

**OREJETA**  
**SERVICIO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE**  
**(DPRA)**  
**Disposición Permanente N° 1-92**

**(DPRA) NORMAS DE TRASLADO, EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PRACTICOS.**

El Servicio de traslado, embarque y desembarque de prácticos o terceros con embarcaciones de la Prefectura Naval Argentina, en los lugares en que los particulares no lo presten y acorde lo determinado en el Anexo 1, así como el uso de la Estación de Prácticos "Recalada" por parte de los prácticos, conforme lo reglado en el Anexo 2.

En estos Anexos se indica el módulo que corresponde a cada prestación, señalándose la pertinente tarifa en el Anexo 3.

(Disp. DEPRA, T49 N° 1-992)

(B. "P" N° 12 992)

**Anexo 1 a La Disposición Permanente N° 1-992**

1 El servicio de traslado, embarque y desembarque de prácticos se prestará en los lugares en los que los particulares no lo hicieren.

2 Podrán transportarse también terceras personas, a requerimiento de Armadores o Agencias Marítimas, vinculadas con la operatoria del buque.

3 Cuando las empresas particulares del punto 1, estuvieran impedidas de facilitararlo, cualquiera fuese la causa, deberán requerir por escrito a la PNA la prestación del servicio.

4 En los puertos en los que no existan particulares en condiciones de prestar el servicio a que se alude en los puntos 1 y 2, la P.N.A. deberá hacerse cargo del mismo, a requerimiento del Usuario.

5. Los medios afectados a dicho servicio serán:

5.1. Categoría "A": Embarcaciones clase Stan Tender.

5.2. Categoría "B": Embarcaciones clase Pushy Cats, Sea Truck y otras menores de 13 metros de eslora total y GC 101 Dorado.

6. Tarifas:

6.1. Categoría "A":

**Modulo**

6.1.1. Puertos de La Plata y Litoral Marítimo

Sur: Dicho monto se considera por Practico

- o Pasajero transportado. (I)
- 6.1.2. Ría Bahía Blanca:  
Dicho monto se considera por hora o fracción superior a 15' (mínimo una -1- hora) por Practico o Pasajero transportado (I)
- 6.1.3. Ushuaia Y Canal Beagle:  
Dicho monto se considera igual que el punto 6.1.2. (II)
- 6.2. Categoría "B":
- 6.2.1. Todos los puertos:  
Dicho monto se considera por viaje redondo para cada buque asistido. (III)
- 6.2.2. Estación de Prácticos Recalada:  
Dicho monto se considera igual que el punto 6.2.1. (IV)
7. En los casos que la tarifa sea fijada por hora, se consideraran las que demanden desde que la embarcación zarpa de su amarradero hasta que regresa al mismo.
8. En todos los Casos se confeccionará formularios "Servicio de Embarco y Desembarco de Terceros" por cada usuario que solicita el servicio.
9. Las Dependencias y Estacionarios numerarán correlativamente los formularios citados en el punto anterior y los remitirá quincenalmente (o en forma semanal si supera el mínimo de 10 servicios) a la Dirección del Servicio de Practicaje y Pilotaje, para su posterior facturación al usuario.
10. Las facturas por los servicios brindados serán remitidos a los usuarios o prácticos, quienes deberán cancelarlas dentro de las diez (10) días corridos a contar desde las fechas en las cuales hayan sido recibidas.
- Todo reclamo deberá efectuarse dentro de las cinco (5 ) días corridos posteriores a la recepción; vencido este plazo la factura se considerará aceptada por el usuario.
- Contestado este reclamo habiéndose hecho lugar a lo observado por el usuario se concederá el plazo establecido en el primer párrafo a contar de la fecha de recepción de la respuesta; en caso negativo, deberá cancelarse la misma dentro de las 48 horas de recibida tal respuesta; cualquier objeción posterior a la misma solo prosperara previo pago de la factura observada.

Los reclamos que se efectúen, vencido el plazo de los cinco (5) días corridos citados, solo podrán realizarse previo pago de la factura observada.

Vencido el plazo solicitado en el primer párrafo se producirá la mora automática y de pleno derecho del deudor, conforme a lo establecido en la Ley 18.150 y disposiciones concordantes.

Los intereses que se perciban por la vía de apremio dispuesta en la citada Ley, ingresaran a la Cuenta Especial de la Prefectura Naval Argentina.

No prosperará reclamo alguno transcurridos noventa (90) días corridos a partir de la recepción de la factura.

La certificación de deuda emitida por el Servicio de Practicaje y Pilotaje reviste carácter ejecutivo de conformidad con lo previsto en el Artículo 523, inciso 2) del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, no rigiendo para los mismos los beneficios de exclusión y división. Tampoco Serra requisito la interpelación previa a la Agencia y/o buque y/o Armador y/o Practico, beneficiario del servicio.

## **Anexo 2 a La Disposición Permanente N° 1-992**

1. Se brindarán al Practico los siguientes servicios:

	<b><u>Modulo</u></b>
1.1. Alojamiento por día por hombre.	V
1.2. Racionamiento completo por día por hombre (desayuno, almuerzo, merienda, cena).	VI
1.3. Racionamiento media ración (1 comida y 1 desayuno o merienda).	VII

2. Los servicios serán facturados al practico que lo solicite, debiendo firmar un vale, el que intervenido por el Jefe del Estacionario, se elevara al Servicio de Practicaje y Pilotaje para su cobro.

### **Anexo 3 a La Disposición Permanente N° 1-992**

#### TARIFAS:

Modulo	I	=	\$ 183.-
Modulo		II	= \$ 100.-
Modulo	III	=	\$ 100.-
Modulo		IV	= \$ 150.-
Modulo		V	= \$ 100.-
Modulo		VI	= \$ 34.- (*)
Modulo	VII	=	\$ 17.- (*)

---

(\*) Valores sujetos a reajuste.

**OREJETA**  
**SERVICIO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE**  
**(DPRA)**  
**Disposición Permanente N° 2-92**

**(DPRA) Normas Reglamentarias referentes al Descanso del Practico y utilización de un solo Practico en navegaciones superiores a los 220 Kms. (Art. 11 y 12 del Reglamento de los Servicios de Practicaje y Pilotaje para los Ríos, Puertos, Pasos y Canales de la Republica Argentina, Decreto N° 2.694-91 modificado por Decreto N° 817-92).**

1. Utilización de un solo Practico en navegaciones superiores a 220 Kms.

En caso de recepcionarse tal requerimiento por parte de las Agencias Marítimas, se deberán cumplir los siguientes Recaudos:

1.1. Determinar al Capitán y Practico la zona en que deberán fondear para permitir el descanso del Practico que en ningún momento será inferior a seis (6) horas.

1.2. La zona de fondeo estará determinada en base a la distancia a navegar, en función a la velocidad a desarrollar por el buque y la máxima velocidad permitida en la zona por la Reglamentación vigente, debiendo tener en cuenta que la zona a designar para fondeo debe estar habilitada por esta Autoridad Marítima, para la asignación de la zona de fondeo se tendrá en cuenta, de no mediar razones de seguridad que aconsejen lo contrario, lo previsto en el **Artículo 11 del Decreto N° 2.694-91 modificado por Decreto N° 817-92.**

1.3. Se procederá a cursar Mensaje Naval PNA a las Estaciones del sistema CONTRASE que correspondan, propias o de otras zonas informando la obligatoriedad de fondeo del buque y zonas acordadas, las que deberán ser controladas y exigidas por el CONTRASE Jurisdiccional, el cual de observar Incumplimientos o anomalías las informará a la Dependencia origen (o de destino) para que se efectúen las averiguaciones pertinentes y de corresponder, se labren las

actuaciones a que dieran lugar. No obstante y por Mensaje Naval, se informará del cumplimiento de la medida, indicando tiempo de permanencia en fondeadero, a la Dependencia de Despacho, informativo esta Dirección.

1.4. Cada Prefectura de Zona determinará de antemano las zonas de fondeo para subida o bajada, atendiendo la capacidad de cada una de las radas y la disponibilidad de espacio conforme la demanda de la zona. En caso de no existir disponibilidad de espacio en la zona de fondeo acordada, **el CONTRASE jurisdiccional podrá reasignar**, previa constatación, otra zona, atendiendo fundamentalmente el tiempo navegado y el tráfico en la zona, siendo preferible realizar fondeos antes que después.

1.5. No se permitirán navegaciones superiores a 220 Km. u ocho horas de navegación, salvo que en la próxima media hora se arribe a la zona de fondeo, previa consulta con practico y capitán y conformidad por parte de éstos.

## 2. RELEVO DEL PRACTICO:

2.1. Se la considera otra alternativa valida siempre que se lleve a cabo antes de sobrepasare los 220 Kms. o las ocho horas de navegación, con cada uno de los prácticos actuantes. En estos casos, se deberá informar el embarco-desembarco al CONTRASE respectivo y se dejaran las constancias correspondientes en los libros de navegación. Siempre se deberá contar con la autorización del capitán de la nave.

**Los Decretos desregulatorios de la actividad de practicaje Nros.1.694-91 y 817-92, indican expresamente que entre los Objetivos perseguidos por el Superior Gobierno Nacional, adquiere un valor primordial el buscar una mayor agilidad operativa y administrativa, así como una mayor economía para los usuarios.**

Dentro de este espíritu es que debe interpretarse la reglamentación vigente, por supuesto sin dejar en ningún momento de observar los aspectos vinculados con la seguridad de la navegación coincidentemente con este razonamiento, se señala:

**a) El descanso de seis horas es un derecho que tiene el practico luego de haber cumplido su periodo obligatorio de trabajo y**

**depende de su voluntad el efectivizarlo o no, siendo en cambio, responsabilidad de la Prefectura Naval Argentina, el asegurarse que el mismo cuente con ese lapso, para hacer uso del descanso.**

b) La obligatoriedad de llevar dos prácticos en recorridos superiores a **220 Km.** tiene el propósito de **posibilitar** que los profesionales actuantes puedan relevarse para el descanso en navegación, **evitándose así interrupciones en el viaje;** es decir, contar en todo momento con un practico en perfectas condiciones físicas. Esta aseveración nos permite establecer que nada opta a que se despachare con un solo practico si la Prefectura Naval obliga al buque a fondear al buque luego de una navegación de ocho horas, para darle al practico las seis horas de descanso que posibiliten su recuperación.

En este supuesto la seguridad de la navegación estará cubierta y la demora producida al buque será de exclusiva cuenta del capitán y/o armador por no llevar practico de relevo.

Conforme lo expuesto, esa Prefectura procederá a impartir las pertinentes directivas a sus Dependencias subordinadas, aclarando que toda duda que pueda surgir del contenido del presente o de otros casos que puedan suceder, serán planteados ante esa Prefectura de Zona y de considerarlo oportuno, a través de ésta con la Dirección.

DPRA, JR9 N° 37-992  
(Expte. S-15.961-c-v-992)

(Nro. de orden 382)

Prefectura Naval Argentina  
**DISPOSICION DPRA, N39 N° 47/92**  
21/DIC/1992

**VISTO** lo informado por la Dirección del Servicio de Practicaje y Pilotaje.

**EL PREFECTO NACIONAL NAVAL  
DISPONE:**

Artículo 1° - Prorrogar los términos previstos en la Disposición DPRA, JR9 N° 10/92 de fecha 8 de Setiembre ppdo. hasta el 31 de marzo de 1993.

Artículo 2° - La presente prorroga caducará en forma automática, si dentro del tiempo previsto fuere suscripto un nuevo Convenio de Transporte por Agua entre la Republica Argentina y la Republica Oriental del Uruguay.

Artículo 3° - De forma.- Jorge Humberto Maggi - (PG) - Prefecto Nacional Naval.

---

---

**PREFECTURA NAVAL ARGENTINA**

---

**DISP. PRAC, L5 1 N° 08/01**

N° 1322/01

Letra DPSN

**BUENOS AIRES, 18 SET. 2002**

Visto lo informado por la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, con respecto a incrementar la cantidad de prácticos en la Zona de Practicaje y Pilotaje obligatoria en el Río de la Plata, y

**CONSIDERANDO**

Que con motivo de la prolongación de la extensión del Canal Punta Indio en el Río de la Plata desde el Km. 205,3 al actual emplazamiento del Pontón Recalada en proximidades del Km. 239,0, se produce un sustancial incremento del tiempo utilizado para la navegación desde el inicio del trayecto hasta su finalización, provocando en aquellos buques con calado igual o superior a 8,84 metros (29' 00") un recorrido con duración superior a las 10 horas.

Que en la duración del trayecto antes mencionado debe tenerse en cuenta también, que en la mayoría de los casos el

buque necesita permanecer fondeado en cercanías del Km. 99 a los efectos de esperar la altura de marea apropiada para navegar el Canal Punta Indio con seguridad, provocando otro periodo adicional a las 10 horas.

Que esta Autoridad Marítima dispuso para el Canal Punta Indio una sola zona permitida para efectuar los cruces, para aquellos buques que poseyeran calado igual o superior a 8,84 metros (29' 00"), en el tramo comprendido entre los pares de boyas 3 y 7, medida preventiva que aumentó los parámetros que hacen a la seguridad de la navegación a los fines de evitar colisiones y/o varaduras con resultado satisfactorio, pero trajo aparejado un incremento en la duración del pilotaje.

Que efectuado un análisis del tiempo de navegación que los buques emplean en los pilotajes llevados a cabo a partir de la medida adoptada antes mencionada hasta la fecha, se arribó a resultados concluyentes, ya que de todos los buques de más de 29' 00" de calado que han navegado con un solo práctico, el 96,8 % lo hizo en más de ocho (8) horas; el 74,2 % de los casos tuvo una duración mayor a nueve (9) horas y el 29,0 % lo hizo en un período superior a las diez (10) horas.

Que dicho incremento en la duración del pilotaje, aun cuando el recorrido de navegación sea menor a 220 kilómetros, puede ocasionar en los profesionales actuantes signos de fatiga, con la consecuente incidencia que este trastorno produce en los accidentes, razón por la cual se hace necesario adoptar acciones preventivas, a los efectos de velar tanto por las vidas humanas como por los daños materiales y ambientales que pudieran producirse.

Que el error humano es la causa primaria de la mayoría de los accidentes relacionados con el transporte por agua, de acuerdo con todos los estudios e informes de investigación, por tal motivo, las acciones de prevención que se lleven adelante

deben efectivamente reducir la incidencia del error humano.

Que atento a la problemática de la fatiga en los profesionales y su incidencia en el factor humano como consecuencia de los accidentes navieros, la Organización Marítima Internacional (OMI), ha concluido que gran parte de los siniestros acaecidos provienen de la fatiga de los tripulantes marítimos y de los profesionales que cumplen tareas de asesoramiento de ruta, tal el caso de los pilotos o prácticos cuando las navegaciones se desarrollan por tiempo prolongado máxime teniendo en cuenta las navegaciones efectuadas en aguas restringidas.

Que la Organización Marítima Internacional (OMI), a través del Comité de Seguridad Marítimo (MSC), estableció un Grupo de Trabajo para estudiar el rol de la fatiga en la seguridad marítima, siguiendo la revisión de un análisis realizado por la unión de dicho **MSC** y el Comité de Protección del Medio Ambiente Marino (MEPC). Grupo de trabajo sobre el Factor Humano, destacándose la aceptación que hace la OMI con respecto a la definición de fatiga, como la reducción de las aptitudes físicas y/o mentales como resultado de esfuerzos físicos, mentales o emocionales que pueden menoscabar todas las facultades físicas, incluida la fuerza, velocidad, tiempo de reacción, coordinación, adopción de decisiones o equilibrio.

Que el artículo 12 (Régimen de Practicajes y Pilotajes) del Reglamento de los Servicios de Practicaje y Pilotaje para los Ríos, Puertos, Pasos y Canales de la República Argentina, en su inciso c), faculta a esta Autoridad Marítima a disponer el incremento del número de prácticos para los recorridos con una duración de más de ocho (8) horas de navegación sin posibilidad

de interrupción.

Que teniendo en cuenta la zona de navegación - Río de la Plata - y a los fines de incrementar los parámetros inherentes a la Seguridad de la Navegación y la Protección del Medio Ambiente, es necesario que en los buques que posean un calado igual o superior a 8,84 in. (29' 00"), no se aplique lo establecido en la Disposición Permanente DPRA N° 2/92 ("Normas Reglamentarias Referente al Descanso del Práctico y Utilización de un Solo Práctico en Navegaciones Superiores a los 220 Km.").

Que el Centro de Navegación, a través de su Circular N° 11.240, ha sugerido a sus asociados que consideren la necesidad - más que la conveniencia - de desalentar la práctica de un (1) solo profesional a bordo cuando la duración del viaje supera las ocho (8) horas, considerando que cualquier circunstancial beneficio comercial que ellas puedan producir resulta despreciable ante la magnitud de los perjuicios que acarrearía un incidente en la navegación que pudiera atribuirse al exceso de esfuerzo o falta de sueño del práctico que piloteaba el buque en la oportunidad.

Que es función de esta Autoridad Marítima regular la navegación en aguas de Jurisdicción Nacional y la entrada, amarre y salida de los buques en todo lo relativo a la seguridad de la navegación, acorde lo establecen los artículos 89 y 34 de la Ley de la Navegación 20.094, en concordancia con el artículo 50 inc. a) pto. 2 de la Ley 18.398.-

Por ello

## **EI SEÑOR PREFECTO NACIONAL NAVAL**

### **DISPONE**

ARTICULO 1º - Establecer, en la Zona de Practicaje y Pilotaje del Río de la Plata, a aquellos buques a los que les sea obligatorio el uso de práctico a bordo para efectuar la navegación por los canales de dicha zona y que posean un calado igual o superior a 8,84 metros (29' 00") la cantidad mínima de dos (2) prácticos, aunque el recorrido del trayecto sea inferior a 220 kilómetros.

ARTICULO 2º - La Disposición Permanente DPRA N° 2/92 ("Normas Reglamentarias Referente al Descanso del Práctico y Utilización de un solo Practico en Navegaciones Superiores a los 220 Km."), no será de aplicación en los buques que posean un calado igual o superior a 8,84 metros (29' 00") en la Zona de Practicaje y Pilotaje del Río de la Plata.

ARTICULO 3º - La presente disposición entrará en vigencia a partir de los treinta (30) días de su publicación en el Boletín Informativo de la Marina Mercante (BIMM) y mantendrá carácter transitorio por el término de ciento ochenta (180) días corridos. Previo a la finalización de dicho lapso, la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación informará los resultados de las medidas establecidas, a los efectos de incorporarlas en forma permanente al Reglamento de los Servicios de Practicaje y Pilotaje para los Ríos, Puertos, Pasos y Canales de la República Argentina.

ARTICULO 4º - Por la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación (Departamento Practicaje y Personal de la Navegación) tómesese conocimiento, y efectúense las comunicaciones correspondientes a las Cámaras, Asociaciones y Empresas interesadas. Por el Departamento Reglamentación de la Navegación dése a publicidad en el Boletín informativo para la

Marina Mercante. Hecho, archívese como antecedente en la mencionada Dirección.

ROBERTO RAUL BARRERO –PG –  
Director De Policía De Seguridad De La Navegación.

JUAN JOSE BELTRITTI – PG –  
Prefecto Nacional Naval.

DISP. PRAC, L5 1 N° 08/01.

## **REGLAMENTACIÓN**

### **REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE PRACTICAJE Y PILOTAJE PARA LOS RIOS, PUERTOS, PASOS Y CANALES DE LA REPUBLICA ARGENTINA**

#### **ÍNDICE:**

**CAPITULO I: DE LA PRESTACION DEL PRACTICAJE Y PILOTAJE**

**CAPITULO II: DE LOS PRACTICOS**

**CAPITULO III: PRACTICAJE Y PILOTAJE EN EL CANAL BEAGLE Y SUS PUERTOS**

#### **DECRETO 2.694/91**

**Fecha:** 20 de diciembre de 1991.  
**Publicación en el Boletín Oficial:** 31 de diciembre de 1991.

**ART. 1º.-** 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 (Ver [Ordenanza Nº: 8/03 DPSN Tomo 5](#)).

**ART. 2º.-** 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. 3º.-** Los servicios de apoyo para el traslado, embarque y desembarque de los prácticos, podrán ser prestados libremente o suministrados por los usuarios y los prácticos, de acuerdo a la normativa vigente, debiendo la Prefectura Naval Argentina prestarlo solamente en los lugares donde los particulares no lo hicieran o a requerimiento de la autoridad de aplicación, facturando a los usuarios los servicios que se presten. La Armada Argentina y la Prefectura Naval Argentina deberán prestar los servicios de practicaje, pilotaje o baquia en aquellas zonas cuando a juicio de la autoridad de aplicación del presente, no hubiera practico piloto o baquiano, o la oferta de los servicios adquiriesen comportamientos monopólicos.

**ART. 4º.-** La Secretaria de Transporte del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos, a través de la Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo, será la autoridad de aplicación del presente decreto.

**ART. 5º.-** 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, Obras y Servicios Públicos, a través de la autoridad de aplicación del presente decreto, determinará las tarifas

máximas para cada tipo de servicio. (Ver [Boletín Público PNA N° 7/92](#)).

**ART. 6º.-** 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. 7º.-** Apruébese 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. 8º . -** Deróganse los artículos 1º y 3º del decreto 191 del 22 de julio de 1982, el artículo 2º del decreto 1.447 del 3 de septiembre de 1987, y los decretos 2.919 del 7 de noviembre de 1983, 2.885 del 13 de septiembre de 1984, 1.634 del 18 de septiembre de 1986 y 1.515 del 21 de octubre de 1988.

**ART. 9º.-** De forma.

## **REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE PRACTICAJE Y PILOTAJE PARA LOS RIOS, PUERTOS, PASOS Y CANALES DE LA REPUBLICA ARGENTINA**

### **CAPITULO I**

#### **DE LA PRESTACION DEL PRACTICAJE Y PILOTAJE**

#### **NATURALEZA DEL PRACTICAJE Y PILOTAJE**

##### **ARTICULO 1º**

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".

## **ARTICULO 2º** (modificado por el Decreto 817/92)

El practicaje y pilotaje constituyen un servicio público, de interés para la seguridad de la navegación, siendo ejercido por personas que habiendo cumplido las condiciones previstas en el Reglamento de Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la Marina Mercante([REFOCAPEMM](#)) o las del presente según corresponda, habilita la autoridad competente con la denominación de prácticos. La edad límite para el ejercicio de la profesión de práctico será la de SETENTA (70) años cumplidos. Para mantener vigente la habilitación, el práctico no debe interrumpir la prestación de sus servicios por períodos mayores a los CIENTO VEINTE (120) días corridos. ([Ver Ordenanza 07/02 Tomo 5](#))

Ver ([Art. 99](#), [101](#), [109.f](#), [113](#) y [117.b](#)) de Ley 20094 - de la Navegación) (Ver [Art.205.0614-](#) y [502.0104- inc. b](#))-REGINAVE)-(O.M [5/94](#) - Reglamento de Aptitud Psicofísica para la habilitación del personal de la M.M.N)

## **ZONAS DE PUERTOS DE PRACTICAJE OBLIGATORIO**

### **ARTICULO 3º**

Se declaran zonas de practicaje y pilotaje obligatorio:

#### a) RIO 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 (REPUBLICA 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 (REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY) (Ver

[Disp. PRAC. L5.3. Nº4/98 14-Dec-98](#) [Disp. PRAC L5 1 Nº: 08/01.](#)

b) RÍO PARANA

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 (REPUBLICA 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 a la Baliza La Plata (Baliza Este Km SIETE SETECIENTOS -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. (Ver [DISP.DPRA N3 9 Nº 41/92.](#) (01-Dec-92), [Disp. DPRA, TSI Nº 3/93.,](#) [Disp. DPRA, N3 9 Nº 02/92](#) (08-01-92)

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 continua por el Veril

Norte del mismo hasta la Baliza NOVECIENTOS METROS (900) en el extremo S.E. de la 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. (VER [DISP.DPRA, N3 9 N° 01/92](#), [Ver Ordenanza N° 06/02 Tomo 3](#))

d) LITORAL MARITIMO SUR comprende:

1) Puertos de: San Antonio, Punta Colorada, Madryn, Comodoro Rivadavia y sus cargaderos de Caleta Olivia, Caleta Olivares, Km.3 y Caleta Córdova, Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos, cargaderos de la Bahía San Sebastián, Río Grande, Ushuaia (Ver [Art.23°](#) REPRA) 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 el práctico correspondiente.

2) Canal Beagle:(Ver [Art.23°](#) REPRA)

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.

**ZONA DE ESPERA Y ALIJO**

## **ARTICULO 4º**

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

## **BUQUES CON OBLIGACION DE TOMAR PRACTICO**

**ARTICULO 5º** Todo buque Argentino o extranjero, mientras navegue en las Zonas de practica o pilotaje obligatorio debe llevar práctico a bordo con las exenciones que se detallan en el Artículo 6º.

Los convoyes a remolque o empuje, deben considerarse como una sola unidad a los efectos del despacho. (Ver [Resolución Nº 10/98 de la CARP, Art. 100 y 131 g](#)) de la Ley de Navegación 20.094.

## **BUQUES EXIMIDOS DE TOMAR PRACTICO**

### **ARTICULO 6º**

Quedan exentos de la obligatoriedad de llevar Práctico en: Modificado por Dec. 817/92 art. 22º (agrega los incisos c), d) y e)) ([Ver Decreto 817/92 Art.23º](#)).

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 DECIMETRO (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 DECIMETROS (4,9) equivalente a DIECISEIS (16) pies.

3) 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, (VER DISP.DPRA, N° 39 N° 01/92) el practicaje de los puertos se considerará como continuidad de las Zonas respectivas. Queda exceptuado de esta Disposición en la Zona del Río Paraná, el Puerto de Campana (Ver ) (para buques de una sola hélice y [Disp. DPRA, N39 N°16/92](#) más de ciento cincuenta metros de eslora, o de dos o mas hélices y mas de ciento ochenta (180) metros de eslora), y el Puerto de Santa Fé, en cuyo caso los buques deberán tomar prácticos en dicho puerto. -([Ver Art.1072 y 1073 del D.M y E.](#))

#### b) ZONA LITORAL MARITIMO SUR:

Los puertos y cargaderos de esta Zona de Practicaje 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 Artículo 23, inciso 2](#) del presente Reglamento:

3) En el resto de los puertos y cargaderos, los buques Argentinos cualquiera sea su eslora y calado. (Ver [Disposición PRAC L5 1 N° 02/00](#))

c) ZONA DEL RIO DE LA PLATA:(Agregado por Art. 22° Decreto 817/92).

1) Los buques Argentinos cualquiera sea la extensión de su eslora y cuyo calado sea hasta SEIS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS(6,40) o VEINTIUN (21) pies.

2) Los buques Argentinos cualquiera sean su eslora y calado, en la zona fijada en el Artículo 4º del presente.

d) ZONA DE LOS RIOS PARANA Y URUGUAY:(Agregado Art. 22º DECRETO 817/92).

1) Los buques Argentinos cuando tengan hasta CIENTO VEINTE (120) metros de eslora y cuyo calado no exceda de SEIS METROS CON DIEZ CENTIMETROS (6,10) o VEINTE (20) pies.

2) Los convoyes de empuje cualesquiera sea su eslora y bandera.

e) EN CUALQUIER ZONA DE PRACTICAJE Y PILOTAJE: (Agregado Art. 22º Decreto 817/92)

1) Los buques y convoyes de la ARMADA ARGENTINA y de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, al mando de personal militar y personal policial en actividad, respectivamente.

2) Los buques y dragas de bandera extranjera que de acuerdo con los tratados internacionales puedan navegar sin práctico o con práctico extranjero, como así también las dragas, ganguiles y balizadores Argentinos, cualquiera sea la extensión de su eslora y calado. (Ver [convenio con República Oriental del Uruguay](#))

3) Los buques afectados a tareas de investigación científica, técnica u otras finalidades, eximidos por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA de la obligación de llevar práctico. (Ver [Disposición PRAC L5 1 Nº: 09/02](#))

## **MODIFICACION A ZONAS Y EXENCIONES**

## **ARTICULO 7º**

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, promover su incorporación al presente Reglamento; similar temperamento se adopta en lo que respecta a las modificaciones de las exenciones establecidas por el Artículo 6º de este Reglamento.

## **INFRACCIONES**

### **ARTICULO 8º**

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 Practicaje o Pilotaje obligatorio sin tomar práctico o habiéndolo desembarcado, serán considerados solidariamente responsables de la infracción cometida. (Ver [Art. 699.0101 del REGINAVE](#))

### **ARTICULO 9º**

Sin perjuicio de lo establecido en el Artículo 8º, los Capitanes de los buques Argentinos que hubieran omitido llevar práctico, quedan también comprendidos en las previsiones del [Artículo 599.0101](#) del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE).

## **PRESTACION DEL PRACTICAJE Y PILOTAJE**

### **ARTICULO 10º**

Los practicajes y pilotajes se efectuarán sin interrupción. Se entiende que un practicaje o pilotaje se efectúa sin interrupción cuando la navegación es continuada desde que

se inicia el practicaaje o pilotaje hasta la llegada del buque a su lugar de amarre o rada de destino.

Se incluye en la duración del tiempo de practicaaje o pilotaje las demoras no imputables al práctico; descanso del mismo, condiciones hidrometeorológicas, condiciones del buque, etc.

En los servicios iniciados, sí por razones inherentes al buque no sé los pudiera completar en la forma solicitada inicialmente, sé considerara finalizado el practicaaje 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.

**ARTICULO 11º** Modificado por Decreto 817/92 articulo 20

El practico tendrá derecho a gozar de hasta seis (6) horas continuadas de descanso en el buque en el que este ejerciendo sus funciones, 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 superen las DOS (2) 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 Practicaaje 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 primer párrafo de este artículo.

Cuando los pilotajes deban ser efectuados por períodos mayores de DIEZ (10) horas ininterrumpidas podrá contarse con práctico de relevo a bordo.

#### **ARTICULO 12º** Modificado por Decreto 817/92 artículo 21º

En las zonas de practicaje y pilotaje se observarán las siguientes normas:

a)En los recorridos de hasta DOSCIENTOS VEINTE (220) kilómetros corresponde UN (1) práctico solamente.

b)En los recorridos de más de DOSCIENTOS VEINTE (220) 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 mas de OCHO (8) horas de navegación sin posibilidad de interrupción, la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA podrá disponer el incremento del número de prácticos que corresponda asignar al mismo.

## **CAPITULO II**

### **DE LOS PRACTICOS**

#### **CARACTER DEL PRACTICO**

#### **ARTICULO 13º**

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.

Ver [Art. 134](#), [Art.145](#) y el [Art. 146](#) ley 20094-De la Navegación):

## HABILITACION DEL ASPIRANTE - TITULO

### ARTICULO 14º

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 Practicaje y Pilotaje donde constará el título profesional correspondiente. (Ver [Art. 4.01](#) del REFOCAPEMM)

## DEBERES

**ARTICULO 15º**(Ver artículo [405.0102](#) REGINAVE)

Son deberes del práctico:

Ejecutarán el practicaje 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 (Ver [Art. 146](#) de la Ley 20094-De la Navegación)

## **PRACTICAJE EN PUERTOS QUE NO CUENTEN CON PRACTICO DISPONIBLE**

### **ARTICULO 16º**

Los prácticos que ejerzan funciones a bordo de buques con destino a puertos de su zona, que no tuvieren prácticos habilitados, o que 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 practicaje de puerto.

## **ADSCRIPCION**

### **ARTICULO 17º**

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 él servicio al que serán destinados.

## **DERECHOS**

## **ARTICULO 18º**

Son derechos del práctico: no embarcar o desembarcar cuando a su juicio no están dadas las condiciones necesarias para su seguridad personal.

Dejar registrada tal circunstancia y sus causales, en un acta labrada ante la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.

## **REINCORPORACION**

### **ARTICULO 19º**

Los prácticos separados del servicio a su solicitud, podrán ser reincorporados en sus zonas respectivas debiendo cumplimentar los requisitos de habilitación. (Ver [Art. 6.03.2.1](#) del REFOCAPEMM)

### **ARTICULO 20º**

El práctico en servicio que haya cambiado de zona podrá retornar a la inmediata anterior a la que pertenecía siempre que no haya transcurrido mas de UN (1) año desde su alejamiento. (Ver [Art. 4.04](#) del REFOCAPEMM)

## **FACULTADES DISCIPLINARIAS**

### **ARTICULO 21º**

Las sanciones de apercibimiento y de suspensión en la habilitación hasta TREINTA (30) días podrán ser impuestas por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.

## **SUSPENSION PROVISORIA**

### **ARTICULO 22º**

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.

## **CAPITULO III**

### **PRACTICAJE Y PILOTAJE EN EL CANAL BEAGLE Y SUS PUERTOS**

#### **ARTICULO 23º**

El practicaaje y pilotaje previsto en el Artículo 3º, inciso d) apartado 1) para el Puerto de Ushuaia y apartado 2) para el Canal Beagle se ajustará a lo siguiente:

1) Los buques chilenos se registrarán por el Reglamento de Practicaaje y Pilotaje de la REPUBLICA 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 CENTIMETROS (6,10 m), 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 de Beagle, como para 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 (Entre el Meridiano long.68° 36´38".5 W - Div. De límite en Tierra del Fuego- y el Meridiano Long. 66° 25´.0 Este ) a que se refiere el Artículo 11 del Anexo Nº 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 (Ushuaia) ,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 Artículo 11 del Anexo Nº 2 del Tratado de Paz y Amistad (Entre el Meridiano long.68° 36´38".5 W - Div. De límite en Tierra del Fuego- y el Meridiano Long. 66° 25´.0 Oeste) 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 él supuesto que dichos buques salgan del tramo de referencia, será de aplicación el inciso 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 Eclaireurs.

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, en el Meridiano 68° 36' 38" 5 W.

c) Para los buques que se dirijan hacia el Puerto de Ushuaia provenientes del sur a través del Canal Murray en el punto situado en Latitud 54° 53' 05" S. Longitud 68° 28' W.

#### **ARTICULO 24°**

Si las zonas de espera para el embarco y desembarco de prácticos establecidas en el Artículo 23° inciso 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.-

#### **DECRETO 2694/91**