

## Legislación Nacional

DECRETO 2694/1991NAVEGACIÓNPracticaje y pilotaje. Reglamentodel 20/12/1991; publ. 31/12/1991Visto el expte. 4117/91 del registro del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos –Secretaría de Transporte–, lo dispuesto por el decreto 2284 del 31 de octubre de 1991 y lo propuesto por el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, yConsiderando:Que el practicaje y pilotaje constituyen un servicio público impropio que es prestado por profesionales, en tanto el Estado nacional ejerce actualmente a través de la Prefectura Naval Argentina las funciones de administración y provisión de apoyo logístico para su ejercicio.Que en virtud de la Reforma del Estado encarada por el Gobierno nacional, se considera necesario descentralizar y desregular todas aquellas funciones y actividades que puedan ser prestadas por los particulares, entre las que se encuentra el servicio aludido.Que por el art. 1 del decreto 2284/1991 se deja sin efecto las restricciones a la oferta de bienes y servicios en todo el territorio nacional propendiéndose a liberar la contratación entre las partes interesadas.Que asimismo el art. 12 de la norma antes citada deja sin efecto las limitaciones cuantitativas para el ejercicio de profesiones universitarias y no universitarias, lo que hace necesaria la apertura del registro de prácticos respetándose las condiciones de idoneidad que deben reunir los aspirantes a ingresar en dicho registro.Que en relación al servicio de practicaje y pilotaje, constituye un objetivo primordial lograr una mayor agilidad operativa y administrativa, así como una mayor economía para los usuarios, sin desatender la necesaria independencia de la prestación profesional del mismo.Que los servicios conexos al practicaje y pilotaje deben seguir el mismo esquema desregulatorio.Que es necesaria una ampliación de la oferta de profesionales para un real abaratamiento de los costos para el usuario.Que en su carácter de servicio público deben fijarse las tarifas máximas para la prestación de cada tipo de servicio.Que es necesario establecer la autoridad de aplicación del nuevo sistema creado por el presente.Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas al Poder Ejecutivo nacional por el art. 86 , inc. 1) de la Constitución Nacional.Por ello,El presidente de la Nación Argentina decreta:Art. 1.– Los prácticos habilitados por la autoridad competente podrán ser contratados libremente por los usuarios para la prestación de sus servicios en carácter de profesionales independientes, ya sea en forma individual o a través de asociaciones o personas jurídicas registradas en las que se nucleen.Art. 2.– La Prefectura Naval Argentina deberá, a partir de la vigencia del presente decreto, abrir sus registros para la incorporación y habilitación de nuevos prácticos, sin límite de número, a todo profesional que reúna las condiciones de idoneidad establecidas por el ordenamiento jurídico vigente que rige la actividad.Art. 3.– Los servicios de apoyo para el traslado, embarque y desembarque de los prácticos podrán ser prestados libremente o suministrados por los usuarios y/o los prácticos; debiendo la Prefectura Naval Argentina prestarlos solamente en los lugares en los que los particulares no lo hicieran, facturando a los usuarios los servicios que se presten.Art. 4.– La Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, a través de la Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo, será la autoridad de aplicación del presente decreto.Art. 5.– La retribución de los servicios de practicaje y pilotaje será convenida en cada caso entre el o los prácticos y quien solicite su intervención. El Ministerio de Economía Y Obras y Servicios Públicos, a través de la autoridad de aplicación del presente decreto, determinará las tarifas máximas para cada tipo de servicio.Art. 6.– La Prefectura Naval Argentina, en su carácter de policía de la navegación, ejercerá el poder de policía para garantizar la adecuada prestación de los servicios de practicaje y pilotaje, en todos los aspectos vinculados con la seguridad de la navegación.Art. 7.– 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, como Anexo I.Art. 8.– Deróganse los arts. 1 y 3 del decreto 191 del 22 de julio de 1982; el art. 2 del decreto 1447 del 3 de septiembre de 1987, y los decretos 2919 del 7 de noviembre de 1983, 2885 del 13 de septiembre de 1984, 1634 del 18 de septiembre de 1986 y 1515 del 21 de octubre de 1988.Art. 9.– Comuníquese, etc.Menem – Cavallo – GonzálezAnexo IREGLAMENTO 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 PILOTAJEArt. 1.– 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 pilotajes.Art. 2.– El practicaje y el pilotaje constituyen un servicio público impropio, de interés para la seguridad de la navegación, siendo ejercidos exclusivamente por personas 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 la autoridad competente con la denominación de prácticos, de acuerdo con las prescripciones de este reglamento. La edad límite para el ejercicio de la profesión de práctico será de sesenta (60) años cumplidos. Para mantener vigente la habilitación, el práctico no debe interrumpir la prestación de sus servicios por períodos mayores a los treinta (30) días corridos.Art. 3.– 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 Rosa pasa por Recalada y llega hasta Punta del Este (República Oriental del Uruguay); al oeste, la línea imaginaria que partiendo de Punta Lara pasa por el km treinta y siete (37) del canal de acceso al puerto de Buenos Aires y llega a Punta Negra (República Oriental del Uruguay).b) Río Paraná: Comprende el curso del río Paraná desde la rada del puerto homónimo y el de los ríos Paraná Guazú, Paraná Bravo, río Sauce, río Ibicuy y Paraná de las Palmas hasta sus desembocaduras en el Río de la Plata, incluyendo el pasaje Talavera, la Zanja Mercadal y la zona del Río de la Plata comprendida en los siguientes límites: al norte su margen izquierda desde frente al km cero (0) del río Uruguay hasta Punta Negra (República Oriental del Uruguay); al este la línea imaginaria que partiendo de dicha punta pasa por el km cincuenta y siete (57) del Paso Banco Chico y llega hasta la Baliza la Plata (Baliza este km siete, setecientos metros (7,700) del canal de acceso del puerto homónimo), incluyendo en su trayectoria a la zona de Alijo adyacente establecida por la Prefectura Naval Argentina; al sur la línea imaginaria que une dicha baliza con el km treinta y siete (37) del canal de acceso al puerto de Buenos Aires y continúa por el veril norte de dicho canal, la escollera exterior de aquél y el veril norte del canal costanero hasta el km cuatro (4) y a partir de allí la margen derecha del Río de la Plata hasta la desembocadura del río Luján.c) Puertos: comprende los siguientes:1) Zona puerto de Buenos Aires con los siguientes límites: al este el malecón oeste del canal de acceso al puerto La Plata y la línea imaginaria que partiendo de la baliza La Plata (baliza este km siete, setecientos metros [7,700] del canal de acceso al puerto homónimo), pasa por el km cincuenta y siete (57) del paso Banco Chico incluyendo en su trayectoria a la zona de Alijo adyacente establecida por la Prefectura Naval Argentina y llega hasta una (1) milla al norte de aquél; al norte la línea imaginaria que une dicho punto con el km treinta y siete (37) del canal de acceso al puerto de Buenos Aires y continúa por el veril norte del mismo hasta la baliza novecientos metros (900) en el extremo S.E. de la escollera norte de puerto Nuevo, continuando por dicha escollera y la línea imaginaria de prolongación hasta el km cuatro (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 el malecón oeste del canal de acceso al puerto La Plata hasta la desembocadura del Riachuelo; el límite abarcará a continuación todas las instalaciones portuarias de los puertos Dock Sud y Buenos Aires y los pasajes de navegación que lleven a los mismos.2) Puertos 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 y Bahía Blanca.d) Litoral marítimo sur comprende:1) Puerto de: San Antonio, Punta Colorada, Madryn, Comodoro Rivadavia y sus cargaderos de Caleta Olivia, Caleta Olivares, km 3 y Caleta Córdoba, Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos, cargaderos de la Bahía San Sebastián, Río Grande, Ushuaia y puertos de las Islas del Atlántico Sur. Para el practicaaje de entrada y salida en cualquier puerto de las islas Malvinas, todo buque proveniente de otro puerto argentino embarcará en este último práctico al correspondiente.2) Canal de Beagle: En las zonas enunciadas en los apartados precedentes, la obligatoriedad –cuando sea necesario– se hará extensiva a todos los puertos y cargaderos que se crearen en el futuro.Art. 4.– Zona de espera y alijo. Declárase zona de espera y alijo al tramo comprendido entre el límite oeste de la zona Río de la Plata y los límites este y norte, incluidos en ella, de la zona puerto de Buenos Aires.Los movimientos dentro de la antedicha zona de espera y alijo serán efectuados por los prácticos de la zona puerto La Plata.Art. 5.– Buques con obligación de tomar práctico. Todo buque argentino o extranjero, mientras navegue en las zonas de practicaaje o pilotaje obligatorio, debe llevar práctico a su bordo con las excepciones que se detallan en el art. 6. Los convoyes a remolque o empuje deben considerarse como una sola unidad a los efectos del despacho.Art. 6.– Buques eximidos de tomar práctico. Quedan exentos de la obligatoriedad de llevar práctico en:A) Zonas portuarias:1. En los puertos de Buenos Aires, La Plata y Bahía Blanca, los buques argentinos de hasta ciento veinte (120) metros de eslora y cuyo calado sea de hasta seis metros un decímetro (6,1), equivalente a veinte (20) pies.2. En los puertos de Mar del Plata y Quequén, los buques argentinos de hasta setenta y cinco (75) metros de eslora y cuyo calado sea de hasta cuatro metros nueve decímetros (4,9), equivalente a dieciséis (16) pies.3. Para los buques argentinos se incluye dentro de la zona río Paraná el practicaaje de los puertos de dicho río con las excepciones que se establecen en el párrafo siguiente: dentro de la zona río Uruguay el practicaaje del puerto de Concepción del Uruguay y dentro de la zona Ría de Bahía Blanca, el practicaaje de los puertos se considerará 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 ciento cincuenta (150) metros de eslora o de dos o más hélices y más de ciento ochenta (180) metros de eslora) y el puerto de Santa Fe, en cuyo caso los buques deberán tomar prácticos en dichos puertos.B) Zona Litoral Marítimo Sur: los puertos y cargaderos de esta zona de practicaaje y pilotaje en las siguientes condiciones:1. En San Antonio, embarcadero de mineral de Punta Colorada y Puerto Madryn, los buques argentinos de hasta ciento veinte (120) metros de eslora.2. En el puerto de Ushuaia y Canal Beagle, los buques argentinos con las limitaciones dispuestas en el art. 23, inc. 2) del presente reglamento.3. En el resto de los puertos y cargaderos, los buques argentinos cualquiera sea su eslora y calado.Art. 7.– Modificaciones a zonas y exenciones. El prefecto nacional naval queda facultado a introducir las modificaciones de carácter transitorio a las limitaciones de las zonas, como así 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 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. 6 de este reglamento.

**INFRACCIONES** Art. 8.– Los responsables de los buques, propietarios, armadores, capitanes y/o agentes marítimos, que sin mediar razones de fuerza mayor, efectúen navegación o movimientos en las zonas de practica o pilotaje obligatorio sin tomar práctico o habiéndolo desembarcado, serán considerados solidariamente responsables de la infracción cometida.

Art. 9.– Sin perjuicio de lo establecido en el art. 8, los capitanes de los buques argentinos que hubieran omitido llevar práctico, quedan también comprendidos en las previsiones del art. 599.0101 del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (Reginave).

**PRESTACIÓN DEL PRACTICAJE Y PILOTAJE** Art. 10.– Los practicajes y pilotajes se efectuarán sin interrupción. Se entiende que un practica o pilotaje se efectúa sin interrupción cuando la navegación es continuada desde que se inicia el practica o pilotaje hasta la llegada del buque a su lugar de amarre o rada de destino. Se incluye en la duración del tiempo de practica o pilotaje las demoras no imputables al práctico: descanso del mismo, condiciones hidrometeorológicas, condiciones del buque, etc. En los servicios iniciados, sin por razones inherentes al buque no se los pudiera completar en la forma solicitada inicialmente, se considerará finalizado el practica o pilotaje luego de tres (3) horas de haber dejado el buque amarrado en muelle autorizado o fondeado en rada habilitada por la Prefectura Naval Argentina. Los servicios solicitados con escala se considerarán finalizados cuando la permanencia en la misma demande un tiempo mayor de seis (6) horas, entendiéndose que un buque hace escala cuando toca un puerto que no es el de su destino.

Art. 11.– 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 seis (6) 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, evalúen 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 practica o su domicilio particular, según corresponda, luego de finalizado un servicio o suma de servicios continuados que superen ocho (8) horas de dedicación específica hasta recibir el despacho correspondiente a otro, el práctico estará facultado a gozar del derecho referido. Para la medición de este tiempo se aplicará el mismo concepto indicado en el párr. 1 de este artículo. Cuando sea imprescindible efectuar en hotelería el descanso previo al regreso a la estación de practica del despacho, el práctico podrá requerir del usuario la reserva del alojamiento correspondiente corriendo estos gastos por cuenta del mismo. Cuando los pilotajes deben ser efectuados por períodos mayores de ocho (8) horas ininterrumpidas, podrá contarse con práctico de relevo a bordo.

Art. 12.– Régimen de practicajes y pilotajes. En las zonas de practica y pilotaje se observarán las siguientes normas: a) En los recorridos de hasta doscientos (200) kilómetros corresponde un (1) práctico solamente. b) En los recorridos de más de doscientos (200) kilómetros corresponden dos (2) prácticos. c) En los practicajes y pilotajes, cuando por las características del buque se prevean dificultades en la maniobra, y/o derrota y en recorridos con una duración de más de seis (6) horas de navegación sin posibilidad de interrupción, la Prefectura Naval Argentina podrá disponer el incremento del número de prácticos que corresponda asignar al mismo.

**CAPÍTULO II: DE LOS PRÁCTICOS** Art. 13.– Carácter del práctico. El práctico es un asesor 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. El práctico es responsable por los accidentes o daños resultantes de su asesoramiento, salvo prueba en contrario. A pedido del capitán, los prácticos deben 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 responsable de la conducción, maniobra y gobierno del buque y su autoridad en ningún caso se delega en el práctico.

Art. 14.– Habilitación del aspirante-título. Los prácticos serán habilitados para cada zona, luego de aprobar las evaluaciones reglamentarias, incluido el examen práctico final, por la autoridad competente y se distinguirán por la denominación de prácticos de la misma, recibiendo un diploma otorgado por la citada autoridad y una credencial firmada por el director del Servicio de Practica y Pilotaje donde constará el título profesional correspondiente.

Art. 15.– Deberes. Son deberes del práctico: Ejecutar el practica o 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 determine la Prefectura Naval Argentina.

Art. 16.– Practica en puertos que no cuenten con práctico disponible. Los prácticos que ejerzan funciones a bordo de buques con destino a puertos de su zona, que no tuvieren prácticos habilitados, o teniéndolos, no se encuentren en condiciones de prestar servicio, previo los recaudos que garanticen su capacidad, por orden de la Prefectura Naval Argentina estarán obligados a ejecutar el practica de puerto.

Art. 17.– Adscripción. 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.

Art. 18.– Derechos. Son

derechos del práctico: No embarcar o desembarcar cuando a su juicio no están dadas las condiciones necesarias para su seguridad personal. Dejará registrada tal circunstancia y sus causales en un acta labrada ante la Prefectura Naval Argentina. REINCORPORACIÓN Art. 19.— Los prácticos separados del servicio a su solicitud podrán ser reincorporados en sus zonas respectivas, debiendo cumplimentar los requisitos de habilitación. Art. 20.— El práctico en servicio que haya cambiado de zona podrá retornar a la inmediata anterior a la que pertenecía, siempre que no haya transcurrido más de un (1) año desde su alejamiento. Art. 21.— Facultades disciplinarias. Las sanciones de apercibimiento y de suspensión en la habilitación hasta treinta (30) días podrán ser impuestas por la Prefectura Naval Argentina. Art. 22.— Suspensión provisoria. 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. CAPÍTULO III: PRACTICAJE Y PILOTAJE EN EL CANAL BEAGLE Y SUS PUERTOS Art. 23.— El practicaaje y pilotaje previsto en el art. 3, inc. d) ap. 1) para el puerto de Ushuaia y ap. 2) para el Canal Beagle se ajustará a lo siguiente: 1. Los buques chilenos se regirán por el Reglamento de Practicaaje y Pilotaje de la República de Chile en el Canal Beagle y por el presente reglamento tanto para la entrada como para la salida del puerto de Ushuaia. 2. Los buques argentinos cuando tengan hasta ciento veinte (120) metros de eslora máxima y cuyo calado sea hasta seis metros diez centímetros (6,10), equivalente a veinte (20) pies, estarán exentos de la obligatoriedad de uso de práctico tanto para la navegación por el Canal Beagle como para las entradas y salidas en el puerto de Ushuaia. Aquellos buques que excedan los topes mencionados en el párrafo anterior estarán obligados al uso de práctico tanto para la navegación por el Canal Beagle, como las entradas y salidas en el puerto de Ushuaia. 3. Los buques de terceras banderas que naveguen desde o hacia el puerto de Ushuaia procedentes de puertos situados fuera del tramo del Canal Beagle a que se refiere el art. 11 del Anexo 2 del Tratado de Paz y Amistad, deberán tomar práctico argentino para la navegación en el Canal Beagle y para entrada o salida al citado puerto extensivo a todos otros puertos y cargaderos que se crearen en el futuro en la zona. 4. Cuando los buques de terceras banderas naveguen entre puertos argentinos y chilenos —ubicados ambos en el tramo del Canal Beagle a que se refiere el art. 11 del Anexo 2 del Tratado de Paz y Amistad y sin haber salido de dicho tramo— tomarán práctico argentino para la salida y navegación por el canal y práctico chileno para el ingreso a puerto chileno. Cuando en las mismas circunstancias estos buques naveguen entre puertos chilenos y argentinos, embarcarán práctico chileno para la salida y navegación por el canal y práctico argentino para el ingreso a puerto argentino. En el supuesto que dichos buques salgan del tramo de referencia, será de aplicación el inc. 3.5. Los buques de terceras banderas que naveguen el Canal Beagle sin tocar ninguno de sus puertos tomarán práctico argentino cuando se dirijan hacia el oeste y continuarán con práctico chileno cuando lo hagan hacia el este. 6. Los buques que utilicen práctico izarán la bandera del país cuyo reglamento estén aplicando. 7. Serán zonas de espera o desembarco de prácticos las siguientes: a) Para el practicaaje en el puerto de Ushuaia: frente a Islotes Les Éclaireurs. b) Para el pilotaje en el Canal Beagle: en el este, para los buques que tomen o provengan de los Pasos Picton y Richmond, al sur de la baliza Pampa de los Indios para los buques que efectúen la navegación a través del Canal Beagle, al sur de Punta Moat, en ambos casos en aguas jurisdiccionales argentinas; en el oeste, el Meridiano 68° 36' 38'' 5w. c) Para los buques que se dirijan hacia el puerto de Ushuaia provenientes del sur a través del Canal Murray el punto situado en Latitud 54° 53' 05'' S. Longitud 68° 28w. Art. 24.— Si las zonas de espera para el embarco y desembarco de prácticos establecidas en el art. 23 inc. 7) debieran ser modificadas en forma permanente o transitoria una vez aprobado tal criterio por la Comisión Binacional, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto le informará al Ministerio de Defensa para que éste disponga tal modificación por intermedio del organismo competente.