

## Legislación Nacional

DECRETO 283/1980 NAVEGACIÓN Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre. Modificación del 1/2/1980; publ. 7/2/1980 Visto, lo informado por el Comando en Jefe de la Armada, lo propuesto por el Ministerio de Defensa y Considerando: Que con fecha 15 de julio de 1977 entró en vigor el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, Londres 1972. Que el citado convenio abrogó y sustituyó las reglas internacionales para prevenir colisiones en el mar, Londres 1960, que sirvieron de base para el cap. I del tít. III del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (Reginave). Que asimismo, algunas de las disposiciones del mencionado capítulo surgieron de recomendaciones de la Organización Consultiva Marítima intergubernamental (O.C.M.I.) las cuales se incorporaron al nuevo Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, mientras que otras resultaron de las prácticas nacionales que es necesario mantener en vigor. Que a partir del 21 de setiembre de 1977 el Comando en Jefe de la Armada (Prefectura Naval Argentina) emitió normas de navegación para evitar confusiones o dudas en la aplicación práctica de las reglas, a que pudiera dar lugar la coexistencia de normas nacionales del citado capítulo en zonas en las que también son aplicables las del Reglamento Internacional por ser vías de agua que tienen comunicación con la alta mar y son navegables por buques de navegación marítima de banderas extranjeras (incs. a) y b) de la regla 1). Que existen aguas de jurisdicción nacional, tales como las de los lagos y ríos interiores en las que es conveniente mantener las normas de navegación basándose en las reglas internacionales, aunque éstas no sean aplicables de acuerdo con la regla 1 mencionada, por razones de uniformidad y de costumbre arraigada por muchos años de práctica. Que como resultado de la experiencia obtenida hasta la fecha y de las consideraciones precedentes, se hace necesario actualizar en forma definitiva las disposiciones del cap. I, tít. III del Reginave. Por ello, El presidente de la Nación Argentina decreta: Art. 1.– Sustitúyase el cap. I del tít. III del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (Reginave) por el que se detalla en el anexo, que forma parte integrante del presente decreto. Art. 2.– Comuníquese, etc. Videla – De la Riva Anexo

**CAPÍTULO I: DE LA NAVEGACIÓN EN LAS AGUAS DE JURISDICCIÓN NACIONAL**

**SECCIÓN 1: PRELIMINARES Y DEFINICIONES**

301.0101.– Aplicación: a) Todo buque argentino en aguas de jurisdicción nacional se registrará por las disposiciones del Reglamento Internacional en vigor para la República Argentina y además por las del presente capítulo en todo su contexto. b) A los buques extranjeros se les exigirá el cumplimiento de las disposiciones del presente capítulo, además de las correspondientes del Reglamento Internacional, de acuerdo con lo dispuesto por la regla 1, inc. b) de este último. c) Todo buque amarrado a otro que se encuentre fondeado será considerado en las mismas condiciones que este último.

301.0102.– Definiciones: Por lo dispuesto en el art. 301.0101 precedente, valen las definiciones del Reglamento Internacional a las que se agregarán las siguientes: a) Reglamento internacional: Es el incluido en el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, Londres 1972. b) Canal: Es toda vía de agua cuya profundidad mantenida natural o artificialmente permite que buques de determinado calado puedan navegar solamente dentro de ella. A estos efectos, un río no es de por sí un canal en toda su anchura, teniendo en cuenta que el aprovechamiento de ésta, para un cierto calado, depende de las profundidades determinantes de tal anchura.

**SECCIÓN 2: DISPOSICIONES ESPECIALES SOBRE LUCES Y MARCAS**

301.0201.– Buques de diseño no convencional: a) Los buques cuyas estructuras no les permitan colocar las luces de tope en el plano de crujía podrán llevarlas fuera de dicho plano y cuando deban llevar más de una luz de tope, estarán contenidas en un paralelo y lo más próximo posible al de crujía. b) Los buques citados en a) que posean órganos de propulsión en ambos extremos, que les permitan navegar alternadamente en la misma dirección y en sentidos opuestos, sin que sea necesario virar el buque, dispondrán las luces de navegación en forma tal que cualquiera sea el sentido en que naveguen, cumplan con las disposiciones reglamentarias.

301.0202.– Luces de destellos de submarinos: Los submarinos de la Armada Argentina cuando naveguen en superficie desde la puesta hasta la salida del sol, o en condiciones de visibilidad restringida, exhibirán además de las luces normales de navegación una luz centelleante de color amarillo, todo horizonte, de 90 ciclos por minuto, con alcance no menor de 5 millas. Esta luz estará colocada en la torrecilla del submarino por encima de las otras luces de navegación.

301.0203.– Luces indicadoras de cañerías: La presencia de cañería flotante o que, sin serlo, constituya un obstáculo para la navegación será denunciada durante la noche con dos luces blancas todo horizonte dispuestas en una línea vertical en el medio del largo de la cañería. Además, una luz roja todo horizonte en cada extremo para dar idea de su extensión y orientación. Durante el día se indicará el medio de la cañería con una bandera cuadra negra y ambos extremos con una bandera cuadra de color rojo. Esta disposición se cumplirá esté o no en el lugar de draga que utiliza la cañería.

301.0204.– Marcas en buques de eslora inferior a 20 m: En lo que se refiere a las marcas que trata el pto. 6, inc. c) del Anexo I del Reglamento Internacional, los buques menores de 20 m de eslora podrán utilizar marcas cuyas dimensiones serán las siguientes: a) La bola tendrá un diámetro no inferior a 0,3 m; b) El cono tendrá un diámetro de base no inferior a 0,30 m y una altura igual a su diámetro.

**SECCIÓN 3: DISPOSICIONES SOBRE MANIOBRA**

301.0301.– Navegación en canales: a) Todo buque cuyo calado le permita navegar por fuera de un canal solamente podrá hacerlo por dentro de él, cuando se encuentre libre de

buques que por su calado no puedan abandonarlo.b) Todo buque que se disponga a entrar a un canal lo hará con las debidas precauciones con el fin de no dificultar el gobierno de los que naveguen u operen dentro de aquél, haciéndolo con el menor ángulo posible en relación con la dirección del canal, evitando entrar cuando al hacerlo imponga a los otros maniobras tendientes a evitar peligros de colisión o varaduras.c) El buque que navegando en un canal maniobra para salir de él, lo hará en forma y circunstancias tales que no obliguen a los que permanecen en sus aguas a realizar maniobras para evitar colisión, varada u otro accidente.d) Aplicación de las disposiciones de la regla 9 del Reglamento Internacional.Teniendo en cuenta la definición del inc. b) del art. 301.0102 precedente, todo canal debe considerarse angosto a los efectos de la aplicación de las disposiciones de gobierno y maniobra de la regla 9 del Reglamento Internacional.301.0302.– Disposiciones especiales para la navegación en ríos interiores:a) En los lugares de los ríos en que debido a vueltas, angosturas o intersección de dos o más vías navegables en que el acercamiento de los buques que navegan en ellos pudiera resultar peligroso, se seguirán las siguientes normas:1. Si la posibilidad de cruce es de vuelta encontrada, el buque que navegue en contra de la corriente deberá regular su marcha en espera de que el otro buque haya terminado de franquear el paso o vuelta peligrosa y recién entonces podrá continuar su marcha.Estas precauciones se extremarán cuando se trate de convoyes de remolque por largo.2. Si la posibilidad de cruce existiera en la intersección de dos o más vías navegables, los buques cumplirán la regla 15 del Reglamento Internacional si están a la vista mutuamente y el inc. f) de la Regla 9, si no lo están.b) La prefectura dispondrá las normas particulares pertinentes que complementen las del presente capítulo relativas a:1. La prohibición de cruce en determinados lugares peligrosos;2. Las señales visuales y acústicas como asimismo las comunicaciones que se deben intercambiar los buques;3. La prohibición de extraer arena o canto rodado en determinados lugares del río;4. Los sistemas de comunicaciones radioeléctricos de ayuda a la navegación, y5. La reducción de la velocidad en determinados tramos para evitar perjuicios a los buques que se encuentren operando en puertos o muelles aislados o a instalaciones ribereñas.c) Queda prohibido a todos los buques emplear el efecto de la corriente en ríos interiores, ya sea para aprovechar su impulso adicional o para disminuir su efecto en contra, si con ello se ocupa indebidamente el dentro del canal o provoca riesgos a otros buques.301.0303.– Disposiciones especiales para las dragas en operaciones:a) Las dragas que efectúen su trabajo desplazándose a lo largo o a través de un canal están obligadas a ceder el paso a todo buque que se aproxime y que deba navegar por centro del él. A este efecto realizarán la maniobra como sigue:1. Si el ancho del canal permite a la draga maniobrar para dejar el espacio suficiente necesario, ella caerá a la banda que más convenga para dejar, en breve lapso, el paso expedito y dando cumplimiento al inc. d) de la regla 27 del Reglamento Internacional.2. Si la draga estuviera atravesada al eje del canal, procurará salir de él y, en caso de no poder hacerlo, se colocará con la crujía lo más paralela posible al eje y maniobrá en la forma indicada en el ap. 1 precedente.3. Si, por razones técnicas o de urgencia, la draga no puede ceder el paso, indicará “canal obstruido” teniendo en cuenta que:a. Se prohíbe obstruir el canal a un buque que navegando por él con la corriente a favor no pueda dar la vuelta, ni fondear por la estrechez de la vía de agua.b. Con el fin de evitar la situación mencionada en a), la Prefectura preverá horarios de paso libre, los que deberán ser comunicados oportunamente para conocimiento de los buques que deban navegar por el lugar donde se encuentre operando la draga, con el fin de que puedan adoptar los recaudos pertinentes.b) Toda draga que no esté operando a los efectos de la aplicación de las disposiciones pertinentes del presente capítulo será considerada como buque convencional.301.0304.– Normas a seguir cuando un buque se aproxima a una draga operando:a) Si un buque debe entrar a un canal donde estuviese operando una draga, pasando por el lugar de operación de ésta, pedirá paso en el momento de entrar al canal con las precauciones indicadas en el inc. b) del art. 303.0301, mediante las cuatro pitadas que se indican en el inc. b) del presente artículo.b) Todo buque que esté obligado a navegar por dentro de un canal donde se encuentre operando una draga, reducirá en lo posible su velocidad y solicitará el paso al acercarse, mediante cuatro pitadas (una larga y tres cortas). Las dragas indicarán el paso libre con la misma señal y “canal obstruido” con dos pitadas largas y tres cortas. En ambos casos, las dragas exhibirán las marcas o las luces que se mencionan en el Reglamento Internacional.c) Cuando las dragas indiquen “canal obstruido” los buques estarán obligados a fondear hasta tanto se les dé paso.**SECCIÓN 4: DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS**301.0401.– Obligación de tener el ancla lista a fondear:Todo buque llevará por lo menos un ancla lista a fondear en los siguientes casos:a) En navegación por canales de acceso a los puertos y en los pasos estrechos.b) En las condiciones a que se refiere la sección III de la parte B del Reglamento Internacional siempre que se navegue por zonas donde la profundidad permita fondear.c) En las entradas y salidas de puerto. La expresión lista de fondear incluye la presencia del o de los tripulantes necesarios para maniobra de fondeo, sin demora, a la orden dada desde el puente.301.0402.– Disposiciones especiales para determinadas zonas:La Prefectura, complementando las disposiciones del presente capítulo, advertirá y dará directivas sobre todos los aspectos particulares de cada zona, en relación con la navegación debido a:a) El ordenamiento del tránsito a que obligue la congestión del tráfico, el estado del balizamiento y las condiciones de las vías navegables;b) La presencia de cascos sumergidos y otros obstáculos a la navegación;c) Circunstancias especiales, tales como trabajos de dragado y toda otra condición que dificulte la navegación.En todos los casos mencionados, la Prefectura emitirá las disposiciones transitorias adecuadas, así como las que

corresponden cuando dejen de tener vigencia las causales que motivaron tales disposiciones.301.0403.– Prohibiciones varias:Queda prohibido a todo buque:a) Fondear dentro de los canales y en todo otro lugar donde se impida o dificulte la navegación o hubiera peligro de dañar instalaciones u obras existentes en el fondo o debajo del mismo, a no ser que razones de emergencia o de seguridad obliguen a hacerlo, en cuyo caso se deberá informar por la vía más rápida de tal circunstancia a la Prefectura.b) Navegar a velocidades tales que puedan producir situaciones peligrosas a los buques, artefactos navales o embarcaciones que naveguen en las proximidades.c) Navegar a velocidades tales que puedan producir daños a los muelles, construcciones o instalaciones terrestres o elementos de señalización o balizamiento.d) Navegar a velocidades tales que puedan producir daños o situaciones peligrosas a los buques, artefactos navales o embarcaciones que se hallen amarrados o fondeados.e) Navegar en los canales boyados o balizados cuando se reduzca la visibilidad en forma tal que desde una boya (o baliza) o par de ellas no se alcance a ver la siguiente o par siguiente, siempre que la distancia entre boyas o balizas a lo largo del canal sea de 1000 m o menos.f) Navegar a velocidades que superen las máximas fijadas por la Prefectura.g) Amarrar a boyas, balizas o toda otra obra de arte que no esté destinada a ese fin.h) Arrojar materiales o sustancias que ocasionan dificultades a la navegación.301.0404.– Buques varados:Los buques varados tienen obligación de no mover las máquinas y de suspender cualquier operación al pasar buques a distancia tal que puedan molestar la buena maniobra de éstos, los que reducirán la velocidad con el fin de evitar que aquéllos puedan zafar por el movimiento de las aguas, con peligro para otros que se encuentren en las inmediaciones.301.0405.– Clausura de canales:La Prefectura podrá en casos de fuerza mayor o por razones de seguridad de la navegación o del orden público, clausurar transitoriamente el uso de determinados canales o vías navegables en forma parcial o total, con aviso previo de tal circunstancia.Desaparecidas las causas que motivaron tal clausura, asimismo se dará aviso de la supresión de tal medida.**SECCIÓN 99: SANCIONES**301.9901.– El capitán, patrón, propietario o armador, según las circunstancias del caso, que infrinja las disposiciones establecidas en el presente capítulo, así como también las que consecuentemente dictare la Prefectura, será sancionado con multa de cien mil pesos (\$ 100.000) a un millón de pesos (\$ 1.000.000). Sin perjuicio de esta sanción, la Prefectura podrá prohibir la navegación a todo buque que infrinja las disposiciones aludidas. Dicha prohibición se mantendrá hasta tanto cesen las causales que la motivaron.