, Recursos naturales, Derecho de la navegación

SE APRUEBA EL "REGLAMENTO DE SEÑALIZACION MARITIMA" SE AUTORIZA AL COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA A INTRODUCIR FUTURAS MODIFICACIONES.

Texto

INDICE

Visto

que la República Argentina participó en la X ASAMBLEA DE LA ASOCIACION INTERNACIONAL DE SEÑALIZACION MARITIMA (AISM-IALA) celebrada en la ciudad de Tokio (IMPERIO DEL JAPON) en el año 1980, donde se aprobó el nuevo sistema de Boyado Marítimo, y

Considerando




Que posteriormente el sistema fue aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en la 44 Sesión del Comité de Seguridad Marítima.

Que el 15 de abril de 1982 el país suscribió en la ciudad de París (REPUBLICA FRANCESA) el acuerdo para establecer el nuevo sistema en todo su territorio, adhiriéndose a la región B que comprende todo el Continente Americano.

Que para el establecimiento del mismo en la zona fluvial y especialmente en los Ríos de la Plata y Uruguay se tomó contacto con la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables (DNCP y VN), con el Servicio Oceanográfico, Hidrográfico y Meteorológico de la Armada de la República Oriental del Uruguay (SOHMA), con la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) y con la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU), habiéndose acordado entre todos estos organismos y el Servicio de Hidrografía Naval de la República Argentina, un Reglamento de Señalización Marítima adaptado a las nuevas normas de la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM IALA).

Que es necesario reemplazar el actual "Reglamento General de Balizamiento Marítimo y Fluvial de la República Argentina" por el nuevo Reglamento que regirá el sistema al cual se ha adherido la República Argentina.

HERRAMIENTAS

-  Descargar Documento
-  Enviar por email
-  Cita SAIJ

CONTENIDOS DE INTERES

[Creación de tribunales arbitrales consumo con competencia en reclamos de consumidores.](#)
Ley 7.363. MENDOZA, 26/4/2005.
Vigente, de alcance general

[Código Provincial de Implementación de los Derechos de los Consumidores y usuarios](#)
Ley 13.133. BUENOS AIRES, 27/11/2003. Vigente, de alcance general

[Modificatoria de la ley 13.133 - Código Provincial de Implementación de los Derechos de los Consumidores y Usuarios](#)
Ley 14.514. BUENOS AIRES, 29/11/2012. Vigente, de alcance general

[Alcances de información al consumidor, configuración de sanciones administrativas, requisitos de sanciones administrativas](#)
Sumario de Fallo. 18/11/2003

[REGIMEN DE LA DEFENSA DE LOS DERECHOS DE LOS CONSUMIDORES Y USUARIOS](#)
Ley III 2. MISIONES, 3/12/2009.
Vigente, de alcance general

[ADHESION LEY N. 24.240 SOBRE DEFENSA DEL CONSUMIDOR.](#)
Ley 7.087. SAN JUAN, 30/11/2000.
Vigente, de alcance general

Que es conveniente que los cambios menores que deban ser introducidos al nuevo reglamento, como fruto de los acuerdos internacionales y disposiciones nacionales para la rápida adaptación del sistema al tránsito marítimo, esté bajo la supervisión y control del Comando en Jefe de la Armada.

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA DECRETA:

ARTICULO 1.- Apruébase el "Reglamento de Señalización Marítima" que como Anexo I forma parte integrante del presente decreto.

ARTICULO 2.- El actual "Reglamento General de Balizamiento Marítimo y Fluvial de la República Argentina", aprobado por Decreto Nro. 1250/75 del Poder Ejecutivo Nacional, continuará en vigor para todas aquellas áreas en las que aún no se haya implantado el sistema (AISM-IALA), hasta que se produzca el total reemplazo del sistema de boyado actual, en cuyo momento quedará derogado.

[Contenido relacionado]

ARTICULO 3.- Autorízase al Comando en Jefe de la Armada (Servicio de Hidrografía Naval) a editar el número necesario de ejemplares del nuevo Reglamento.

ARTICULO 4.- Autorízase al Comando en Jefe de la Armada a introducir directamente las futuras modificaciones al Reglamento de Señalización Marítima, en base a los dictámenes de los organismos nacionales e internacionales afines.

ARTICULO 5.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

Firmantes

BIGNONE - CAMBLOR

REGLAMENTO

COMPETENCIA

0101. COMPETENCIA DEL COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA

El Comando en Jefe de la Armada, en virtud de lo establecido en el decreto de competencias, es la autoridad que entiende en lo concerniente al desarrollo, mantenimiento, operación y administración de los servicios de faros, balizas, señales marítimas, sistemas radioeléctricos de localización y otras ayudas y servicios destinados a la seguridad de la navegación.

0102. DELEGACION DE FUNCIONES

Para el cumplimiento del objetivo de proveer seguridad a la navegación, el Comando en Jefe de la Armada delega esas funciones en el Servicio de Hidrografía Naval.

0103. COMPETENCIA DE LA SECRETARIA DE INTERESES MARITIMOS

La Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, organismo dependiente de la Secretaría de Intereses Marítimos, tendrá a su cargo el balizamiento fluvial. De todo cambio de ubicación, modificación o alteración del sistema de balizamiento fluvial que se efectúe, será formado el Servicio de Hidrografía Naval para su difusión mediante los Radioavisos Náuticos y/o Avisos a los Navegantes.

0104. SEÑALES COLOCADAS POR TERCEROS

Cuando un tercero necesite instalar algún tipo de ayuda a la navegación, u otra estructura que podría confundirse con una señal, en los ríos, el mar, las costas o vías navegables, para realizar trabajos a su cargo o con fines de propaganda, deberá requerir autorización al Servicio de Hidrografía Naval.

Los terceros estarán obligados a mantener y conservar tales señales o estructuras e informar al Servicio de Hidrografía Naval sobre cualquier novedad que las altere.

Cuando el pedido de instalación de tales señales o estructuras se refiere a rutas fluviales o sus costas, el Servicio de Hidrografía Naval comunicará la novedad a la Dirección de Construcciones Portuarias y vías Navegables.

0105. REQUISITOS

Los terceros que necesiten instalar señales o estructuras con fines indicados en el Art. 0104, deberán presentar previamente al Servicio de Hidrografía Naval, para su aprobación, planos de las obras, datos de mensura, ubicación y detalles.

0106. INTERFERENCIA CON LAS LUCES DE BALIZAMIENTO

Si una luz ocasionare inconvenientes a la navegación o interfiriere con las luces de balizamiento, el Comando en Jefe de la Armada, por intermedio del Servicio de Hidrografía Naval, tendrá facultad de exigir su retiro.

0107. FUNCIONES DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

En su función de policía de seguridad a la navegación, la Prefectura Naval Argentina tendrá la responsabilidad de asegurar la integridad de las señales (sin guardián) instaladas en los ríos, el mar y las vías navegables, como asimismo actuará policial y judicialmente ante requerimientos del Servicio de Hidrografía Naval o de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables por las transgresiones al presente Reglamento.

0108. MODIFICACION AL REGLAMENTO

Facúltase al Servicio de Hidrografía Naval, en virtud de la ley Nro. 19922 (Ley Hidrográfica) Art. 2 inc. b), a introducir modificaciones al presente Reglamento, de acuerdo con las recomendaciones que dicten los organismos nacionales o internacionales afines.

[\[Contenido relacionado\]](#)

DEFINICIONES

0201. AYUDAS A LA NAVEGACION

"Ayudas a la navegación", en el sentido empleado en este Reglamento, son las señales o guías ubicadas fuera de la embarcación, diseñadas en forma tal que permitan al navegante determinar su posición y derrota correctas o advertirlo sobre la existencia de peligros u obstáculos.

Las ayudas a la navegación pueden ser visuales, acústicas o electrónicas.

La ubicación, descripción, características luminosas de las señales, como así las frecuencias, potencias de emisión, horarios de funcionamiento y demás datos para las ayudas a la navegación electrónica serán consignados en las cartas y publicaciones náuticas, según corresponda.

0202. FARO

Conjunto de una luz o luces, su soporte y las construcciones auxiliares, cuya apariencia y características luminosas permiten al navegante reconocer el punto geográfico donde están instalados, principalmente en las recaladas.

0203. BALIZA

Objeto artificial fijo fácilmente reconocible por su forma, su color o el color y ritmo de su luz o luces, situado en una posición tal que pueda ser identificado sobre una carta o que tenga una significación convencional para la navegación.

Para mejorar su visibilidad o detectabilidad podrá agregársele material reflectante o fluorescente, una pantalla reflectora radar o una baliza radar (racon).

Se las puede clasificar en:

a) luminosas: las que están dotadas de linterna y exhiben luz.

b) Ciegas: las que carecen de iluminación.

0204. RADIOFARO

Estación radiotransmisora que emite una característica distinta, utilizada por el navegante para determinar marcación, arrumbamiento o ubicación con respecto al radiofaro.

0205. BOYA

Cuerpo flotante de tamaño, forma y color determinados, normalmente construido de metal o plástico, fondeado en una posición dada, que sirve como señal de ayuda a la navegación.

Puede estar provista de una luz o de un aparato acústico o de otra clase.

Se las clasifica en:

1) Luminosa: boya equipada con una luz.

2) Ciega: boya sin luz

3) Cilíndrica: Boya en la que la parte superior de su cuerpo (por encima de la línea de flotación) o la parte más importante de la superestructura tiene aproximadamente la forma de un cilindro.

4) Cónica: Boya en la cual la parte superior del cuerpo (por encima de la línea de flotación) o la parte más importante de la superestructura tiene aproximadamente la forma de un cono truncado con el vértice hacia arriba.

5) Esférica: Boya en la que en la parte superior del cuerpo (por encima de la línea de flotación) o la mayor parte de la superestructura es esférica.

6) De barril: Boya que tiene la forma de un barril o cilindro que flota horizontalmente, por lo general empleada para fines especiales, comprendido el amarre.

7) De castillete: Boya cuya parte visible soporta una torre de enrejado o sólida, en la cual lleva la luz y/o la marca de tope.

8) Espeque (spar): Boya en forma de poste que flota casi verticalmente.

9) De silbato: Boya equipada con uno o más silbatos.

10) De campana: Boya equipada con una o más campanas.

11) Reflectora radar: Boya en cuya superestructura (habitualmente en el tope) lleva un dispositivo diseñado para reflejar la energía electromagnética incidente emitida por el radar del barco, acrecentando así la intensidad de la respuesta.

12) De recalada: Primera boya que avista un navegante al aproximarse a tierra desde alta mar. Normalmente sirve para indicar la zona de aproximación a un puerto o la desembocadura de un río.

13) De bifurcación o de confluencia: Boya que, vista desde un barco que recalca desde alta mar o en el sentido del flujo de la marea entrante, o en el establecido por la autoridad competente, indica el lugar en que un canal se divide en dos en donde confluyen dos canales.

14) De centro de canal: Boya que sirve para indicar la parte profunda de un canal navegable o su eje.

15) De naufragio: Boya que señala la posición de los restos de un naufragio.

16) De peligro aislado: Boya que indica un peligro aislado que tiene aguas navegables a todo su alrededor.

17) Indicadora de corriente:

a) Diurna: Indica la dirección de la corriente mediante una flecha colocada en uno de sus costados, cuya pauta indica su sentido.

b) Nocturna: Exhibe en su torre las luces correspondientes a las bandas de un buque en navegación, donde se ha reemplazado la luz verde por blanca, que presenta los siguientes sectores: a proa y a popa, un sector oscuro de 120°, a babor y a estribor, sendos sectores de 60° rojo y blanco, respectivamente.

Estas boyas, por efecto del timón y dado el sistema de anclaje que poseen, presentan a la corriente comportándose como un buque fondeado.

18) De fondeadero: Boya que indica el emplazamiento o los límites de un fondeadero.

19) De amarre: Las boyas de amarre no forman parte del balizamiento; no obstante, para su instalación deberá requerirse la aprobación del Servicio de Hidrografía Naval.

0206. MARCA DE TOPE

Uno o varios objetos relativamente pequeños, de forma o color (o ambos) característicos, situados en la parte más elevada de una señal de ayuda a la navegación (o boya) para identificarla.

0207. PONTON - FARO

Embarcación mayor fondeada, dotada de una luz y otras ayudas a la navegación, y que sirve para indicar el acceso a un puerto.

0208. BOTE - FARO

Embarcación menor fondeada, dotada de una luz, con el objeto de servir como ayuda a la navegación.

Se lo utiliza exclusivamente en rutas fluviales y se lo fondea en reemplazo de boyas en determinadas condiciones de altura de las aguas y de corriente.

0209. SEÑAL SONORA O ACUSTICA

Sonido emitido con el fin de transmitir una información náutica.

0210. SEÑAL DE NIEBLA

Señal sonora destinada a advertir o guiar a los navegantes en condiciones de escasa visibilidad.

0211. BALIZA RADAR O RACON

Dispositivo receptor/emisor que, al ser excitado por un radar marino retransmite automáticamente una señal distinta que puede aparecer en la pantalla del radar. Esta señal puede proveer la distancia, la marcación e información de identificación.

0212. CARACTERISTICAS LUMINOSAS

Al final del presente capítulo se transcribe las características luminosas de las señales marítimas aprobadas conjuntamente por la Asociación Internacional de señalización Marítima (AISM - IALA) y la organización Hidrográfica Internacional (OHI).

0213. PERIODOS MAXIMOS

Se recomienda que la duración de los períodos de la característica de las luces rítmicas no exceda los valores indicados a continuación. ## Clase de luz Período máximo Isofásica 12 s Ocultación única 15 s Destello único Muy rápida en grupos Muy rápida interrumpida Ultrarrápida interrumpida Grupo de ocultaciones con dos eclipses 20 s Destellos largos Grupo de destellos con dos destellos Rápida en grupos Rápida interrumpida Grupo de ocultaciones con tres o más eclipses 30 s es Grupo de destellos con tres o más destellos Grupo compuesto de destellos Código Morse NOTA: Para una mayor precisión y amplitud de las definiciones, deberá consultarse el Diccionario Internacional de Señales Marítimas, editado por la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM-IALA), dividido en los siguientes capítulos:

Capítulo 1 - Términos generales Capítulo 2 - Señales visuales Capítulo 3 - Señales sonoras Capítulo 4 - Señales radioeléctricas Capítulo 5 - Automatización y mando a distancia Capítulo 6 - Fuentes de energía y alimentación de las estaciones Capítulo 7 - Obras de ingeniería civil Capítulo 8 - Material flotante Capítulo 9 - Organización y funcionamiento de los Servicios

(Nota de redacción) NO GRABABLE

SISTEMA DE BALIZAMIENTO

0301. SISTEMA ADOPTADO

La República Argentina adoptó para todas las señales marítimas y fluviales fijas y flotantes (con excepción de faros, luces de sectores, luces y señales de enfilación, buques-faros y grandes boyas e navegación) el Sistema de Balizamiento Marítimo de la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM-IALA), Región B

0302. OBJETO

El objeto del sistema es indicar:

- a) Los límites laterales de los canales navegables.
- b) Los peligros naturales y otros obstáculos, tales como naufragios.
- c) Otras áreas o configuraciones de importancia para el navegante.
- d) Nuevos peligros.

0303. TIPOS DE SEÑALES

El sistema de balizamiento comprende cinco tipos de señales, que también pueden emplearse en forma combinada:

- a) Señales Laterales, utilizadas conjuntamente con un "sentido convencional de balizamiento" y aplicadas generalmente para canales bien definidos. Estas señales marcan los costados babor y estribor de la ruta a seguir. Donde el canal se bifurca podrá utilizarse una señal Lateral modificada para indicar la ruta preferida. Las Señales Laterales difieren entre sí en las regiones de balizamiento A y B.
- b) Señales Cardinales, utilizadas conjuntamente con el compás del navegante, para indicar dónde podrá encontrar aguas navegables.
- c) Señales de Peligro Aislado para indicar peligros aislados de tamaño limitado, y que tienen aguas navegables a todo su alrededor.
- d) Señales de Aguas Seguras para indicar que en torno a su posición las aguas son navegables, por ejemplo, señal de medio canal.
- e) Señales Especiales cuyo objeto principal no es el de ayudar a la navegación, sino indicar un área o configuración a la que se hace referencia en los documentos náuticos.

0304. METODO EMPLEADO PARA CARACTERIZAR LAS SEÑALES

El significado de una señal depende de una o varias de las características siguientes:

- a) De noche: color y ritmo de la luz.
- b) De día: color, forma y marca de tope.

0305. SENTIDO CONVENCIONAL DE BALIZAMIENTO

El sentido convencional de balizamiento adoptado en la República Argentina es la dirección general que lleva el navegante al aproximarse desde mar afuera a una bahía, un río, un estuario u otra vía navegable.

0306. DESCRIPCION DE LAS SEÑALES LATERALES (REGION B)

- a) Señales de babor.

Color: verde.

Forma (boyas): cilíndrica (tambor), de castillete o espeque (spar).

Marca de tope (cuando se la use): un cilindro verde.

Luz (cuando la tenga)

Color: verde

Ritmo: cualquiera, excepto el descrito en el Art. 0307.

- b) Señales de estribor:

Color: rojo.

Forma (boyas): cónica, de castillete o espeque (spar).

Marca de tope (cuando se la use): un cono rojo, punta hacia arriba

Luz (cuando la tenga):

Color: rojo.

Ritmo: cualquiera, excepto, el descrito en el Art. 0307.

0307. SEÑALES DE BIFURCACION

a) Canal preferido a estribor:

Color: verde, con una ancha franja horizontal roja.

Forma (boyas): cilíndrica (tambor), de castillete o espeque (spar).

Marca de tope (cuando se la use): un cilindro verde.

Luz (cuando la tenga):

Color: verde

Ritmo: destellos en grupos compuestos (2 + 1).

b) Canal preferido a babor:

Color: rojo, con una ancha franja horizontal verde.

Forma (boyas): cónica, de castillete o espeque (spar).

Marca de tope (cuando se la use): un cono rojo, punta hacia arriba.

Luz (cuando la tenga):

Color: rojo.

Ritmo: destellos en grupos compuestos (2 + 1).

0308. REGLAS GENERALES PARA SEÑALES LATERALES

a) Formas: LATERALES

Cuando las señales Laterales no cuenten con boyas de forma cilíndrica (tambor) o cónica que las identifica, deberán en lo posible llevar la apropiada marca de tope.

b) Identificación con letras o números.

Si las señales ubicadas en los veriles de un canal están marcadas con números o letras, tales indicaciones deberán seguir el "sentido convencional de balizamiento" (Art. 0305).

0309. SEÑALES CARDINALES

Las señales Cardinales se utilizarán:

a) Para señalar que las aguas más profundas en esa área se encuentran en el lado que indica el nombre de la señal.

b) Para indicar el lado seguro para pasar un peligro.

c) Para llamar la atención sobre una configuración del canal, tal como una curva, una confluencia, una bifurcación o el extremo de un banco.

Una señal Cardinal recibe el nombre del cuadrante en el cual está ubicada.

El nombre de una señal Cardinal significa que ésta deberá ser pasada por el lado que indica aquel.

0310. CARACTERÍSTICAS DE LAS SEÑALES CARDINALES

a) Señal Cardinal Norte.

Marca de tope: 2 conos negros superpuestos, puntas hacia arriba.

Color: negro sobre amarillo

Forma: de castillete o espeque (spar).

Luz (cuando la tenga).

Color: blanco

Ritmo: VQ o Q.

b) Señal Cardinal Este.

Marca de tope: 2 conos negros superpuestos, opuestos por la base.

Color: negro, con una sola ancha franja horizontal amarilla.

Forma: de castillete o espeque (spar).

Luz (cuando la tenga):

Color: blanco.

Ritmo: VQ (3) cada 5 s, o

Q (3) cada 10s.

c) Señal Cardinal Sur.

Marca de tope: 2 conos negros superpuestos, puntas hacia abajo.

Color: amarillo sobre negro.

Luz (Cuando la tenga):

Color: blanco.

Ritmo: VQ (6) + Destello largo cada 10 s, o

Q (6) + Destello largo cada 15 s.

d) Señal Cardinal Oeste.

Marca de tope: 2 conos negros superpuestos, opuestos por los vertices.

Color: amarillo, con una sola ancha franja horizontal negra.

Luz (cuando la tenga):

Color: blanco.

Ritmo: VQ (9) cada 10 s, o

Q (9) cada 15 s.

NOTA: La marca de tope en la forma de doble cono constituye una característica diurna muy importante en todas las señales Cardinales y deberá utilizarse siempre que sea factible; su tamaño deberá ser el mayor posible, con una clara separación entre los conos.

Una señal de Peligro Aislado es una marca erigida sobre, o amarrada, o encima de un peligro aislado, que tiene aguas navegables a todo su alrededor.

0312. CARACTERISTICAS DE LAS SEÑALES DE PELIGRO AISLADO

Marca de tope: 2 esferas negras superpuestas.

Color: negro, con una o más franjas anchas horizontales rojas.

Forma: optativa, pero sin prestarse a confusión con las señales Laterales, prefiriéndose las de castillete o espeque (spar).

Luz: (cuando la tenga).

Color: blanco.

Ritmo: Grupo de destellos (2).

NOTA: La marca de tope doble esfera es de día una característica muy importante de una señal de peligro Aislado y deberá ser usada siempre que sea factible y del mayor tamaño posible, con una clara separación entre las esferas.

0313. SEÑALES DE AGUAS SEGURAS

Estas señales sirven para indicar que hay aguas navegables en todas partes alrededor de la señal; incluyéndose aquí las señales de eje del canal y las de medio canal. Se las puede utilizar como alternativa a las señales Cardinales o Laterales, para indicar una recalada.

0314. CARACTERISTICAS DE LAS SEÑALES DE AGUAS SEGURAS

Color: franjas verticales rojas y blancas

Forma: esférica, de castillete o espeque (spar) con marca de tope esférica.

Marca de tope (cuando se la use): una esfera roja.

Luz (cuando la tenga).

Color: blanco.

Ritmo: isofásica, de ocultaciones, un destello largo cada 10 s o Morse "A".

0315. SEÑALES ESPECIALES

Son señales cuyo objeto no es el de ayudar a la navegación, sino indicar una zona especial o configuración mencionadas en las cartas u otros documentos náuticos apropiados, por ejemplo:

- a) Señales de los sistemas de adquisición de datos oceánicos (ODAS).
- b) Señales de separación del tráfico donde el uso del balizamiento convencional de un canal podría provocar confusión.
- c) Señales indicadoras de depósito de material o vertederos de descarga de dragado.
- d) Señales indicadoras de zonas de ejercicios militares.
- e) Señales indicadoras de la presencia de cables o tuberías.
- f) Señales indicadoras de zonas reservadas o fondeaderos.

0316. CARACTERÍSTICAS DE LAS SEÑALES ESPECIALES

Color: amarillo

Forma: optativa, pero sin entrar en conflicto con las señales destinadas a la navegación.

Marca de tope (cuando se la use): una sola, amarilla, en forma de "X".

Luz (cuando la tenga):

Color: amarillo.

Ritmo: cualquiera, menos los descriptos en los artículos 0310, 0312 y 0314.

0317. SEÑALES DE NUEVOS PELIGROS

La expresión "nuevos peligros" se utiliza para describir peligros descubiertos recientemente, aún no indicados en los documentos náuticos. Los "nuevos peligros" incluyen obstáculos producidos por causas naturales, tales como bancos de arena o rocas, así como peligros resultantes de la acción humana, tales como naufragios.

0318. CARACTERÍSTICAS DE LAS SEÑALES DE NUEVOS PELIGROS

a) Los "nuevos peligros" serán señalizados de acuerdo con el presente Reglamento. Si el Servicio de Hidrografía Naval considerare que el peligro es particularmente grave, por lo menos una de las señales será duplicada lo antes posible.

b) Cualquier señal luminosa utilizada para tal fin deberá poseer la característica luminosa Cardinal o Lateral VQ o Q.

c) Cualquier señal luminosa que se coloque duplicada deberá ser idéntica a su pareja en todos los aspectos.

d) Un "nuevo peligro" podrá ser marcado por medio de una baliza radar (racon) codificada Morse "D", que en la pantalla del radar produzca una señal correspondiente a una distancia de 1 milla náutica.

e) La señal duplicada podrá ser retirada cuando el Servicio de Hidrografía Naval estime que la información concerniente a este "nuevo peligro" haya sido suficientemente divulgada.

LUCES DE MUELLES Y OBRAS CIVILES

0401. LUCES EN MUELLES PARALELOS A LA COSTA

Los muelles cuya dimensión mayor sea paralela a la costa y no sobresalgan mayormente de su línea general, no serán balizados. De ser necesario su balizamiento, se colocarán en los extremos luces de señalización en concordancia con el sistema de balizamiento IALA, visibles como mínimo a 1,5 milla de distancia, a una altura superior a un metro sobre la mayor pleamar o creciente registradas en la zona.

0402. LUCES EN MUELLES PERPENDICULARES A LA COSTA

En los muelles, embarcaderos o construcciones perpendiculares a la costa o ribera y que representen peligro para la navegación se exigirá en el extremo más alejado de la costa o ribera una luz blanca, de ritmo rápido (señal Cardinal del sistema IALA), indicativa de que el paso seguro para pasar el muelle se encuentra en el lado que indica el nombre de la señal. Su visibilidad mínima será el 1,5 milla y estará colocada a una altura superior a un metro sobre la mayor pleamar o creciente registrada en la zona.

0403. LUCES EN LOS DUQUES DE ALBA, TOMAS DE AGUA Y CONSTRUCCIONES SIMILARES

Los duques de alba, las tomas de agua, como así cualquier construcción similar, exhibirán señal de Peligro Aislado y/o señal Cardinal, según el caso. Su visibilidad mínima y estará colocada a una altura superior a un metro sobre la mayor pleamar o creciente registradas en la zona.

0404. ARTEFACTOS DE ILUMINACION EN LOS MUELLES

Los artefactos de luz que se coloquen en los muelles para iluminar las operaciones deberán estar provistas de pantallas para impedir en forma absoluta que la luz moleste al navegante.

0405. ARTEFACTOS DE ILUMINACION ALEJADOS DE LOS MUELLES

Cuando los artefactos de iluminación instalados o por instalar dentro de una franja de 35 metros de ancho a contar desde la costa o la línea de ribera, por sus características o intensidad de luz constituyeren un estorbo para el navegante, o interfirieren con las luces de balizamiento, el Servicio de Hidrografía naval podrá exigir que esos artefactos cumplan los requisitos establecidos en el art. 0404.

Las autoridades de todo el país tendrán en cuenta estas disposiciones cuando deban realizar trabajos de iluminación o tengan que otorgar permisos para llevarlos a cabo. En todos los casos se pondrá en conocimiento de los proyectos al Servicio de Hidrografía Naval, el que requerirá detalles de la clase de iluminación y dispondrá su aprobación.

SEÑALES EN LOS PUENTES

0501. SEÑALES DE CARACTERISTICAS DIURNAS EN PUENTES FIJOS

En puentes fijos, el ancho del canal navegable quedará limitado a las dos marcas diurnas siguientes, navegando aguas arriba:

- a) A estribor: un panel blanco con un triángulo equilátero en su parte central pintado de rojo y con vértice hacia arriba.
- b) A babor: un panel blanco con un rectángulo en su parte central pintado de verde.

Estas marcas se adosarán a las pilas externas adyacentes al vano central o principal del puente, si ese es el ancho navegable del canal, o se suspenderán del talero cuando la parte navegable del canal sea menor que la limitada por las mencionadas pilas.

En todos los casos, las pinturas serán de tipo reflectante.

Las medidas de las marcas deberán posibilitar su visualización a una distancia no menor de 0,5 milla náutica.

0502. SEÑALES DE CARACTERISTICAS LUMINOSAS EN PUENTES FIJOS

El ancho navegable por debajo de puentes fijos quedará limitado a las dos siguientes señales luminosas, navegando aguas arriba:

- a) Cuando el ancho navegable del canal esté comprendido entre las dos pilas, se adosarán a babor una luz verde y a estribor una luz roja, pudiendo ser fijas o a destellos, según las circunstancias locales, teniendo en cuenta la inconveniencia de usar luces fijas cuando en zonas de mucho tráfico puedan confundirse con las luces que llevan las embarcaciones de acuerdo con el Reglamento Internacional para prevenir abordajes en el mar, o con luces de iluminación próximas al puente.
- b) Cuando la parte navegable del canal sea de menor anchura que el limitado por las dos pilas, las luces se adosarán al tablero, con una separación entre ellas coincidente con ese ancho navegable.

c) Una luz blanca de destellos rápidos podrá ser usada para marcar el mejor punto de pasaje por debajo del puente.

Las luces cubrirán un sector de 180°, y en noches oscuras serán visibles a una milla náutica de distancia como mínimo.

0503. PANTALLAS REFLECTORAS RADAR

Se instalarán pantallas reflectoras radar adecuadas en las pilas del puente.

Estos mismos elementos se aplicarán cuando existan balizas indicativas de defensas de las pilas del puente.

0504. SEÑAL DE PASO CERRADO EN PUENTES

Se utilizará la señalización indicada en el capítulo 07.

0505. SEÑALIZACION DE LAS DEFENSAS DE PILAS SITUADAS EN LOS VERILES DEL CANAL NAVEGABLE

La señalización de las defensas de pilas situadas en los veriles del canal navegable estará constituida por balizas erigidas en las defensas mismas de las pilas según las características de forma, color y ritmo de las luces de balizamiento del sistema lateral IALA para veriles de los canales.

NORMAS PARA LA SEÑALIZACION DE ESTRUCTURAS O ISLAS ARTIFICIALES DE COSTA AFUERA

0601. FINALIDAD

Las presentes disposiciones prescriben las señales diurnas, nocturnas y sonoras que deberán ser utilizadas como ayudas a la navegación, en las estructuras o islas artificiales erigidas en el lecho o el subsuelo del mar o de los ríos, o fondeadas sobre ellos en las aguas donde ejerce soberanía la Nación Argentina.

0602. NORMAS RELATIVAS A LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

La autoridad encargada de autorizar trabajos de exploración y explotación del lecho submarino y los organismos o empresas que relicen tales trabajos tendrán en cuenta el peligro que las estructuras erigidas en el mar o en los ríos representan para la navegación.

0603. SEGURIDAD DE FUNCIONAMIENTO DE LAS SEÑALES

Será obligación del organismo o empresa que realice estos trabajos instalar luces, señales de niebla y toda otra ayuda a la navegación, requeridos por el presente Reglamento, y asegurar su funcionamiento interrumpido.

0604. ESTRUCTURAS, AUTORIZACION, OBLIGACIONES

El término "estructura" o "isla artificial", tal como está utilizado aquí, abarca todas las construcciones fijas o flotantes (temporarias o permanentes), cuyo emplazamiento autoriza el Gobierno Argentino, por intermedio del ente estatal correspondiente, para realizar trabajos en el lecho de los ríos o del mar.

El autorizado tendrá la obligación de cumplir con todas las disposiciones contempladas en el presente capítulo, que le serán hechas conocer por el organismo autorizante.

Deberán notificar su suficiente anticipación al Comando en Jefe de la Armada (Servicio de Hidrografía Naval) acerca de la intención y fecha de instalación de estructuras o islas artificiales, como así de futuras modificaciones, cambios de ubicación de las ayudas a la navegación o desmantelamiento.

Uno de los datos principales requeridos será la posición con la precisión que permita su correcta inclusión en las cartas náuticas y los radioavisos náuticos.

0605. LINEA DE DELIMITACION

El término línea de delimitación significa la línea trazada aproximadamente paralela a la costa a siete millas de ésta y que separa las zonas en las cuales las estructuras deben satisfacer diferentes requerimientos de señalización.

0606. ESTRUCTURAS CLASE "A" Y CLASE "B"

Desígnanse como estructuras clase:

"A": Las situadas mar afuera de la línea de delimitación, y

"B": Las situadas entre la costa y dicha línea.

0607. REQUERIMIENTOS PARA ESTRUCTURAS CLASE "A"

a) Se señalarán con una o más luces blancas, e instaladas en forma tal que por lo menos una de ellas sea visible para el navegante, cualquiera sea el ángulo de aproximación.

Estas luces tendrán una potencia lumínica que permita un alcance luminoso de 8 millas náuticas para un observador cuyo ojo está a 4 5 m sobre el mar, cuando la visibilidad meteorológica es de 10 millas.

La instalación de las luces se efectuará a no menos de 6 m y a no más de 30 m sobre la pleamar media.

A los efectos de color y ritmo de luz, las luces funcionarán al unísono, blanca a destellos, de acuerdo con la letra "U" del alfabeto Morse y con un período máximo de 15 segundos.

El extremo vertical de la estructura estará balizado con una luz roja fija de obstrucción.

Las estructuras llevarán paneles de identificación con letras o cifras negras de un metro de altura sobre fondo amarillo, visibles en todas las direcciones. Estos paneles deberán estar iluminados o en su defecto, las letras o cifras serán de pintura reflectante.

b) Toda estructura estará provista de una o más señales sonoras, construidas e instaladas de manera que sean audibles al aproximarse desde cualquier dirección.

La instalación de los equipos sonoros se efectuará a no menos de 6 m y a no más de 30 m sobre la pleamar media, con un alcance de por lo menos 2 millas.

Su característica será de sonidos rítmicos correspondientes a la letra "U" del alfabeto Morse (. . -) cada 30 segundos.

Estas señales sonoras funcionarán cuando la visibilidad meteorológica sea inferior a 2 millas. La duración mínima de un sonido será de 0,75 segundos.

c) Cuando se trate de estructuras situadas muy próximas una de otra, la seguridad a la navegación en la zona podrá resguardarse sin necesidad de que cada una de ellas sea equipada con luces y sonido. En tales casos el Servicio de Hidrografía Naval determinará qué diferencias con los párrafos a) y b) podrán permitirse.

d) Cuando considere necesario, el Servicio de Hidrografía Naval ordenará la colocación de señales (boyas o balizas para demarcar el perímetro de un grupo de estructuras, o para señalizar canales

a través de un grupo de estructuras, o cualquier estructura fija mientras ésta es erigida e desmantelada. Asimismo determinará las características de tales señales.

e) Las obstrucciones submarinas, tales como pozos sumergidos o tuberías en profundidad que representen un peligro para la navegación en superficie, se señalarán con boyas provistas de luces, señales sonoras y reflectores radar, según se necesario, en la forma que lo determine el Servicio de Hidrografía Naval para cada caso.

Los alcances de las luces y señales sonoras podrán ser menores que los exigidos para estructuras clase "A".

Las estructuras fijas en construcción o que accidentalmente se encuentren desprovistas de ayudas a la navegación, se marcarán por lo menos con una boya.

Todas las estructuras clase "B" mostrarán en todos los casos paneles de indentificación, según el artículo 0607, párrafo a).

0608. REQUERIMIENTOS PARA ESTRUCTURAS CLASE "B"

Las ayudas a la navegación que deban colocarse en estructuras fijas erigidas entre la costa y la línea de delimitación serán determinadas por el Servicio de Hidrografía Naval, adaptando las disposiciones expuestas para las estructuras clase "A" y teniendo en cuenta que no han de confundirse con luces de la costa.

SEÑALIZACION DE TRAFICO PORTUARIO

0701. ADOPCION DEL SISTEMA

La presente señalización adoptada corresponde a la "Unificación Internacional de señalización del tráfico portuario", convenida y recomendada por los siguientes organismos internacionales.

- a) Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM-IALA)
- b) Asociación Internacional de Radas y Puertos (IAPH).
- c) Asociación Internacional Permanente de Congresos de Navegación (PIANC).

0702. GENERALIDADES

Las reglas que rigen a las señales destinadas al tráfico portuario sirven para controlar el movimiento del tráfico naviero en los puertos y sus accesos, canales exteriores e interiores, esclusas y puentes fijos o móviles, y su aplicación regirá tanto de día como de noche.

La base del sistema reside en:

- a) Mensajes principales que deben ser transmitidos mediante señales sencillas, fáciles de memorizar por el navegante.
- b) Información complementaria, por ejemplo en los casos de puertos de trazado o tráfico complejos, que puede ser transmitida mediante señales auxiliares, exhibidas conjuntamente con las principales y cuya interpretación requerida la consulta de documentos náuticos.

En muchas situaciones los mensajes no serán los mismos en todas las direcciones, por cuyo motivo las señales deberán ser direccionales. Sin embargo, algunas señales podrán ser visibles "en todo el horizonte" cuando estén destinadas simultáneamente a todos los puques. Este puede ser el caso de las señales, 1, 2 y 4.

La señal de "grave emergencia" deberá ser de destellos, con un ritmo no menor de 60 destellos por minuto. todas las demás serán de luz fija o de ocultaciones lentas. Estas últimas serán particularmente útiles cuando las luces de fondo encandilan al observador. No obstante, no está permitido utilizar en un lugar dado al mismo tiempo luces fijas y luces de ocultación.

El mensaje principal estará constituido siempre por tres luces superpuestas. Ello permite que el navegante las reconozca inmediatamente como una señal de tráfico portuario y no como ayuda a la navegación.

Se eligió la disposición vertical de las luces para el mensaje principal para evitar problemas de paralaje que podrían producirse cuando se observen luces horizontales desde ángulos extremos.

En algunos casos cada buque o grupo especial de buques han de recibir instrucciones específicas para continuar su marcha, en tanto que ningún otro podrá pasar. En tal caso se utilizará la señal 5. Las instrucciones específicas al buque o al grupo de buques en cuestión podrán ser emitidas ya sea mediante una señal auxiliar o bien por medio de cualquier otro medio de comunicación, tal como en MAF de radio, lámparas de señales o embarcación patrullera.

En caso de ser necesario emitir algún mensaje auxiliar para transmitir información adicional a la contenida en el mensaje principal, la señal correspondiente se agregará según sea necesario, exhibiéndola normalmente a la derecha de la columna portadora de la señal principal, utilizando por lo general solo luces blancas o amarillas.

Cuando en un lugar, para señales auxiliares se exhiban tanto luces blancas como amarillas, habrá que proceder con cuidado, ya que en determinadas condiciones de visibilidad al observador le resulta muy difícil decidir si una luz es blanca o amarilla cuando la señal no comprenda al mismo tiempo el otro color.

0703. REGLAS PARA LAS SEÑALES DE TRAFICO PORTUARIO

a) La señal que para el tráfico portuario represente el mensaje principal comprenderá siempre tres luces superpuestas.

No agregará luz alguna a la columna portadora del mensaje principal.

b) Las luces rojas significan: "No prosiga".

c) Las luces verdes significan: "Prosiga, sujetándose a las condiciones estipuladas".

d) Podrá utilizarse una luz amarilla única a la izquierda de la columna portadora de los mensajes principales 2 ó 5, a la altura de la luz superior, para indicar que "los buques que puedan navegar con seguridad fuera del canal principal, no necesitan dar cumplimiento al mensaje principal".

0704. SEÑALES AUXILIARES

Si fuere necesario, podrán agregarse señales auxiliares, mostrándolas normalmente a la derecha de la columna portadora del mensaje principal; por lo general, únicamente se utilizarán luces blancas o amarillas.

Tales señales auxiliares podrán agregarse, por ejemplo al mensaje Nro. 5, para brindar información sobre la situación del tráfico que se desplaza en dirección contraria o para advertir acerca de la presencia de una draga que opera en el canal.

SEÑALIZACION INTERNACIONAL DEL TRAFICO PORTUARIO

Nro. Luz R=roja, V=verde Mensaje principal B=blanca, A= amarilla 1 R De Grave emergencia - todos los buques deben R deste- detenerse o desviarse, de acuerdo con la R llos. s instrucciones recibidas.

2 R Los buques no proseguirán.

R R 3 V Fijas o de o- Los buques pueden proseguir.

V cultacion Trafico de mano unica.

V lenta.

4 V Fijas o de o- Los buques pueden proseguir.

V cultacion Trafico de mano doble.

V lenta.

5 V Fijas o de o- El buque podra proseguir unicamente si ha B cultacion recibido ordenes especificas de hacerlo.

B lenta.

2a.A R Fijas o de Los buques no continuaran su marcha, con R ocultacion excepcion de los que naveguen fuera del c R lenta anal principal, en cuyo caso no necesitan dar cumplimiento a las indicaciones del m ensaje principal.

5a.A V Fijas o de Un buque podra proseguir navegando unicam B ocultacion ente cuando reciba ordenes de hacerlo, co V lenta. n excepcion de los que naveguen por fuera del canal principal, en cuyo caso no nec esitan da cumplimiento a las indicaciones del mensaje principal.

[\[ir arriba\]](#)



Soporte

[Preguntas Frecuentes](#)

[Mapa del Sitio](#)

Servicios

[Dossier](#)

[Código en formato eBook](#)

[Guía Judicial](#)

[Informes SNEEP](#)

[Digesto Jurídico](#)

[Código Civil y Comercial](#)

Acerca de

[Quiénes Somos](#)

[Red Nacional de Información Jurídica](#)

[Reglamento de Uso](#)