

Legislación Nacional

DECRETO 191/1982NAVEGACIÓNReglamento de los servicios de practicaje y pilotaje para los ríos, puertos, pasos y canales de la República Argentina del 22/7/1982; publ. 28/7/1982Visto lo informado por el Comando en Jefe de la Armada y lo propuesto por el ministro de Defensa, yConsiderando:Que por decreto 5207/1971 , fue aprobado el Reglamento de los Servicios de Practicaje y Pilotaje para los ríos, puertos, pasos y canales de la República Argentina.Que la experiencia recogida durante su aplicación ha demostrado la necesidad de ajustar las disposiciones contenidas en el referido Cuerpo Normativo.Que el Comando en Jefe de la Armada designó una comisión para estudiar la reestructuración de los servicios de practicaje y pilotaje.Que de los estudios realizados en las áreas orgánica, administrativa y operativa, se desprendió la necesidad de modificar el texto del citado reglamento.Que por decreto 476 , de fecha 17 de marzo de 1981, fueron derogados los arts. 32 ; 33 ; 34 ; 35 ; 36 ; 37 ; 38 ; 39 ; 40 ; 41 ; 42 ; 49 ; 50 y 53 del mencionado reglamento, imponiéndose la necesidad de efectuar un nuevo ordenamiento.Que la ampliación de las exenciones para el uso de práctico obliga a modificar el Reglamento de formación y capacitación del personal embarcado de la Marina Mercante (Re.Fo.Ca.P.E.M.M.), en lo que respecta al calado de los buques que deben llevar baqueano.Por ello,El presidente de la Nación Argentina decreta:**Art. 1.**– Apruébase el Reglamento de los servicios de practicaje y pilotaje para los ríos, puertos, pasos y canales de la República Argentina, que forma parte integrante del presente decreto, en reemplazo del texto aprobado por decreto 5207 del 19 de noviembre de 1971.**Art. 2.**– Sustitúyase el texto de los arts. 742 y 743 del Reglamento de formación y capacitación del personal embarcado de la Marina Mercante (Re.Fo.Ca.P.E.M.M.), por el que se expresa a continuación:**Art. 742.**– Baqueano:*a*) Consejero de ruta y maniobra en buques de menos de veinte (20) pies de calado y menos de ciento veinte (120) metros de eslora, dentro de su respectiva zona de baquía.*b*) Consejero de ruta y maniobra en convoyes de cualquier longitud total dentro de su zona de baquía.*c*) Consejero de ruta y maniobra en buques de cualquier calado y eslora, fuera de las zonas de practicaje, dentro de su respectiva zona de baquía.**Art. 743.**– Certificado de conocimiento de zona:Pilotaje del buque o convoy de cualquier longitud donde ocupe empleo de capitán, patrón, primer oficial fluvial, segundo oficial fluvial o segundo patrón dentro de la zona que abarque su certificado, excepto en buques de más de veinte (20) pies de calado o más de ciento veinte (120) metros de eslora en zonas de practicaje.**Art. 3.**– El reglamento que se menciona en el art. 1 será puesto en vigencia a partir de los cuarenta y cinco (45) días de la publicación del presente decreto en el Boletín Oficial de la Nación, juntamente con los valores tarifarios correspondientes.**Art. 4.**– Comuníquese, etc.Bignone – Martínez VivotAnexoREGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE PRACTICAJE Y PILOTAJE PARA LOS RÍOS, PUERTOS, PASOS Y CANALES DE LA REPÚBLICA ARGENTINACAPÍTULO I: DE LA PRESTACIÓN DEL PRACTICAJE Y PILOTAJENATURALEZA DEL PRACTICAJE Y PILOTAJE**Art. 101.**– El practicaje y el pilotaje son las tareas que realiza a bordo de los buques el personal habilitado para asesorar al capitán en navegación, maniobras y reglamentación, en las zonas declaradas de practicaje o pilotaje obligatorio o facultativo. A los efectos de las disposiciones establecidas en este reglamento, aquellas tareas que se realizan en puerto se denominan “practicaje” y las de navegación en ríos, pasos y canales se denominan “pilotaje”.**Art. 102.**– El practicaje y el pilotaje constituyen un servicio público impropio, de interés para la seguridad de la navegación, cuya atención se encuentra a cargo de la Prefectura Naval Argentina, siendo ejercido exclusivamente por personal que, habiendo cumplido las condiciones previstas en el Reglamento de formación y capacitación del personal embarcado de la Marina Mercante (Re.Fo.Ca.P.E.M.M.), habilita el prefecto nacional naval con la denominación de prácticos, de acuerdo con las prescripciones de este reglamento.**ZONAS DE PRACTICAJE Y PILOTAJE OBLIGATORIO****Art. 103.**– Se declaran zonas de practicaje y pilotaje obligatorio:*a*) Río de la Plata: Las aguas comprendidas dentro de los siguientes límites; al Este, la línea imaginaria que partiendo de Punta Rasa pasa por Recalada y llega hasta Punta del Este (R.O. del U.); al Oeste, la línea imaginaria que partiendo de Punta Lara pasa por el km 37 del canal de acceso al puerto de Buenos Aires y llega a Punta Negra (R.O. del U.).Para la navegación entre la zona fijada en el art. 104 y el km 37 del Canal de Acceso al Puerto de Buenos Aires o viceversa, no es obligatorio llevar práctico del Río de La Plata.*b*) Río Paraná: Comprende el curso del río Paraná desde el puerto homónimo y el de los ríos Paraná Guazú, Paraná Bravo y Paraná de las Palmas hasta sus desembocaduras en el Río de la Plata, incluyendo el Pasaje Talavera, la Zanja del Mercadal y la zona del Río de la Plata comprendida en los siguientes límites; al norte su margen izquierda desde frente al km cero del Río Uruguay hasta Punta Negra (R.O. del U.); al este la línea imaginaria que une dicha Punta con el km 37 del canal de acceso al puerto de Buenos Aires; al sur, el veril norte del canal de acceso al puerto de Buenos Aires, la escollera exterior del mismo y el veril norte del canal costanero hasta el km 4 y a partir de allí la margen derecha del Río de la Plata hasta la desembocadura del río Luján.*1*) Al solo efecto del pilotaje de los buques que navegan entre puertos del río Paraná y el puerto de Nueva Palmira (R.O. del U.) o viceversa, declárase como continuidad de zona del río Paraná al tramo comprendido entre el km cero del río Uruguay y la rada de dicho puerto.*2*) Al solo efecto del pilotaje de los buques que provengan del canal Ingeniero Emilio Mitre con destino a la zona determinada en el art. 104 o viceversa, declárase como

continuidad de la zona del río Paraná al tramo del canal de acceso al puerto de Buenos Aires comprendido entre su confluencia con el canal ingeniero Emilio Mitre y el km 37 de aquél.c) Río Uruguay: Comprende el curso de este río desde la rada del puerto de Concepción del Uruguay hasta su desembocadura (km cero), frente a Nueva Palmira (R.O. del U.), y además la parte del Río de la Plata mencionada en el inc. b), para el río Paraná.d) Ría de Bahía Blanca: Las aguas comprendidas desde la línea imaginaria que une las balizas Punta Tejada y Punta Lobos, hasta las radas de los puertos interiores de la ría.e) Puertos: Comprende los siguientes: 1. Puerto de Buenos Aires, con los siguientes límites: Al este la línea imaginaria que partiendo de Punta Lara llega al km 37 del canal de acceso de dicho puerto; al norte el veril norte del canal de acceso al puerto de Buenos Aires hasta la baliza del km 0,900 en el extremo SE de la escollera norte de Puerto Nuevo, continuando por dicha escollera y la línea imaginaria de prolongación hasta el km 4 del canal costanero para seguir la ruta de navegación a la Dársena "F"; al sur, la margen derecha del Río de la Plata desde Punta Lara hasta la desembocadura del Riachuelo y al oeste, la línea de muelles que partiendo del extremo S.W. del Dock Sud continúa por los del Riachuelo, Dársena sur, Puerto Madero, Dársena norte, Puerto Nuevo y Dársena "E". 2. Puerto de: Paraná, Bajada Grande, Santa Fe, Diamante, San Martín, San Lorenzo, Borghi (Sulfacid), Rosario, Arroyo Seco, Villa Constitución, San Nicolás, Ramallo, San Pedro, Ibicuy, Zárate, Campana, Concepción del Uruguay, La Plata, Mar del Plata, Quequén, Bahía Blanca, Punta Colorada, Madryn, Comodoro Rivadavia y sus cargaderos Caleta Córdoba, Caleta Olivares, km 3 y Caleta Olivia, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz, Punta Quilla, Río Gallegos, Río Grande y cargaderos de la Bahía San Sebastián, Ushuaia y Puertos de las Islas del Atlántico sur, extensivo a todos otros puertos y/o cargaderos que se crearen en el futuro. 3. Todo buque que arribe a cualquier puerto de las Islas Malvinas, proveniente de otro puerto argentino, embarcará en este último y a bordo del buque de que se trata, práctico para las correspondientes maniobras de entrada y salida.f) Pasos y canales australes: Comprende el canal Beagle.ZONA COMÚN Art. 104.– Declárase zona común para la continuidad de los practicajes y pilotajes de las zonas: Río Paraná, río Uruguay, Puerto Buenos Aires, Puerto La Plata, al tramo comprendido entre el límite oeste de la zona Río de la Plata y la zona de espera para embarcos y desembarcos de prácticos limitada al este por la línea recta que se extiende hasta el azimut 40° desde la baliza La Plata, más la zona de alijo adyacente que determine la Prefectura Naval Argentina. La navegación entre esta zona de espera y alijo y las respectivas zonas de practicaje y pilotaje no será tenida en cuenta para el cálculo de las tarifas a facturar. Los movimientos dentro de la antedicha zona común serán efectuados por los prácticos de la zona Puerto La Plata. CARÁCTER DEL SERVICIO Art. 105.– Todo buque argentino o extranjero, mientras navegue en las zonas de practicaje o pilotaje obligatorio, debe llevar práctico a su bordo con las exenciones que se detallan en el art. 106. Los convoyes a remolque o empuje deben considerarse como una sola unidad a los efectos del despacho. EXENCIONES Art. 106.– Quedan exentos de la obligatoriedad de llevar práctico en: a) Zona Río de la Plata: 1. Los buques argentinos, cualquiera sea la extensión de su eslora y cuyo calado sea hasta 6,4 metros (21 pies). 2. Los buques argentinos, cualquiera sea su eslora y calado en la zona fijada en el art. 104. b) Zona río Paraná: Los buques argentinos cuando tengan hasta 120 metros de eslora y cuyo calado sea hasta 6,1 metros (20 pies). c) Zona río Uruguay: 1. Los buques argentinos cuando tengan hasta 120 metros de eslora y cuyo calado sea hasta 6,1 metros (20 pies). 2. Los buques procedentes del río Paraná con destino al puerto de Nueva Palmira (R.O. del U.) o viceversa, que por sus características tengan que llevar obligatoriamente prácticos del río Paraná, para lo cual se considerará como extensión de esta zona el tramo comprendido entre el km cero del río Uruguay y la rada del puerto mencionado. d) Zona Ría de Bahía Blanca: 1. Los buques argentinos, cualquiera sea la extensión de su eslora y cuyo calado sea hasta 6,4 metros (21 pies) entre su límite exterior y el par 22. 2. Los buques argentinos, cuando tengan hasta 120 metros de eslora y cuyo calado sea hasta 6,1 metros (20 pies), entre el par 22 y los puertos interiores de Ingeniero White, Galván y Cuatros. e) Zonas portuarias: 1. En los puertos de Buenos Aires, La Plata y Bahía Blanca, los buques argentinos de hasta 120 metros de eslora y cuyo calado sea de hasta 6,1 metros (20 pies). 2. En los puertos de los ríos Paraná y Uruguay, los buques especificados en los ptos. b) y c) 1 del presente artículo. 3. En los puertos de Mar del Plata y Quequén los buques argentinos de hasta 75 metros de eslora y cuyo calado sea de hasta 4,9 metros (16 pies). 4. Para los buques argentinos, se incluye dentro de la zona río Paraná el practicaje de los puertos de dicho río, con las excepciones que se establecen en el párrafo siguiente; dentro de la zona río Uruguay el practicaje del Puerto de Concepción del Uruguay, y dentro de la zona Ría de Bahía Blanca, el practicaje de los puertos de la citada ría. A tal efecto, dichos puertos se considerarán como continuidad de las zonas respectivas. Quedan exceptuados de esta disposición, en la zona río Paraná, el puerto de Campana (para buques de una sola hélice y más de 150 metros de eslora o de dos o más hélices y más de 180 metros de eslora) y el puerto de Santa Fe, en cuyo caso los buques deberán tomar práctico de dichos puertos. 5. En Puerto Madryn y embarcadero de Mineral de Punta Colorada, los buques argentinos de hasta 120 metros de eslora. 6. Los buques argentinos en los puertos y cargaderos actuales situados al sur de Bahía Blanca, excepto los comprendidos en el ap. 5. f) Canales y Pasos Australes: Los buques argentinos cualquiera sea la extensión de su eslora y calado. g) En cualquier zona de practicaje: 1. Los buques y convoyes de la Armada Argentina y de la Prefectura Naval Argentina, estando al mando de personal militar y personal policial en actividad, respectivamente. 2. Los buques, convoyes y dragas de bandera extranjera,

que de acuerdo con los tratados internacionales puedan navegar sin práctico o con práctico extranjero.3. Los convoyes de bandera argentina dedicados exclusivamente a la navegación fluvial y que estén compuestos por embarcaciones que carezcan de planta propulsora propia remolcadas al tiro, por empuje o acoderadas, siempre que ninguno de sus componentes supere los calados de exención de la zona que navegue.4. Los convoyes de bandera argentina, fluvio-marítimos (integrados o semi-integrados), cuando la suma de los componentes que lo integran no supere la eslora y calado máximo de los buques eximidos.5. Las dragas, ganguiles y balizadores argentinos cualquiera sea la extensión de su eslora y calado.6. Los buques afectados a tareas de investigación científica, técnica u otras finalidades que el prefecto nacional naval juzgue conveniente eximir.7. En los casos en que un buque deba correrse sobre un mismo muelle siempre que ello no obligue al empleo de remolcadores o de las máquinas propulsoras, que a juicio de la autoridad marítima local no existan riesgos para la embarcación o para otras podrá realizarse el movimiento sin el concurso práctico, previa autorización de la citada autoridad. Los buques argentinos quedarán eximidos del empleo del práctico al efectuar movimientos siempre que los efectúen dentro de la misma dársena, dique o fondeadero, no haya que emplear remolcadores y no obliguen al empleo de las máquinas propulsoras con riesgo para otro buque.h) Los buques extranjeros arrendados o fletados en las condiciones del art. 2 de la ley 18250, modificada por la ley 19877, que transporten mercaderías amparados bajo el Régimen de Reserva de Cargas, gozarán de las mismas exenciones establecidas para los buques argentinos, con las limitaciones determinadas para cada zona, cuando el capitán y los oficiales de cubierta estén habilitados por la Prefectura Naval Argentina.Art. 107.– El comandante en jefe de la Armada queda facultado a introducir las modificaciones a la limitación de las zonas, así como también la incorporación de nuevas zonas cuando las necesidades o razones de seguridad de la navegación así lo exijan. Cuando dichas medidas deban adquirir carácter de permanente, promoverá su incorporación al presente reglamento; similar temperamento se adoptará en lo que respecta a las modificaciones de las exenciones establecidas por el art. 106 de este reglamento.OPCIONALIDADArt. 108.– Los buques que no estén obligados a llevar práctico podrán requerirlo, sometiéndose en este caso a las disposiciones de este reglamento.INFRACCIONESArt. 109.– Los responsables de los buques que, sin mediar razones de fuerza mayor, efectúen navegación o movimientos en las zonas de practicaje o pilotaje obligatorio sin tomar práctico, debiéndolo llevar, ingresarán a la cuenta respectiva un importe equivalente al quíntuplo del valor del practicaje omitido.En caso de que hubiera mediado despacho de práctico, abonarán además el practicaje omitido, el que ingresará al monto de prorrateo de la zona en que se haya cometido la infracción. A estos efectos serán considerados solidariamente responsables de la infracción cometida los propietarios, armadores, capitanes y/o agentes marítimos.Art. 110.– Sin perjuicio de lo establecido en el art. 109, los capitales de los buques argentinos que hubieran omitido llevar práctico, quedan también comprendidos en las previsiones del art. 599.0101 del Régimen de Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (Reginave).SUSPENSIÓN DEL SERVICIOArt. 111.– Cuando razones hidrometeorológicas o de fuerza mayor lo justifiquen, podrá ser suspendida o interrumpida momentáneamente su prestación. Tal circunstancia no dará derecho a reclamo por parte de los usuarios.PRESTACIÓN DEL PRACTICAJE Y PILOTAJEArt. 112.– Los practicajes y pilotajes se efectuarán sin interrupción, con la presencia en el puente del práctico de guardia.Se entiende que un practicaje o un pilotaje se efectúa sin interrupción cuando la navegación es continuada desde que se inicia el practicaje o el pilotaje, hasta la llegada del buque a su lugar de amarre o rada de destino. Se excluye en la duración del tiempo de practicaje o pilotaje las demoras no imputables al práctico: descanso del mismo, condiciones hidrometeorológicas, condiciones del buque, etc.Art. 113.– El práctico tendrá derecho a gozar de hasta seis (6) horas continuadas de descanso en el buque que está piloteando cuando sus servicios hayan sido prestados ininterrumpidamente por un período de ocho (8) horas. Para la medición de este término se tendrá en cuenta la realización específica de la tarea y toda interrupción que no supere las tres (3) horas continuadas.En caso de que el práctico, juntamente con el capitán evalúe la posibilidad de arribar a destino dentro de las próximas dos (2) horas de haber transcurrido el plazo establecido en el párrafo anterior, no deberá hacer uso del derecho establecido.Entre su arribo a la estación de practicaje o su domicilio particular, según corresponda, luego de finalizado un servicio hasta iniciar otro, el práctico estará facultado a gozar del derecho de referencia.En casos de buques despachados a Montevideo, o casos similares, el práctico podrá requerir del usuario al reserva del alojamiento correspondiente, a los efectos de descanso, previo el regreso a la estación de practicaje de despacho, corriendo estos gastos por cuenta del usuario. Cuando los pilotajes deban ser efectuados por períodos mayores a diez (10) horas ininterrumpidas, podrá contarse con práctico de relevo a bordo.RÉGIMEN DE PILOTAJE EN LOS RÍOS DE LA PLATA, PARANÁ Y URUGUAYArt. 114.– En las zonas de practicaje obligatorio en los ríos de la Plata, Paraná y Uruguay, se observarán las siguientes normas:a) Conforme a las distancias a recorrer:1. Recorrido de hasta 200 km un (1) práctico solamente.2. Recorrido de más de 200 km dos (2) prácticos.ZONAS DE PUERTOS DE PILOTAJE Y PRACTICAJE NO OBLIGATORIOSArt. 115.– En las zonas y puertos de practicaje y pilotaje no obligatorios, cuando un buque necesite los servicios de un profesional para navegar y maniobrar en los mismos, solicitará un práctico al Servicios de Practicaje y Pilotaje de la Prefectura Naval Argentina el que dispondrá el despacho correspondiente.Por los servicios prestados el Servicio de Practicaje y Pilotaje facturará lo siguiente:a) Por los practicajes, la tarifa

correspondiente a la zona puerto Buenos Aires.b) Por los pilotajes, la tarifa correspondiente a la zona Río de la Plata.**PEDIDOS DE PRÁCTICOS**Art. 116.– Los pedidos de práctico serán formulados por escrito y presentados en los lugares que habilite la Prefectura Naval Argentina, cumpliendo los requisitos que la misma determine.Dichos pedidos serán firmados por el propietario, armador, agente marítimo o sus representantes reconocidos por la Prefectura Naval Argentina, los que serán responsables de la exactitud de los datos presentados y de su autenticidad, quedando obligados solidariamente al pago de los servicios solicitados.**PEDIDO POR LOS CAPITANES DE BUQUES**Art. 117.– Los capitanes de buques extranjeros en navegación hacia puertos argentinos, sólo podrán pedir práctico, cuando razones de fuerza mayor, caso fortuito u otras circunstancias conceptuadas por los mismos como de gravedad, tornen urgente el arribo.Asimismo podrán hacerlo los que no tengan conocimiento de la agencia marítima que los represente en el puerto de arribada. En estos casos los pedidos de prácticos serán formulados vía radiotelegráfica, con sujeción a las normas que dicte la Prefectura Naval Argentina, debiendo los capitanes regularizar su situación antes de la zarpada, de acuerdo con lo establecido en el artículo precedente.Igualmente podrán solicitar práctico los capitanes de buques argentinos, por vía radiotelegráfica, para embarcar en las estaciones de practicaje La Plata y Recalada, cuando naveguen en demanda de puertos argentinos.**CARÁCTER DEL PEDIDO**Art. 118.– Los pedidos de prácticos se aceptarán con una sola escala y se clasifican en:a) Ordinarias:1. Para todos los puertos y estación de practicaje La Plata, con una antelación mínima de doce (12) horas a la indicada para embarcar a prestar servicio o tomar el medio de traslado.Además los formulados hasta las 10.00 horas o 17.30 horas para embarcar a prestar servicio o tomar el medio de traslado a partir de las 15.00 horas o 23.00 horas respectivamente.2. Para embarcar a prestar servicio desde la estación de practicaje Recalada, con una antelación mínima de veinticuatro (24) horas.3. Para los puertos de la zona río Uruguay, con una antelación mínima de veinticuatro (24) horas, condicionados a la disponibilidad de prácticos.4. Para los puertos, caletas y atracaderos situados al sur de Puerto Madryn con una antelación mínima de cuarenta y ocho (48) horas.b) Urgentes:1. Para todos los puertos y estación de practicaje La Plata, los no comprendidos en a-1, con una antelación mínima de tres (3) horas a la indicada para embarcar a prestar servicio o tomar el medio de traslado.2. Para embarcar a prestar servicio desde la estación de practicaje recalada con una antelación menor de veinticuatro (24) horas, condicionados a la disponibilidad de prácticos o al tiempo que demande su traslado.3. Para los puertos de la zona río Uruguay con una antelación menor de veinticuatro (24) horas, condicionados a la disponibilidad de prácticos o al tiempo que demande su traslado.4. Para los puertos, caletas y atracaderos situados al sur de Puerto Madryn, con una antelación menor de cuarenta y ocho (48) horas, condicionados a la disponibilidad de prácticos o al tiempo que demande su traslado.**DESISTIMIENTOS**Art. 119.– Se considera que se desiste de los servicios del práctico, cuando el usuario solicita la anulación del pedido formulado, luego de realizado el despacho del práctico para el buque a pilotear.**CANCELACIÓN DEL PEDIDO**Art. 120.– Los pedidos formulados de acuerdo a la clasificación prevista en el art. 118 serán cancelados cuando por causas imputables al buque no se iniciara el servicio o no se reiniciara luego de una escala.a) Ordinarios:1. Los comprendidos en el inc. a), aps. 1 y 3 transcurridas doce (12) horas desde el momento que embarcó el práctico de conformidad con lo formulado en el respectivo pedido.2. Los comprendidos en el inc. a), aps. 2 y 4, transcurridas dieciocho (18) horas desde el momento que embarcó el práctico de conformidad con lo formulado en el respectivo pedido. Dicho plazo se elevará a veinticuatro (24) horas para los buques de transporte costero de hidrocarburos, alijadores y bulk-carriers afectados a tareas de alijo.b) Urgentes:1. Para todos los puertos la cancelación de producirá a las tres (3) horas a partir de la cual fue solicitado el pedido.2. En las estaciones de practicaje La Plata y Recalada, la cancelación se producirá a las seis (6) horas a partir de la hora para la cual fue solicitado el pedido. En estos casos, cuando se trate de buques de transporte costero de hidrocarburos, alijadores y bulk-carriers afectados a tareas de alijo, la cancelación se producirá a las doce (12) horas a partir de la hora para la cual fue solicitado el pedido.En los puertos, tanto para los pedidos ordinarios como para los pedidos urgentes, se considerarán cancelados, cuando el buque a pilotear no se encuentre en el lugar mencionado en el despacho y el representante del mismo no hubiese arbitrado los medios para trasladar al práctico hasta su nueva ubicación.La cancelación también procederá cuando en los casos de escala, ésta demande más de seis (6) horas.El comandante en jefe de la Armada queda facultado para modificar los plazos y términos establecidos en el presente artículo y en el art. 118, cuando razones operativas del servicio así lo aconsejen.Art. 121.– No se producirá cancelación en los pedidos en los siguientes casos:a) Cuando dentro del período de tolerancia previo a la cancelación automática no se produjera la marea prevista según tablas, manteniendo su vigencia el pedido hasta la primera marea tabulada en que se cumplan los valores previstos.b) Cuando dentro del período de tolerancia previo a la cancelación automática, se produjese alguna marea tabulada, pero la zarpada del buque no se hubiera concretado por causa de hechos no imputables al mismo producidos con posterioridad a la presentación del pedido (meteorológicos, laborales), manteniendo su vigencia el pedido hasta que se produzca la próxima marea tabulada.c) Cuando, como consecuencia de otras causas no imputables al buque tales como: deficiencias del estado de balizamiento, obstrucción o clausura de canales, cierre de puertos o toda otra circunstancia que impida la navegación, no se pueda iniciar el servicio.d) En los practicajes o pilotajes iniciados, que por razones de prohibición de navegación nocturna emanada de la autoridad marítima de marcas no

producidas acorde a los valores tabulados o de inconvenientes en el balizamiento u otros impedimentos de fuerza mayor que impidan al buque la normal navegación en cualquier zona de practica, no se producirá la cancelación automática en la o las próximas zonas del itinerario previsto.

PRÁCTICOS COORDINADORES Art. 122.– El servicio de practica y pilotaje contará con tres (3) prácticos coordinadores en representación de las siguientes zonas: a) Río de la Plata, puertos y rías del litoral Atlántico. b) Río Paraná y sus puertos. c) Puerto de Buenos Aires, La Plata y río Uruguay. Dichos prácticos coordinadores serán designados por el prefecto nacional naval y deberán ingresar al turno y ser despachados, como mínimo, una vez cada tres (3) meses. Sin perjuicio de lo determinado en el subsiguiente artículo, los prácticos coordinadores desempeñarán las tareas determinadas en el Reglamento orgánico del servicio de practica y pilotaje.

TURNOS Art. 123.– Los turnos serán llevados de acuerdo con lo establecido en el Reglamento orgánico del servicio de practica y pilotaje y con sujeción a lo dispuesto en el subsiguiente artículo. En las zonas Río de la Plata, río Paraná, puerto de Buenos Aires y río Uruguay, los turnos serán llevados por los respectivos prácticos coordinadores. Las dependencias de la Prefectura Naval Argentina que reciban pedidos de prácticos, que deben ser retransmitidos a las oficinas de despacho de prácticos que corresponda, lo harán por la vía más rápida, consignando los datos asentados en la respectiva solicitud, los que tendrán carácter de ordinarios o urgentes, de acuerdo con lo establecido en el art. 118 del presente reglamento. En las oficinas de despacho de prácticos, diariamente a las 10.00 horas y 17.30 horas, se clasificarán todos los pedidos que se ajustan a los términos del párr. 2 del art. 118, inc. a), pto. 1, ordenándolos según el sentido creciente de la hora para la cual fue solicitado el profesional y, según ese orden se le asignará el práctico de la lista de turno. Cuando dos o más buques hayan sido pedidos para la misma hora, se dará precedencia según el orden alfabético del nombre del buque. Los pedidos que no se encuadren dentro de los términos del párrafo anterior se cumplirán por orden de recepción del mismo.

Art. 124.– El turno se establecerá en forma rigurosa, de acuerdo con la hora de desembarco que figura en la boleta “constancias del practica y pilotaje” del último servicio efectuado y con las disposiciones particulares para cada zona, acorde con las normas de este reglamento. En caso de haber más de un práctico con la misma hora de desembarco, la precedencia la dará el día y hora para el cual fue despachado. Una vez asignados los buques en la forma establecida en el artículo anterior se procederá a confeccionar las boletas “constancias del despacho”, las que deberán ser retiradas por los coordinadores respectivos. El práctico que tenga el N° 1 en la lista de turno quedará como práctico de guardia. Cuando éste sea despachado para tomar servicio, será reemplazado por el práctico que le sigue en el orden de lista. Los prácticos están obligados a conocer el orden de lista que les corresponda y para facilitarles este conocimiento las oficinas de despacho de prácticos proveerán la información pertinente. Los prácticos podrán permutar entre sí el número de orden de turno que les corresponda.

PRÁCTICO ESPECIAL Art. 125.– Los buques podrán utilizar los servicios de un práctico de su elección llamado por este reglamento práctico especial. En este caso será obligatorio para los buques llevar además el práctico de turno. Los usuarios lo solicitarán por escrito, especificando el nombre del práctico requerido. Además indicarán en el formulario del pedido de práctico de turno que utilizarán práctico especial. Por este servicio el usuario abonará la tarifa reglamentaria correspondiente a cada uno de ellos. Los prácticos que acepten desempeñarse como prácticos especiales deberán salir del turno durante todo el período mensual es decir del día 21 de un mes al 20 del mes siguiente, a cuyo vencimiento optarán por mantenerse en esa situación o reintegrarse al turno.

CAPÍTULO II: DE LOS PRÁCTICOS CARÁCTER DEL PRÁCTICO Art. 201.– El práctico es un consejero de ruta y maniobra del capitán. En el ejercicio de sus funciones a bordo de buque extranjero es delegado de la autoridad marítima. Asesora al capitán acerca de las reglamentaciones especiales sobre la navegación en la zona y vigila y exige su cumplimiento. A pedido del capitán, los prácticos pueden dar directamente indicaciones concernientes a la conducción o maniobra del buque, a condición de que el capitán o quien lo reemplace esté presente y pueda, si fuera necesario, intervenir. El capitán es el único responsable de la conducción, maniobra y gobierno del buque y su autoridad, en ningún caso se delega en el práctico.

Art. 202.– En los casos en que un buque lleve práctico especial, corresponderá a éste solamente asesorar técnicamente al capitán a los efectos de la navegación, en calidad de consejero de ruta y maniobra. El práctico de turno tendrá entonces a su cargo las restantes obligaciones fijadas por el artículo precedente.

CATEGORÍA DEL PRÁCTICO Art. 203.– A los efectos del tratamiento y consideración, los prácticos deberán ser equiparados a capitanes de buques mercantes. En los buques de la Armada Argentina se cumplirán, las disposiciones que al respecto se establecen en la correspondiente reglamentación interna.

TÍTULO Art. 204.– Los prácticos serán habilitados por el Prefecto Nacional Naval para cada zona y se distinguirán por la denominación de prácticos de la misma, recibiendo un diploma otorgado por el Comando en Jefe de la Armada y una credencial firmada por el director del Servicio de Practica y Pilotaje, donde constará el título profesional correspondiente.

NÚMERO DE PRÁCTICOS Art. 205.– El número de prácticos que corresponde a cada zona se obtiene dividiendo el promedio anual de los practicas y/o pilotajes de los últimos cinco (5) años anteriores al que se considere, por los siguientes divisores: Zona Río Paraná 46 trabajos Zona Río Uruguay 50 trabajos Zona Río de la Plata 70 trabajos Zona Ría de Bahía Blanca 115 trabajos Zona puerto de Buenos Aires 128 trabajos Zona puerto La Plata 174 trabajos Zona puerto Bahía Blanca 210 trabajos Zona puertos del Río

Paraná superior (desde Paraná hasta Rosario, ambos inclusive) 175 trabajos Zona puertos del Río Paraná medio (desde Rosario hasta San Pedro, ambos inclusive) 175 trabajos Zona puertos del Río Paraná inferior (Campana, Zárate e Ibicuy) 180 trabajos Zona puerto Concepción del Uruguay 180 trabajos Zona puerto Mar del Plata 210 trabajos Zona puerto Quequén 210 trabajos Cuando en el cociente de dicha división hubiere decimales, se ajustará el número de prácticos necesarios para la zona que se considere a la cifra inmediata inferior si el número entero arroja diez o más. Cuando fuere inferior a diez, su resultado obtenido se elevará al número entero inmediato superior si la fracción decimal fuera mayor de cincuenta centésimos caso contrario los decimales se suprimirán. El período de cinco años que se menciona en el párrafo 1 podrá ser reducido si a juicio de la Prefectura Naval Argentina es conveniente recurrir a lapsos inferiores por haberse producido modificaciones operativas en la prestación del servicio. Si el número de prácticos en servicio fuese superior al fijado anualmente, la eliminación del excedente solo podrá producirse en virtud de las causas prescriptas en el Re.Fo.Ca.P.E.M.M. y en el art. 216 de este reglamento. Cuando por cambio de los sistemas y/o condiciones operativas se altere el tiempo o la naturaleza de la función profesional del práctico, el servicio propondrá, en la oportunidad que corresponda, las modificaciones del presente artículo. Los nuevos divisores serán calculados en función de: a) Tiempo medio de los pilotajes y/o practicajes efectivos, demoras, traslados, tiempo a la orden y todo otro tiempo que afecte al práctico al servicio de la zona. b) Necesidad de que los prácticos recorran con una frecuencia prudencial la zona a la que pertenecen. c) El personal de prácticos mantenga adecuada su retribución y su tiempo de dedicación a servicio en concordancia a su jerarquía profesional. Para los puertos y/o pasos y canales australes, podrá asignarse un práctico para cada una o más zonas.

CONVOCATORIA Art. 206.– Determinado el número de prácticos que corresponderán a cada zona, la Prefectura Naval Argentina convocará a concurso para cubrir vacantes, previo cumplimiento de lo establecido en el Re.Fo.Ca.P.E.M.M.

HABILITACIÓN DEL ASPIRANTE Art. 207.– Aprobado el examen práctico final, la Prefectura Naval Argentina procederá a la habilitación del aspirante e indicará el momento de su incorporación al turno de la zona respectiva, de manera de cubrir de inmediato las vacantes convocadas. A partir de esta fecha de incorporación al turno comenzarán a regir los derechos y obligaciones que fija esta reglamentación.

CIERRE DE CONCURSO Art. 208.– Habilitados todos los aspirantes a prácticos, quedará cerrado el concurso. Dentro de los ciento ochenta (180) días de cerrado el concurso, si alguno de los prácticos que cubrieron las vacantes convocadas la dejara libre, ésta será cubierta siguiendo el orden de mérito de los que aprobaron dicho concurso y no cubrieron vacante.

DEBERES Art. 209.– Son deberes del práctico: a) Cumplir con el turno que se establezca. b) Embarcar en el buque que se le asigne. c) Ejecutar el pilotaje correspondiente y los movimientos previos y posteriores del buque hasta el término de su cometido, incluso en situaciones de cambio de giro o de destino. Se exceptuarán los siguientes casos: 1. Por enfermedad o accidente que lo inhabilite para seguir prestando servicios. 2. En los casos que expresamente determina la Prefectura Naval Argentina. d) Entregar la constancia pertinente en el tiempo y modo que se establezcan una vez finalizado el practicaje o pilotaje. e) Informar por la vía más rápida a la Prefectura Naval Argentina los accidentes o acaecimientos de la navegación con sujeción a las prescripciones reglamentarias. f) Denunciar ante la Prefectura Naval Argentina todos los actos u omisiones que importen violación a las leyes y a los reglamentos, ordenanzas y disposiciones en vigor. g) No ejercer empleo o actividades públicas o privadas que signifiquen incompatibilidad por razones de orden ético, distancia o superposición de horarios. h) Cumplir con las adscripciones o servicios de emergencia que le ordene el Prefecto Nacional Naval o su representante, salvo razones debidamente fundadas. i) No percibir, por sus servicios, otras retribuciones que las expresamente establecidas en el presente reglamento. j) No entablar, negociar, transar o firmar compromisos, constancias, convenios, contratos o arreglos de cualquier naturaleza con prácticos, armadores, agentes, capitanes de buques y ningún otro representante nacional o extranjero que pueda vulnerar la soberanía argentina en general y las disposiciones de este reglamento en particular. k) Afiliarse a la Dirección de Bienestar de la Armada. l) El práctico de guardia deberá: 1. Reemplazar a todo práctico despachado que por cualquier circunstancia no concurra a tomar el servicio ordenado. 2. Permanecer en contacto con la oficina de despacho de prácticos.

PRACTICAJE EN PUERTOS QUE NO CUENTEN CON PRÁCTICO DISPONIBLE Art. 210.– Los prácticos que ejerzan funciones a bordo de buques con destino a puertos de su zona, que no tuvieren práctico habilitado o que teniéndolos, no se encuentren en condiciones de prestar servicios, previa orden de la Prefectura Naval Argentina están obligados a ejecutar el practicaje de puerto. El producido de este practicaje se ingresará a la zona a que pertenece el práctico.

ADSCRIPCIÓN Art. 211.– La Prefectura Naval Argentina por razones imprescindibles de servicio podrá adscribir prácticos de una zona para ejercer su profesión en otras, previo los recaudos que garanticen su capacidad para el servicio al que serán destinados.

DERECHOS Art. 212.– Son derechos del práctico: a) La estabilidad en el ejercicio de su profesión con las limitaciones que establece esta reglamentación. b) La percepción de los haberes que le correspondan en la sede del servicio dentro de los primeros cinco (5) días hábiles de cada mes. c) La percepción del salario familiar de acuerdo con las disposiciones vigentes en la materia. d) El goce de los beneficios asistenciales y previsionales que establezca la respectiva reglamentación. e) El uso de las licencias que establece el presente reglamento. f) Prioridad para cubrir vacantes de otras zonas con sujeción a las normas

reglamentarias.g) La percepción por parte de sus derechohabientes de un reintegro en concepto de gasto de luto, equivalente al importe calculado del 15% de la remuneración básica mensual vigente (art. 317) al momento del deceso.h) La percepción de hasta un idéntico reintegro que el señalado en el inciso anterior por parte de quien hubiere efectuado los gastos de entierro.i) La percepción por parte del práctico o de quienes hubieren sido instituidos beneficiarios o en su defecto los que acrediten su calidad de derechohabientes en la forma y orden establecidos en el art. 38 de la ley 18037 (t.o. en 1976 y sus modificatorias), en los casos de incapacidad total o permanente o de fallecimiento ocurrido en o por acto de servicio, de una indemnización por tal concepto, cuyo monto será equivalente a tres (3) remuneraciones básicas al día de la cancelación de la habilitación, en la forma y condiciones reglamentadas por la Prefectura Naval Argentina.j) La percepción por parte de los derechohabientes previa acreditación de su calidad de tal, de los gananciales devengados así como de cualquier otro reintegro que les corresponda legalmente.En los casos que no surja de la documentación presentada la evidencia plena del carácter de legítimos herederos de los interesados, se exigirá la tramitación del juicio sucesorio.Las disposiciones del presente punto se aplicarán también en lo pertinente a aquellas personas que no siendo herederos legítimos, acrediten haber costado los gastos de pensión hospitalaria, asistencia médica, farmacia, sepelio y demás gastos privilegiados comprendidos dentro de las prescripciones del Código Civil, que el extinto hubiere ocasionado con motivo de su enfermedad y sepelio y hasta la concurrencia del importe del crédito.Para el cálculo de las retribuciones previstas en los incs. g), h) e i) de este artículo, así como de las establecidas en el inc. b) del subsiguiente artículo, se tendrá en cuenta el número de prácticos que debe tener habilitados la zona a la que pertenece aquél que debe percibir dicho beneficio o sus derechohabientes.LICENCIASArt. 213.– Las licencias establecidas en el presente artículo serán concedidas por el director del Servicio de Practicaje y Pilotaje y se clasifican en:a) Ordinarias:De treinta y cinco (35) días anuales corridos con cargo a los usuarios del Servicio de Practicaje y Pilotaje y dentro de lo establecido en el S.D. 23.266/1948.El Servicio de Practicaje y Pilotaje con intervención del práctico coordinador de zona, agrupará a los prácticos en trozos de licencia mensual, procurando que en cada mes no haya con licencia un número de prácticos mayor que la décima parte aproximada del total de prácticos que revista en cada zona de practicaje y que las licencias anuales se concedan en meses correlativos, es decir, que cada año, los prácticos gocen de su licencia en el mes anterior al del año último.Los prácticos que se incorporen al servicio solo podrán hacer uso de esta licencia cuando hayan transcurrido seis (6) meses desde la fecha de su incorporación, salvo cuando razones del servicio aconsejen lo contrario.b) Por enfermedad o accidente:1. Las licencias por enfermedad o accidente se concederán independientemente de las que trata el inciso anterior y los haberes que perciban los prácticos en tales supuestos se imputarán a los fondos recaudados en concepto de cargas sociales.2. En caso de enfermedad o accidente originados fuera del servicio, podrá concederse por una misma afección hasta cuarenta (40) días corridos de licencia por año calendario o hasta sesenta (60) días alternados si se tratara de enfermedades o lesiones distintas, siempre que el tratamiento médico hasta el alta respectiva no exija mayores plazos. En tales supuestos, el práctico percibirá el 100% de la retribución mensual de la zona, calculada sobre el número de prácticos que surja de la aplicación del art. 205.3. En caso de enfermedad o accidente originados fuera del servicio y siempre que su tratamiento exigiere un plazo mayor del previsto en el precedente subinciso, el práctico podrá usufructuar de hasta veinticuatro (24) meses corridos de licencia de los cuales percibirá en los primeros doce (12) meses, el 100% de la retribución mensual de la zona calculada sobre el número de prácticos que surja de la aplicación del art. 205, y el 50% en los doce (12) últimos.Agotada dicha licencia sin ser dado de alta por el servicio médico correspondiente, le será cancelada la habilitación respectiva. Dada el alta en aquel plazo, no podrá gozar de una nueva licencia por enfermedad o accidente originados fuera de actos del servicio, antes de transcurrido un lapso de dos (2) años calendario, contados a partir de la fecha del alta anterior.Reintegrado el práctico a sus funciones, después de haber hecho uso parcial de los períodos de licencias previstos en el presente, durante el transcurso de los dos (2) años siguientes podrá acordársele igual tipo de licencia con goce del 100% o del 50%, según correspondiere, hasta completar los respectivos plazos establecidos en cada caso.4. En caso de una misma enfermedad o accidente originados en o por acto del servicio, el práctico gozará de hasta veinticuatro (24) meses corridos de licencia con percepción del 100% de la retribución mensual de la zona calculada sobre el número de prácticos que surja de la aplicación del art. 205.Concluida esa licencia sin que haya sido dado de alta por el servicio médico correspondiente, se procederá a cancelarle la habilitación respectiva.Si se originara una nueva enfermedad o accidente en o por acto del servicio, sin nexo con la dolencia anterior, podrá volver a gozar de otra licencia hasta veinticuatro (24) meses, cualquiera fuera el lapso transcurrido desde la conclusión de la acordada anteriormente.5. Transcurridos los plazos máximos expresados en los subincs. 3 y 4 o antes, si el servicio médico competente dictaminara la incurabilidad o irreversibilidad definitiva de la enfermedad o lesión de que se trate, se procederá a la cancelación de la habilitación del práctico.6. A los fines de justificar la licencia por enfermedad en el caso establecido en el subinc. 2 de este inciso, los prácticos serán sometidos a examen médico por profesionales de la Prefectura Naval Argentina, o en su defecto por la autoridad sanitaria que se determine.En lo que se refiere a las licencias establecidas en los subincs. 3 y 4, será indispensable el dictamen de la Junta de Reconocimientos Médicos de la Prefectura Naval Argentina.En caso de licencia por

enfermedad, el causante no podrá ausentarse de la zona de su domicilio registrado, sin autorización del director del Servicio de Practicaje y Pilotaje por razones debidamente fundadas.c) Especiales:Se concederán por las siguientes causas:1. Para contraer matrimonio, doce (12) días.2. Por casamiento o nacimiento de un hijo, seis (6) días.3. Por fallecimiento de cónyuge y ascendiente o descendiente en primar grado, diez (10) días.4. Por fallecimiento de hermano o afín de primer grado y suegros, cinco (5) días.5. Por citación judicial, referida a acontecimientos vinculados con el ejercicio de la profesión, el tiempo que resulte necesario.6. Por fallecimiento de cuñado, dos (2) días.Los prácticos percibirán la parte proporcional de la remuneración básica o del ganancial, según sea la menor de ellas, de acuerdo a los días otorgados.d) Extraordinarias:Pueden concederse sin goce de sueldo, por un período no menor de tres (3) días y hasta seis (6) meses continuados, siempre que razones operativas del servicio lo permitan. Entre el 10 de diciembre y el 10 de enero del año siguiente no podrá concederse este tipo de licencia. No se podrá volver a hacer uso de esta clase de licencia, sino después de cuatro (4) años de haber finalizado el término máximo de licencia anterior.La licencia de los prácticos solicitada por el coordinador será concedida por el director del Servicio de Practicaje y Pilotaje, con excepción de las extraordinarias mayores de treinta (30) días que las concederá el prefecto nacional naval.**REINCORPORACIÓN**Art. 214.– Los prácticos separados del servicio a su solicitud podrán ser reincorporados siempre que hubiere vacantes en sus zonas respectivas debiendo cumplimentar los requisitos establecidos por el Re.Fo.Ca.P.E.M.M.Las solicitudes serán consideradas una vez operado el cierre de concurso por pases de zona y antes de producirse la convocatoria para nuevos aspirantes.Art. 215.– El práctico en servicio que haya cambiado de zona podrá retornar a la inmediata anterior a la que pertenecía siempre que no hayan transcurrido más de tres (3) años desde su alejamiento, hubiere vacantes en la misma y las razones del servicio lo permitan. Aquel cuyo alejamiento de la zona sea mayor de un (1) año, deberá efectuar el 50% de los viajes de práctica establecidos en el Re.Fo.Ca.P.E.M.M.**JURISDICCIÓN DISCIPLINARIA**Art. 216.– Quedarán sujetos a la jurisdicción administrativa de la navegación los prácticos que, además de los casos en que le sean aplicables las disposiciones contenidas en el Reginave, cometan actos en el ejercicio de sus funciones o fuera de ellas, que generen un perjuicio para el servicio o lesionen el prestigio institucional o el de sus autoridades.Art. 217.– En el ejercicio de la jurisdicción disciplinaria serán de aplicación las disposiciones generales y las normas de procedimientos contenidas en el tít. 7 del Reginave.**FACULTADES DISCIPLINARIAS**Art. 218.– Las sanciones de apercibimiento y de suspensión hasta treinta (30) días podrán ser impuestas por el director del Servicio de Practicaje y Pilotaje.**SUSPENSIÓN PROVISORIA**Art. 219.– En aquellos casos en que la conducta de los prácticos pudiere dar lugar, en principio, a la aplicación de la sanción de cancelación de la habilitación, el prefecto nacional naval podrá disponer la suspensión provisoria en sus funciones del práctico imputado, hasta tanto se dicte resolución en la respectiva causa administrativa. En los casos en que la resolución de referencia sea absolutoria, tendrán derecho a la percepción de los haberes correspondientes al período de la suspensión, como si durante el mismo hubieran integrado el turno.**CAPÍTULO III: DE LAS TARIFAS****CONCEPTOS QUE INTEGRAN LAS TARIFAS**Art. 301.– Para establecer el pago de los servicios de practicaje y pilotaje por parte de los usuarios, se tendrán en cuenta los siguientes conceptos:a) Tarifas ordinarias:1. Tarifas de entradas o salidas de puertos.2. Tarifa de movimientos en los puertos.3. Tarifa de recorridos en los ríos y rías.4. Tarifa de unidad fiscal.b) Tarifas de adicionales por servicios extraordinarios:1. Tarifa de servicio urgente.2. Tarifa de práctico a la orden.3. Tarifa de demora:3.1. Tarifa de demora en puertos, radas y estaciones de practicaje.3.2. Tarifa de demoras en viaje.3.3. Tarifa de demoras en desembarco del práctico.**ENTRADA O SALIDA DE PUERTO**Art. 302.– Se entiende por entrada o salida de puerto el practicaje desde la rada hasta que el buque quede amarrado en el puerto o viceversa.**MOVIMIENTOS EN LOS PUERTOS**Art. 303.– Se consideran movimientos todo cambio de ubicación del buque dentro del puerto, aun en los casos en que el buque pasara por la zona determinada como rada, excepto en el puerto de Buenos Aires.**RECORRIDOS EN LOS RÍOS Y RÍAS**Art. 304.– Se considerarán recorridos en los ríos y rías aquellos que se efectúen en las zonas Río de la Plata, ría de Bahía Blanca, río Paraná y río Uruguay, dentro de los límites de las mismas, y los servicios serán facturados en base al kilometraje realizado.Los efectuados en la zona del río Uruguay se facturarán en forma diferenciada y dividida y se liquidarán los distintos trabajos, que constituirán un solo servicio, a saber: los pilotajes en el río Uruguay según el tarifario del río Paraná y los practicajes de puerto según el tarifario de los puertos del río Paraná inferior.**UNIDAD FISCAL**Art. 305.– La unidad fiscal es el valor básico correspondiente a una unidad de coeficiente fiscal.Esta tarifa se aplicará en base al volumen de los buques, expresados por su coeficiente fiscal.**COEFICIENTE FISCAL**Art. 306.– Se designa coeficiente fiscal a la cifra que resulta de las siguientes operaciones:a) Se multiplica la eslora por la manga y el puntal, entendiéndose por puntal la distancia (normal a la quilla en el centro de la eslora) entre la cuerda de la cara superior del bao de la cubierta superior más alta (corrida más de un 75%) y la intersección de la cara superior de la quilla en el plano de simetría del buque.b) El producto resultante se divide por ochocientos (800).c) Si no hubiere decimales, el coeficiente fiscal estará representado por un número de unidades igual al número obtenido. Si en la cantidad resultante hubiera decimales, éstos se suprimen y se aumentará en una unidad, el número que resulte representará las unidades que corresponden al coeficiente fiscal del buque.d) Las dimensiones expresadas en el inc. a) se basan en el sistema métrico decimal y se refieren a las medidas máximas de la

embarcación las que se obtendrán en la forma que se considere más fehaciente según lo determine la Prefectura Naval Argentina.e) El capitán deberá facilitar al práctico, a su pedido, los elementos razonablemente necesarios para efectuar las verificaciones referidas a lo normado en el presente artículo.

TARIFA DE LOS CONVOYES Art. 307.– Para establecer la tarifa por servicios prestados a los convoyes a remolque en los ríos y rías, se sumará al coeficiente del remolcador el que corresponda a cada uno de los buques, lanchones, y/o barcasas remolcados, agregándose además ocho (8) unidades fiscales por cada sesenta (60) metros de longitud de cabo de remolque o fracción entre unidades. A estos efectos, se considera longitud de cabo de remolque la distancia existente entre el extremo popel de la unidad anterior y el extremo proel de la posterior. Para establecer la tarifa por servicios prestados a los convoyes por empuje o acoderados en los ríos y rías, se sumará al coeficiente fiscal del remolcador solamente el que corresponde a cada uno de los buques, lanchones y/o barcasas empujadas y/o acoderadas. En los puertos, se adoptará igual procedimiento que el indicado precedentemente, en los casos que sean remolcadas embarcaciones que no posean propulsión o gobierno.

MÍNIMO COEFICIENTE FISCAL Art. 308.– El mínimo coeficiente fiscal a aplicar para el cobro del practicaje o pilotaje es de ocho (8) unidades fiscales, aun cuando el buque tenga un coeficiente fiscal menor al expresado.

PROCEDIMIENTO PARA EL CÁLCULO DE LA TARIFA ORDINARIA Art. 309.– Para el cálculo de la tarifa ordinaria se procederá del siguiente modo: Para los puertos, ríos y rías, se multiplicará el coeficiente fiscal del buque por la tarifa establecida para la unidad fiscal. A este resultado se le adicionarán, según correspondan, los valores fijados para entradas-salidas, movimientos o recorridos.

ADICIONALES POR SERVICIOS EXTRAORDINARIOS Art. 310.– Además de la tarifa ordinaria, se facturarán adicionales en los siguientes casos: a) Servicio urgente: En las situaciones contempladas en el art. 118, inc. b) de este reglamento. b) Práctico a la orden: Cuando un agente marítimo o armador solicita un práctico para embarcar fuera de la zona en que debe cumplir su tarea, y razones del servicio así lo permitan, dicho práctico se considera a la orden del buque desde la hora de salida del medio de traslación que indique el usuario en el correspondiente pedido de práctico hasta la entrada del buque en su respectiva zona, con una hora de tolerancia. Asimismo se considera práctico a la orden en todos los casos en que éste, a solicitud del usuario, debe permanecer a bordo del buque fuera de su zona o en puertos de escala, para iniciar o reiniciar el practicaje o pilotaje. c) Demoras en puertos, radas y estaciones de practicaje a la iniciación del servicio: Cuando un buque inicie su movimiento después de transcurrida una hora de aquella para la cual ha sido solicitado el práctico. En la estación de practicaje recalada, se computará luego de transcurridas seis (6) horas de aquella para la cual fue solicitado el práctico. d) Demoras en viaje: En los ríos y rías, cuando el promedio de la velocidad del buque en la totalidad del recorrido directo, desde la iniciación hasta la terminación del pilotaje, sea menor de 18,5 kilómetros por hora (10 nudos). Para determinar la velocidad media, se excluirán las demoras por escalas y el tiempo que el buque esté fondeado para descanso del práctico. Para los puertos se considera como demora todo período de tiempo en que el buque interrumpa su navegación normal. e) Demora en desembarco de práctico. Se incurrirá en demora en desembarcar el práctico cuando por causas no imputables al mismo, su desembarco sea efectuado después de transcurrida una (1) hora desde la terminación del practicaje y pilotaje. Cuando el buque no desembarcare al práctico en el lugar de su destino, se computará desde la hora de finalización del practicaje o pilotaje, hasta la fecha y hora de arribo del práctico a la estación de practicaje donde debe tomar turno, con las excepciones que marca el art. 413, incs. a) y c).

SERVICIOS NO CONCLUIDOS EN LA FORMA SOLICITADA Art. 311.– Si luego de iniciado el servicio por razones ajenas al práctico no pudiese concluirse en la forma solicitada originariamente, se liquidará como si el mismo se hubiese realizado. Si la distancia recorrida excede en un 20% a la que hubiese correspondido para el servicio solicitado, se facturará por el excedente el importe de la tarifa ordinaria que corresponda al servicio prestado.

BUQUES QUE CAMBIAN SU DESTINO Art. 312.– Los buques que cambian el destino para el cual fue solicitado el práctico abonarán el servicio efectuado.

PRACTICAJES Y PILOTAJES CON DOS PRÁCTICOS Art. 313.– En los casos en que por razón de la distancia a recorrer o el tiempo de navegación, el practicaje o pilotaje deba realizarse con más de un práctico, los usuarios abonarán por cada práctico la totalidad del servicio prestado al buque. Cuando se cuente con el concurso de práctico especial, se aplicará el mismo procedimiento que el indicado precedentemente.

PRACTICAJE Y PILOTAJES CON ALIJO, MANIOBRAS Y/O MOVIMIENTOS PREVIOS AL DESTINO Art. 314.– Si durante un practicaje o pilotaje se efectuaran alijos a otros buques o maniobras de amarre o atraque, previas al destino definitivo del buque, el mismo se dividirá y se facturarán los distintos trabajos que constituirán un solo servicio. Si durante un practicaje se efectuaran operaciones de fondeo, movimientos en radas o en el interior del puerto, previos o posteriores a la entrada o salida de un puerto de un buque, se considerarán inherentes al mismo; no lo dividen ni dan derecho a retribución alguna, salvo las indicadas como demoras en el art. 310.

DESISTIMIENTO Y CANCELACIÓN Art. 315.– Por el desistimiento del práctico se abonará el 30% de la tarifa del servicio solicitado y por la cancelación el 50%.

FIJACIÓN DE LAS TARIFAS Art. 316.– Los valores de las tarifas serán fijados anualmente por el Comando en Jefe de la Armada, conforme a lo previsto en la ley 19343. A esos efectos, dichos valores serán propuestos por la Prefectura Naval Argentina antes del cierre del ejercicio anual, en base a las siguientes pautas: a) Las tarifas responderán estrictamente a una estructura de costos que contemple los siguientes rubros: 1. Remuneraciones y

cargas sociales de los prácticos.2. Gastos de administración y operación, sueldos y cargas sociales, personal, seguridad y defensa.– Sueldos y cargas sociales personal civil.– Conservación y reparación bienes de capital.– Combustibles y lubricantes.– Transporte de víveres, agua, combustibles, etc.– Viáticos y traslados de los prácticos.– Gastos eventuales.– Otros bienes de consumo y servicios no personales.3. Previsión para renovación equipamiento.– Componente nacional.– Componente importado.4. Amortizaciones.b) Las tarifas correspondientes a entradas-salidas, movimientos, recorridos y adicionales por servicios extraordinarios, responderán al costo expresado en el pto. a-1 de este artículo.La tarifa unidad fiscal responderá en forma proporcional a todos los costos expuestos en los puntos anteriores, inclusive el expresado en el párrafo anterior.Art. 317.– A los efectos de la fijación del costo expresado en el pto. a.1 del artículo precedente, la remuneración básica del práctico será un treinta por ciento (30%) superior a la retribución total que perciban regular y mensualmente los capitanes de ultramar clase “A” de empresa estatal mejor remunerada. No se considerarán como parte integrante de esta retribución, a los fines precedentes, las bonificaciones que por eficiencia, productividad o divisas, asigne a su personal individual o colectivamente la empresa estatal que corresponda.Estas remuneraciones básicas serán calculadas para los casos en que los prácticos efectúen el número de trabajos establecidos en el art. 205.AJUSTE DE TARIFASArt. 318.– La Prefectura Naval Argentina podrá modificar mensualmente las tarifas en base a los ajustes que se realicen a la estructura de costos, por la incidencia que tengan en los conceptos expuestos en el art. 316, los siguientes índices:a) Remuneraciones y cargas sociales de los prácticos: Variación del sueldo del capitán de ultramar clase “A” (art. 317).b) Gastos de administración y operación.1. Sueldos y cargas sociales personal seguridad y defensa: Variación de las remuneraciones del personal policial de la Prefectura Naval Argentina.2. Sueldos y cargas sociales personal civil: Variación de las remuneraciones del personal civil de las Fuerzas Armadas.3. Conservación y reparación de los bienes de capital: Índice de precios mayoristas no agropecuarios.4. Combustibles y lubricantes: Variación de los precios oficiales de los combustibles y lubricantes.5. Transporte de víveres, agua y combustible, etc. Índice de precios mayoristas no agropecuarios.6. Viáticos y traslados de los prácticos: Índice de precios al consumidor – Nivel general.7. Gastos eventuales: Índice de precios al consumidor – Nivel general.8. Otros bienes de consumo y servicios no personales: Índice de precios al consumidor – Nivel general.c) Previsión para renovación equipamiento.1. Componente nacional: Índice de precios mayoristas – Nivel general.2. Componente importado: Variación de la divisa norteamericana.d) Amortizaciones: Por la actualización del valor que tengan los bienes amortizados.CAPÍTULO IV: DE LA ADMINISTRACIÓN JURISDICCIÓNArt. 401.– La Administración del Servicio de Practicaje y Pilotaje estará a cargo de la Prefectura Naval Argentina, mediante el sistema de Cuenta Especial de Administración Directa.Dicha administración se atenderá (**Sic B.O.**) a las siguientes normas:a) El servicio autofinanciará las inversiones y gastos de operación y administración con los recursos de las tarifas a cobrar a los usuarios.b) Las compras, reparaciones, contrataciones y venta de equipo de rezago se harán conforme a las disposiciones de la Ley de Contabilidad de la Nación, por intermedio de los organismos competentes de la Prefectura Naval Argentina.c) Proyectará su propio anteproyecto de presupuesto anual de gastos y recursos que será elevado por la vía correspondiente para su incorporación al presupuesto general de la Prefectura Naval Argentina, en la fecha que así aquélla lo disponga.d) Adoptará las medidas necesarias para planificar y proponer el correcto equipamiento.e) Entenderá en el movimiento de los fondos recaudados, actuando para ello como un subresponsable de la Dirección de Administración de la Prefectura Naval Argentina, de conformidad con el presupuesto aprobado y restantes disposiciones en vigor sobre la materia.f) Proponer al prefecto nacional naval el nombramiento o contratación del personal de administración, de radas y estaciones de practicaje que requiera el servicio, los que estarán bajo relación de dependencia directa del director del Servicio de Practicaje y Pilotaje.g) El ejercicio económico-financiero del servicio se iniciará y finalizará en las fechas en que lo haga la Administración Central de la Prefectura Naval Argentina.PATRIMONIOArt. 402.– El patrimonio estará constituido por:a) Los bienes de uso y materiales destinados a la prestación del servicio. Su valor de inventario surgirá de la aplicación de las normas contables y de valuación que correspondan.b) Las disponibilidades en efectivo y saldos de las cuentas bancarias autorizadas.c) Los fondos que se reserven para la renovación de los distintos bienes de uso y equipos. Estos fondos podrán ser utilizados para adquisición, renovación, reparación, funcionamiento y conservación del material e instalaciones y equipamiento en general del Servicio de Practicaje y Pilotaje de la Prefectura Naval Argentina.RECURSOSArt. 403.– La cuenta pertinente dispondrá de los siguientes recursos:a) Proveniente de los ingresos por aplicación de las tarifas vigentes.b) Producido por la venta de material de rezago.c) Producido por la recaudación de los recargos y multas que fija este reglamento.d) Los intereses aplicados por mora en el pago de las facturas.e) El producido por la inversión de los fondos establecidos en el art. 402. A fin de preservar los fondos de los efectos de la desvalorización, podrán efectuarse inversiones, acorde con las prescripciones que establezca la Ley General de Presupuesto y demás reglamentaciones que normen la materia.LIQUIDACIÓN DE LAS RETRIBUCIONES A LOS PRÁCTICOSArt. 404.– La liquidación de las retribuciones de los prácticos se efectuará de la siguiente manera:a) Los recursos se contabilizarán independientemente por cada zona de practicaje o pilotaje, en períodos que comprenden desde el día 21 de un mes hasta el 20 inclusive del mes siguiente.b) Entre los días 21 y 30 de cada mes se efectuará la liquidación correspondiente a cada

zona.c) En cada una de las zonas se descontará del producido total los importes percibidos en concepto de practicaje y pilotaje efectuados por prácticos especiales, a los que se les liquidará el total de las tarifas ordinarias y adicionales por servicios extraordinarios, de las tareas que cada uno de ellos haya realizado durante el período. El remanente constituye el importe que corresponde prorratear entre los prácticos, el que se denominará “monto de prorrateo”. En las zonas puertos del río Paraná superior y puertos del río Paraná medio, se sumarán los respectivos montos de prorrateo formándose un fondo común. Igual procedimiento se seguirá con el producido de cada uno de los puertos integrantes de la zona puertos del río Paraná inferior.d) A los efectos de la liquidación de este monto de prorrateo se procederá de la siguiente forma:El importe se divide por el número efectivo de días de permanencia en el turno y/o en el uso de licencia ordinaria, de todos los prácticos. El cociente se multiplica por el número efectivo de días que permaneció individualmente cada uno en el turno y/o licencia ordinaria y el producto constituye el haber que debe percibir en el período.Con relación a los prácticos especiales en uso de licencia ordinaria que han prestado servicio en forma transitoria en el turno oficial, tendrán derecho a participar del monto de prorrateo del período en que la usufructen en forma proporcional a los días que hayan permanecido en el turno, de acuerdo con las normas que sobre el particular dicte el Servicio de Practicaje y Pilotaje.e) Los prácticos percibirán mensualmente una retribución mínima que no podrá ser inferior al treinta por ciento (30%) de la retribución básica, cualquiera sea la zona para la que se encuentren nombrados.f) El producido de los practicajes en puertos que no cuenten con práctico disponible a que alude el art. 210 ingresará al monto de prorrateo de la zona a que pertenece el práctico que efectúe el servicio. Idéntico procedimiento se adoptará en los casos de adscripción que establece el art. 211 del presente reglamento.**TRASLADOS**Art. 405.– Se entiende por gastos de traslado los originados por la movilidad de los prácticos, desde o hasta las estaciones donde deba tomar turno o los puertos donde deba embarcarse para tomar servicio. Los importes que se abonen en tal concepto serán fijados por el prefecto nacional naval e incluirán los pasajes y los gastos adicionales que ocasionen, así como también las erogaciones que se produzcan por el traslado de los que se accidentaren en actos del servicio hasta su domicilio o lugar de internación, según corresponda; y los que por fallecimiento ocurrido en igual circunstancia, para trasladar los restos hasta el domicilio real o lugar de sepelio, siempre que éste se realice en la localidad del mencionado domicilio.Art. 406.– Cuando por caso fortuito o fuerza mayor, el práctico no pueda ser desembarcado en el lugar de destino, deberá regresar por la vía más rápida a la estación de practicaje donde debe tomar turno. En esta circunstancia, el usuario se hará cargo directamente de los gastos por racionamiento y estadía en el hotel de categoría acorde con la jerarquía del práctico, referida en el art. 203, incluyendo la movilidad en el puerto a que arribara, que en ningún caso podrá estar situado a una distancia superior a 1200 millas marítimas de la estación de practicaje correspondiente al práctico y además del traslado para su regreso a dicha estación.Art. 407.– En los casos en que el práctico sea desembarcado en un puerto situado a mayor distancia de la establecida en el art. 406, abonarán un importe adicional equivalente al cinco por ciento (5%) del valor total del servicio facturado por cada hora que transcurra, desde el momento en que debió ser desembarcado en la estación de practicaje hasta su regreso a ésta.**VIÁTICOS**Art. 408.– Se entiende por viáticos los gastos que demande la permanencia del práctico fuera de la estación de practicaje, en el lugar en el que fue solicitado y desde la hora de su arribo al mismo, hasta la hora de su embarco en el buque al que se lo haya destinado y/o desde la hora de su desembarco hasta la hora en que inicia el regreso a su estación por el primer medio de traslado. En ambos casos, los cargos por viáticos se formularán por períodos de veinticuatro (24) horas o fracción, con una tolerancia de tres (3) horas.Los importes que se abonen en tal concepto serán fijados por el prefecto nacional naval, debiendo cubrir las asignaciones que se establezcan, los gastos de manutención y alojamiento. A los prácticos del río Paraná se les abonará una asignación diaria fijada dentro de las mismas condiciones, por sus estadías por razones de servicio, mientras permanecen en el turno en el puerto de Rosario. A tal efecto se computarán los días desde la fecha de presentación hasta el día inclusive en que se embarquen para efectuar un nuevo pilotaje.**CARGAS SOCIALES**Art. 409.– Con los importes recaudados en este concepto, se atenderán:a) Remuneración anual complementaria.b) Vacaciones pagas.c) El aporte patronal de la obra social (Dirección de Bienestar de la Armada).d) La indemnización por fallecimiento o incapacidad por accidente en o por acto del servicio.e) El seguro de vida colectivo obligatorio.f) Las diferencias para alcanzar las remuneraciones mínimas establecidas en el art. 404, inc. e) del reglamento.g) Las retribuciones de los que se encuentren en uso de las licencias previstas en los subincs. b) y c) del art. 213.h) Las retribuciones de los prácticos designados para cumplir comisiones del servicio, que se liquidarán en forma equivalente a las mensuales de las zonas a las que pertenezcan.i) Las retribuciones de quienes hayan sido absueltos y se encontraren suspendidos provisoriamente, conforme lo establecido por el art. 219.j) Las asignaciones en concepto de salario familiar.k) Toda otra carga que se instituya.**LIQUIDACIÓN Y PAGO DE LOS SERVICIOS**Art. 410.– Para la liquidación de los servicios de practicaje y pilotaje se confeccionará una boleta de constancias en la que se consignarán todos los datos que sean necesarios para determinar los conceptos a formular. Dicha boleta será firmada por el capitán del buque y el práctico que presta el servicio.Art. 411.– La factura por los servicios de practicaje y pilotaje será remitida a los usuarios, quienes deberán cancelarla dentro de los quince (15) días corridos a contar desde la fecha en la cual hayan sido recibidas.Todo otro reclamo deberá efectuarse

dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores a la recepción; vencido este plazo, la factura se considerará aceptada por el usuario. Los reclamos que se efectúen vencido el plazo de los cinco (5) días hábiles citados sólo podrán realizarse previo pago de la factura observada. Vencido el plazo señalado en el párr. 1 se producirá la mora automática y de pleno derecho del deudor, conforme a lo establecido en la ley 18150 y disposiciones concordantes. Los intereses que se perciban por la vía de apremio dispuesta en la citada ley ingresarán al Fondo de Reserva que se alude en el art. 402, inc. c). Art. 412.– Los fondos que se recauden de acuerdo con lo establecido en este reglamento serán depositados dentro de las veinticuatro (24) horas hábiles en la cuenta bancaria oficial que a los efectos se designe. Art. 413.– El embarco y desembarco del práctico lo prestará el servicio de practicaje y pilotaje con medios propios, pudiendo exceptuarse los siguientes casos: a) En los lugares en donde el servicio de practicaje y pilotaje no los tuviere implantados correrán por cuenta y cargo exclusivo de los usuarios, pudiendo contratarse cuando resulte conveniente a juicio de la Prefectura Naval Argentina los servicios de terceros. Salvo en los casos de fuerza mayor, se fija un límite de tres (3) horas para proceder al desembarco del práctico pasado el cual por cada hora o fracción que transcurra, sin desembarcar el práctico se le efectuará un recargo del 2% del valor total del servicio facturado. b) En los lugares donde estuvieren implantados por el servicio de practicaje y pilotaje y que por causas de fuerza mayor debidamente justificadas el servicio de lanchas no pudiese ser prestado con los medios propios, podrá contratarse temporariamente los servicios de terceros. c) En los casos en que, por cualquier circunstancia, el servicio de desembarco de prácticos se encontrare suspendido, salvo cuando de común acuerdo el capitán y el práctico lo consideren innecesario, dejando expresa constancia de ello en la boleta “constancia de practicaje”, el buque deberá permanecer fondeado hasta un máximo de seis (6) horas a la espera de la reanudación del mismo. Transcurrido este plazo o el menor acordado, el buque podrá continuar su navegación con el práctico a bordo, debiendo ajustarse para su desembarco a lo prescripto en el art. 406 concordante con el art. 407. Al buque que sin causa debidamente justificada no cumpliera con el plazo de espera establecido o acordado, se le facturará el quintuplo del valor fijado por el art. 310, inc. e). d) Cuando sea utilizado por personal ajeno al cuerpo de prácticos, deberá formularse al usuario que corresponda los cargos que se estipulen por el mismo y los que se fijen por concepto de gastos de racionamiento, si se hubieren producido.

CAPÍTULO V: DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Art. 501.– En la región determinada por los seis puntos cuyas coordenadas geográficas son: Latitud (S) Longitud (W) A 54° 45' 68° 36' 38.5" B 54° 57' 68° 36' 38.5" C 54° 57' 67° 13' D 55° 24' 67° 13' E 55° 24' 66° 25' F 54° 45' 66° 25' El practicaje y pilotaje previsto en el art. 103, inc. e), ap. 2 (para el puerto de Ushuaia) y en el inc. f) (para Canal Beagle) se ajustará a lo siguiente: a) Practicajes. Se aplicará el reglamento del país al que pertenezca el puerto a que arriba el buque. b) Pilotajes. Tanto los buques argentinos como chilenos aplicarán sus propios reglamentos. Los buques de terceras banderas que naveguen hacia el oeste, aplicarán este reglamento y los que naveguen hacia el este aplicarán el Reglamento de Practicaje y Pilotaje para la república de Chile. Dichos buques izarán en el palo trinquete el pabellón del país cuyo reglamento están cumpliendo. c) Tarifas e infracciones. No se cobrará tarifa alguna en concepto de pilotaje y practicaje, con excepción de los viáticos y traslados de los prácticos. Los responsables de los buques que sin mediar razones de fuerza mayor efectúen navegación o movimiento sin práctico, debiéndolo llevar, ingresarán a la cuenta respectiva los importes indicados en el art. 109 que a tales efectos se calcularán en base a las tarifas en vigor para la zona Río de la Plata y puerto Buenos Aires, según se trate de pilotaje o practicaje omitido en la zona de canales o en el puerto de Ushuaia, respectivamente. d) Zona de espera y desembarco de prácticos. Serán zonas de espera y desembarco de prácticos las siguientes: 1. Para el practicaje en el puerto de Ushuaia: Frente a islotes Les Éclaireurs. 2. Para el pilotaje en los canales y pasos australes: en el este Bahía Slogget y en el oeste, meridiano 68° 36' 38" W.