

**BOLETÍN
INFORMATIVO
PARA LA MARINA
MERCANTE**

BOLETIN N° 6-AÑO:2004

**Fecha de Edición:
Octubre de 2004**

En este número

- 1** Decreto PEN N° 1010-04, incorpora modificaciones a normativas vigentes.
- 2** Excepción prevista a la Ordenanza N° 1-04 Tomo 8 (DPSJ) para las habilitaciones exigidas en el Código PBIP.
- 3** Ordenanza y Volante Rectificado de reciente publicación

Prefectura Naval Argentina
Av. Madero 235 – Buenos Aires
www.prefecturanaval.gov.ar
info@prefecturanaval.gov.ar
República Argentina



PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

**Decreto PEN N° 1010-04,
produciendo modificaciones
a normativas vigentes.**

Por el mismo se derogan los Decretos Nros. 1772/91, 2094/93 y 2733/93, otorgándose un plazo a los propietarios y/o armadores que hayan optado por el régimen establecido en dichos decretos, para reintegrar a la matrícula nacional los buques o artefactos navales que hubieren cesado en forma provisoria, gozando hasta su reincorporación únicamente del beneficio de operar en el Cabotaje Nacional. Asimismo, se establece que todos los contratos que se celebren para tripular los mismos se registrarán por la legislación Argentina vigente quedando bajo su jurisdicción administrativa y judicial. También se instituye el régimen de importación de insumos, partes, piezas y/o componentes no producidos en el ámbito del MERCOSUR; quienes pueden beneficiarse; y las Autoridades de aplicación.

El presente decreto establece un plazo de DOS (2) años contados a partir de su promulgación para acogerse al régimen que instaura; dicho plazo caducará de pleno derecho si antes de esa fecha entrara en vigencia un nuevo régimen legal para la marina mercante, sin perjuicio de los derechos adquiridos durante la vigencia del mismo.

Reestablece los Artículos 142 y 143 de la **Ley de la Navegación (N° 20.094)**, que fueron dejados sin efecto con la

puesta en vigencia del Decreto 817/92.

En referencia a este último decreto reemplaza el contenido del Artículo 13 y deja sin efecto el inciso g) del Artículo 35 del citado texto normativo.

El texto completo del decreto mencionado en el epígrafe se transcribe en el **Anexo 1** de este Boletín.

Excepción prevista a la Ordenanza N° 1-04 Tomo 8 (DPSJ) para las habilitaciones exigidas en el Código PBIP.

El Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) incorporado al "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar" (SOLAS/1974), que entrara en vigencia el 1° de julio próximo pasado; el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 1241/03, que establece que la Prefectura Naval Argentina tendrá a su cargo llevar el registro y habilitación de quienes se desempeñen como Oficial de Protección de la Instalación Portuaria y del Oficial de la Compañía para Protección Marítima.

En el marco de la implementación en jurisdicción nacional del citado Código la PREFECTURA procedió al dictado de la ORDENANZA N° 01/04 (DPSJ) TOMO 8 REGIMEN POLICIAL, por la cual se estableció el mecanismo y formalidades que deben cumplirse para obtener la habilitación e inscripción como OFICIAL

DE PROTECCION DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA (OPIP); y OFICIAL DE LA COMPAÑIA PARA PROTECCION MARÍTIMA (OCPM).

En virtud de esta norma, toda persona física, que pretenda realizar tareas de Protección Marítima en el marco del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 74 "Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima", Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (PBIP) como OFICIAL DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA, deberá inscribirse en el Registro que a tal efecto lleva la Institución a través de la Dirección de Policía de Seguridad y Judicial.

La excepción a esta norma consiste en la facultad del Señor Director de Policía de Seguridad y Judicial para habilitar con carácter provisorio a aquellos postulantes que deseen acceder a las habilitaciones exigidas en el Código PBIP, durante el período comprendido desde la entrada en vigencia de la Disposición hasta el 31 de diciembre de 2006, cumplido el mismo caducarán las habilitaciones provisorias, por lo que deberán cumplimentarse los requisitos determinados en la citada Ordenanza.

El texto completo de la aludida disposición de excepción se transcribe el **Anexo 2** del presente, la cual ha sido publicada en el Boletín Oficial N° 30.743 y en el Sitio Oficial de la Institución:

www.prefectura naval.gov.ar.

Ordenanza y Volante Rectificado de reciente publicación.

A fin de mantener actualizados los volúmenes de Ordenanzas correspondiente a la Publicación R.G. PNA 3-022 de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, se informa a los usuarios de las mismas que se han producido las siguientes modificaciones:

– Se ha incorporado al Tomo 3 "Régimen Operativo del Buque" la Ordenanza N° 3-04 "NORMAS GENERALES DE RESERVA DE CANALES", con el objetivo de brindar mayor cobertura de seguridad técnica a los buques a través del Centro de Control de Tráfico y su sistema radarizado, y por medio de su Sistema de Identificación Automática (AIS) identifica a aquellos buques que poseen el transpondedor, monitorea su derrota, intercambia información de ayuda a la navegación y envía correcciones diferenciales de posicionamiento satelital dentro de la zona de cobertura de sus respectivas antenas.

Desde el mencionado Centro de Control se opera con el Sistema de Seguridad por Videocámara del Puerto de Buenos Aires, el cual cuenta con las facilidades de observar en sus pantallas el movimiento de interior del puerto local, Boca y Dock Sud, y el Canal Norte del Puerto de Buenos Aires, lo que aporta notables mejoras en los Sistemas de Control y Servicio de Información al navegante.

Esta Ordenanza aprueba las Normas Generales de Reserva de Canales cuyo contenido se encuentra en el Agregado

N° 1 a dicha norma reglamentaria.

Además deroga la Ordenanza N° 3-75 del Tomo 3 "Régimen Operativo del Buque" denominada "Reserva de Canales de Acceso" y todas aquellas disposiciones que tengan relación con dicha reglamentación.

– Se informa a los usuarios que se han producido modificaciones al Tomo 5 "Régimen del Personal de la Marina Mercante" en la Ordenanza N° 2-01 "Requisitos para la Inscripción y Habilitación de Peritos Navales".

La misma se produce en el Artículo 1° por el cual se ha procedido a una nueva redacción para la incorporación de la habilitación en la especialidad de Perito Naval en Seguridad Contra Incendios a Bordo y Contra Incendios en Instalaciones Portuarias.

De esta manera se incorpora, al Agregado N° 2 el Artículo 13, en la referida Ordenanza, por el cual se determina los requisitos para acceder a dicha habilitación.

En lo que hace al Tomo 3- "Régimen Operativo del Buque" la Ordenanza N° 4-00 ", que lleva por título "Complementa Normas de Navegación del Título 3 Capítulo 01 del REGINAVE", se ha incorporado el Volante Rectificativo N° 3, con las modificaciones que se detallan a continuación:

Reemplaza el texto del Punto 8 –VELOCIDADES EN LOS CANALES –, el mismo corresponde al Agregado N° 1 "NORMAS PARTICULARES DE SEGURIDAD DE LA NAVIGACIÓN EN EL RIO DE

LA PLATA, dicha modificación contempla la excepción a las velocidades máximas permitidas en el Canal "Ingeniero Emilio Mitre".

Reemplaza el texto del Punto 3.9. VELOCIDADES MÁXIMAS EN LA RUTA, del Agregado N° 2 'NORMAS PARTICULARES DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN EN EL "RIO PARANA", "RÍO PARANÁ BRAVO", "RIO PARANA GUAZU", "PASAJE TALAVEIRA", "RIO PARANA DE LAS PALMAS" y BAJO LOS PUENTES DEL RIO PARANA Y SUS BRAZOS', "Ingeniero Emilio Mitre".

determinando con ello la flexibilización en las velocidades permitidas a los buques en el Río Paraná de las Palmas unificando el texto con la excepción prevista para el Cana.

En el **Anexo 3** del presente Boletín se transcribe la parte dispositiva de la nueva Ordenanza y de su Agregado N° 1, además se transcriben los Volantes Rectificativos que introducen modificaciones a las Ordenanzas Nros. 4-00 y 2-01.

ANEXO 1

Decreto PEN N° 1010-04, produciendo modificaciones a normativas vigentes.

Deróganse los Decretos Nros. 1772/91, 2094/93 y 2733/93. Otórgase un plazo a los propietarios/armadores que hayan optado por el régimen establecido por dichos decretos para reintegrar a la matrícula nacional los buques o artefactos navales que hubieren cesado en forma provisoria, gozando hasta su reincorporación únicamente del beneficio de operar en el Cabotaje Nacional. Establécese que todos los contratos que se celebren para tripular los mismos se regirán por la legislación argentina vigente y quedarán bajo jurisdicción administrativa y judicial argentina. Actividad naviera y de la industria naval. Régimen de importación de insumos, partes, piezas y/o componentes no producidos en el ámbito del Mercosur. Beneficiarios. Autoridades de aplicación.

Bs. As., 6/8/2004.

VISTO el Expediente N° S01:0222170/2003 del Registro del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS y sus agregados sin acumular Expedientes N° S01:0060551/2004; N° S01:0097784/2004 y N° S01:0069820/2004, del Registro del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION y

CONSIDERANDO:

Que la desregulación del transporte por agua se encaró a partir del dictado de los Decretos N° 1.772 de fecha 3 de septiembre de 1991 y N° 817 de fecha 26 de mayo de 1992 y se integró con los Decretos N° 1493 de fecha 20 de agosto de 1992 y N° 343 de fecha 16 de abril de 1997, estos dos últimos derogados por la Ley N° 25.230.

Que con ese plexo normativo, se instituyó un sistema transitorio que intentó, mantener con costos competitivos la capacidad de bodega, y prestar servicios al armamento nacional, además de asegurar el empleo de mano de obra nacional a bordo de los buques y artefactos navales de bandera extranjera comprendidos en dichos regímenes, aunque en la práctica se produjo un desequilibrio en el mercado en el que opera la industria naval, con el impacto negativo en dicho sector.

Que en oportunidad del dictado del Decreto N° 1.772/91, la transitoriedad de la vigencia del mismo estaba limitada por la futura sanción de un cuerpo legal único que permitiera el desarrollo de la Marina Mercante Nacional en el orden local y regional, la inserción en los tráficos internacionales y su relación con la fuerza del trabajo, dentro de un concepto de competitividad, que asegure el empleo para la mano de obra nacional.

Que el régimen establecido por el Decreto N° 1.772/91 no obtuvo los resultados deseados, produciendo la disminución de mano de obra argentina en los buques cesados provisoriamente y otorgó tratamiento de extranjeros a las tripulaciones de los buques con tratamiento de Bandera Argentina.

Que resulta necesario, atender en el referido cuerpo legal a dictarse los intereses de la industria naval argentina en consonancia con la actividad naviera nacional, por ser ambas pilares fundamentales de los intereses marítimos argentinos.

Que las actividades citadas en el considerando anterior son fundamentales para el desarrollo económico nacional mediante la generación de fletes y la ocupación de mano de obra, tanto a bordo de los buques como en la industria naval por sus conocidos efectos multiplicado-

res, capaces de producir ingresos por la exportación de bienes y servicios. Que urge organizar el comercio y la navegación, sobre bases de equidad, que contemplen también el interés del fisco, que cuiden los derechos de los marinos argentinos, que preserven el cabotaje nacional y permitan que esta actividad sea conducida por empresas nacionales.

Que el esquema legal de las normas vigentes producen un desequilibrio entre los diferentes actores de la actividad impidiendo a los armadores contar con herramientas legales que le permitan alcanzar razonables grados de competitividad y a los astilleros nacionales desarrollar adecuadamente su capacidad productiva.

Que las políticas erráticas en materia de navegación y cabotaje provocaron una sensible disminución de las embarcaciones para transporte fluvial y marítimo de bandera nacional pasando de CIENTO CUARENTA Y NUEVE (149) unidades en el año 1991 a SETENTA (70) unidades en el año 2002.

Que el dictado del Decreto N° 1.772/91 no dio solución a los problemas invocados para su implementación, por cuanto la oferta de bodega fue disminuyendo progresivamente desde su vigencia y produjo un aumento significativo de las excepciones al Cabotaje Nacional previsto en el Artículo 6° del Decreto-Ley N° 19.492 de Cabotaje Nacional de fecha 25 de julio de 1944, ratificado por Ley N° 12.980.

Que la actual situación de ambos sectores, amerita el dictado de un régimen transitorio hasta tanto se produzca la sanción de un régimen definitivo, que conjugue simultáneamente los intereses de la actividad naviera y de la industria naval.

Que la norma que se instituye debe establecer las condiciones del arrendamiento de embarcaciones, buques y artefactos navales, para cada uno de los servicios que se señalan en el Decreto-Ley N° 19.492/44.

Que el tratamiento de bandera del presente régimen supone un beneficio que justifica, como contrapartida, la exigencia para los buques y artefactos navales amparados por el régimen que se propicia por el presente decreto, de contratar sus reparaciones y mantenimientos en astilleros y talleres navales nacionales, creando además el compromiso de promover la participación de la industria de la construcción naval argentina en la renovación de la flota mercante.

Que a los fines de asegurar el sistema, corresponde, previo al dictado de las autorizaciones pertinentes, la intervención en el área de sus respectivas competencias, de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dependiente de la SECRETARIA DE SEGURIDAD INTERIOR, del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS y de la DIRECCION GENERAL DE ADUANAS dependiente de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS (AFIP), entidad autárquica del ámbito del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION.

Que es reconocida por el PODER EJECUTIVO NACIONAL y los sectores interesados, la necesidad de contar con una normativa de jerarquía legislativa para la Marina Mercante Nacional por lo que se considera, que este régimen de excepción no debería superar un plazo máximo de DOS (2) años.

Que el régimen del cabotaje nacional adquiere particular importancia, en momentos en que la apertura de los tráficos internacionales y la suscripción de acuerdos multilaterales y bilaterales con otras naciones, permite el arribo de buques y artefactos navales extranjeros cuya actividad comercial podría ser, en su propio interés, extendida a jurisdicción nacional, en perjuicio de la Marina Mercante Nacional, de empresarios y capitales nacionales, y de los tripulantes argentinos.

Que una clara normativa para el cabotaje nacional por agua, tanto de las actividades que lo componen, como del ámbito geográfico que lo comprende, en consonancia con las prácticas regionales e internacionales en la materia, resulta coadyuvante para el desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la correspondiente generación de valor agregado y mano de obra industrial en nuestro país.

Que el transporte por agua de carga y/o contenedores y/o pasajeros, entre puertos o puntos situados en territorio argentino o sujetos a jurisdicción nacional o provincial, incluso el de aquellas cargas que tengan como destino final la exportación, aun cuando en su trayecto el buque hiciera escala en uno o varios puertos extranjeros, y las operaciones de transbordo, dragado, remolque, y todo otro servicio o actividad comercial que se efectúe en aguas argentinas, sean marítimo, fluvial o lacustre, están reservados para los buques y artefactos navales de bandera nacional o con tratamiento de tales.

Que un régimen definitivo deberá contemplar la exclusividad de la Bandera Argentina en el cabotaje nacional y la promoción de participaciones progresivamente mayores de buques de bandera nacional en el tráfico de ultramar.

Que concurriendo a lo señalado precedentemente, se establece un marco normativo para equiparar las tasas del nomenclador arancelario de los insumos de importación destinados a la construcción y reparación de embarcaciones, buques y artefactos navales en nuestro país, con la misma actividad del mercado internacional.

Que en tal sentido, y a modo de estímulo parece adecuado otorgar un tratamiento diferenciado a los armadores que durante ese período hayan orientado sus esfuerzos al mantenimiento de la bandera nacional y la industria naval, construyendo sus embarcaciones en astilleros nacionales, y consecuentemente asimilarlos a los armadores que en la actualidad están construyendo embarcaciones en el país.

Que el régimen que se establece por la presente medida no significará en modo alguno incremento en los costos de los fletes de cabotaje ni ocasionará perjuicios en la competitividad de los productos nacionales.

Que resulta urgente formular las bases de un nuevo contrato social que permita la refundación de nuestra Marina Mercante e Industria Naval con el dictado de medidas que solucionen en forma inmediata las deficiencias del régimen actual, para evitar que la prolongada emergencia en que se encuentra el sector de la economía nacional cause daños aun más profundos al interés común.

Que se hace imperioso dar inmediata solución a la situación de miles de trabajadores argentinos que se ven sometidos a las disposiciones de legislaciones extranjeras, extrañas a nuestro ordenamiento, causándoles así una diferencia notoria y perjudicial con respecto a otros trabajadores.

Que la sanción de una Ley por parte del Congreso Nacional con el objeto de remediar la situación ya descrita demandaría plazos que no se conciben con la necesidad imperiosa de reorganizar las bases del transporte por agua en la República.

Que la crítica situación por la que atraviesa el sector determina la imperiosa necesidad de dictar el acto proyectado, configurando una circunstancia excepcional que hace imposible seguir los trámites ordinarios previstos por la Constitución Nacional para la sanción de las leyes y justifica su dictado en base a la facultad normada por el Artículo 99 inciso 3 de la Carta Magna.

Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCIÓN ha tomado la intervención que le compete, en virtud de lo dispuesto por el Artículo 9º del Decreto Nº 1.142 de fecha 26 de noviembre de 2003.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas por el Artículo 99, inciso 1 y 3 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA
EN ACUERDO GENERAL DE MINISTROS

DECRETA:

Artículo 1º — Deróganse los Decretos Nº 1.772 de fecha 3 de septiembre de 1991, Nº 2.094 de fecha 13 de octubre de 1993 y Nº 2.733 de fecha 29 de diciembre de 1993. Otórgase un plazo de DOS (2) años a todos aquellos propietarios/armadores que hayan optado por el régimen establecido por dichos decretos para reintegrar a la matrícula nacional los buques o artefactos navales que hubieren cesado en forma provisoria, gozando hasta su reincorporación únicamente del beneficio de poder operar en el Cabotaje Nacional. Asimismo, todos los contratos que se celebren con el objeto de tripular los mismos se regirán por la Legislación Argentina vigente y quedarán bajo Jurisdicción Administrativa y Judicial Argentina.

Art. 2º — Otórgase el tratamiento de bandera nacional, a todos los fines de la navegación, comunicación y comercio, de cabotaje e internacional, a los buques y artefactos navales de bandera extranjera locados a casco desnudo, bajo el régimen de importación temporaria por armadores argentinos, que se sujeten a las condiciones, plazos y características que instituye el presente decreto.

Art. 3º — Los buques y artefactos navales que a continuación y con carácter taxativo se indican, que por sus características y por la capacidad de la industria naval nacional, pueden ser construidos en el país, quedan excluidos del beneficio otorgado en el artículo anterior, con las excepciones previstas en el Artículo 22 del presente decreto:

- a) Los destinados a la pesca en cualquiera de sus formas que se encuentren amparados en el marco de los alcances de la Ley Nº 24.922.
- b) Los destinados a las actividades deportivas o de recreación, cualquiera sea su tipo y características.
- c) Los destinados al transporte de pasajeros y/o vehículos, con capacidad marítima, fluvial o lacustre, con un tonelaje igual o inferior a CINCO MIL TONELADAS (5000 t.).
- d) Los destinados al transporte de cargas, sin propulsión propia, cualesquiera sean su tipo, porte y características.
- e) Los remolcadores destinados al remolque y/o maniobras portuarias, cualquiera sea su potencia.
- f) Los remolcadores de tiro, de empuje, de operaciones costa afuera y las embarcaciones de apoyo y asistencia, para los tráficos marítimos y fluviales cualquiera sea su potencia.
- g) Los destinados a actividades técnicas, científicas y/o de investigación, cualesquiera sean su porte y características, con capacidad operativa marítima, fluvial y/o lacustre.
- h) Las dragas a cangilones, las de corte y de succión, cualesquiera sean sus características.

- i) Los pontones, plataformas, boyas, monoboyas y artefactos navales y auxiliares de ayuda a la navegación, tareas de construcción y obras portuarias, vías navegables y tareas de exploración y explotación.
- j) Los buques dedicados a la extracción de arena y/o canto rodado.

Art. 4º — La SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES dependiente de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, será la Autoridad de Aplicación del presente régimen y, en tal carácter, dictará las normas de adecuación o interpretación, recibirá las solicitudes y previa intervención de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dependiente de la SECRETARIA DE SEGURIDAD INTERIOR del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS y de la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS dependiente de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS (AFIP), entidad autárquica en la órbita del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION, tendrá a su cargo el otorgamiento de las autorizaciones correspondientes y el registro de los contratos de locación a casco desnudo, en cuya virtud se emitan los certificados autorizantes.

Art. 5º — Los solicitantes para acogerse al beneficio deberán acreditar, con carácter previo:

- a) En el caso de personas físicas, domicilio permanente en el país y en el caso de personas jurídicas, su constitución en el país de acuerdo a la legislación vigente.
- b) Encontrarse inscriptos como armadores ante la Autoridad Marítima y registrar bajo su propiedad, como mínimo UN (1) buque y/o artefacto naval con Bandera Argentina, en actividad, que realice una operación de transporte o servicio mensualmente como mínimo, y con los certificados actualizados, o estar inscriptos como armadores ante la Autoridad marítima y acreditar debidamente encontrarse operando, como mínimo UN (1) buque y/o artefacto naval con Bandera Argentina, en actividad, que realice una operación de transporte o servicio mensualmente como mínimo, y con los certificados actualizados. En este caso el límite del beneficio será por el plazo del contrato de locación y por el mismo período el propietario del buque y/o artefacto naval no tendrá derecho al beneficio establecido en el Artículo 2º del presente decreto.
- c) En caso de no cumplimentar el requisito establecido en el inciso b), inscribirse como armador ante la Autoridad Marítima, habiendo formalizado un contrato de construcción en astilleros nacionales.
- d) Tener UN (1) contrato de locación a casco desnudo de UN (1) buque o artefacto naval, cuya duración no sea inferior a UN (1) año ni superior a TRES (3) años contados a partir de la fecha del otorgamiento de la autorización por parte de la Autoridad de Aplicación.
- e) Que el buque o artefacto naval, objeto de la locación a casco desnudo, no tenga al momento de la presentación de la solicitud, una antigüedad mayor a los DIEZ (10) años, contados a partir de su primera matriculación.
- f) Que el buque o artefacto naval arrendado a casco desnudo, tenga en vigor los certificados que exija la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dependiente de la SECRETARIA DE SEGURIDAD INTERIOR del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS.
- g) No mantener deuda vencida con el Fondo Nacional de la Marina Mercante (en liquidación).

Art. 6º — La autorización a que se refiere el Artículo 4º del presente decreto será otorgada por el plazo del contrato, con un mínimo de UN (1) año y un máximo de TRES (3) años corridos, contados a partir de la fecha de la autorización.

Art. 7º — La documentación de acreditación, deberá ser presentada en su original o en copias certificadas por la Autoridad Marítima o por Escribano Público. En el caso del contrato de loca-

ción a casco desnudo, deberá ser en idioma nacional o traducido por traductor público nacional y las firmas certificadas por escribano público o por autoridad consular si ha sido suscripto en el exterior.

Art. 8° — Los buques y artefactos navales que se amparen en el presente decreto, estarán sometidos al régimen de importación temporaria previsto en la Ley N° 22.415 y sus normas reglamentarias. Tratándose de buques afectados al transporte de cargas, quedarán comprendidos expresamente en el Artículo 466 de la Ley citada.

Art. 9° — Los buques y artefactos navales de bandera extranjera amparados por este decreto, deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino bajo pena de pérdida del beneficio establecido en el presente decreto. Si se demostrare la falta de disponibilidad de tripulantes argentinos, se podrá habilitar personal extranjero que acredite la idoneidad requerida, hasta tanto exista personal argentino disponible.

Art. 10°.— Sustitúyese el Artículo 13 del Decreto N° 817 de fecha 26 de mayo de 1992, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTICULO 13.- Corresponderá a los armadores, incluidos aquellos cuyos buques estén destinados a actividades extractivas, la determinación del personal de explotación de los buques y artefactos navales de acuerdo a la normativa vigente. La dotación mínima de personal de seguridad será fijada por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dependiente de la SECRETARIA DE SEGURIDAD INTERIOR del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS, de acuerdo a las normas técnicas en la materia que rijan a nivel internacional y las dotaciones mínimas de seguridad de los buques de bandera extranjera serán determinadas por el país de abanderamiento, excepto que éstos se lo soliciten formalmente a la Autoridad Marítima Argentina.”

Art. 11°.— Déjase sin efecto el inciso g) del Artículo 35 del Decreto N° 817/92 y restitúyese la vigencia de los Artículos 142 y 143 de la Ley N° 20.094, respecto de los cuales será autoridad competente la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES, dependiente de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS con excepción de la dotación mínima de personal de seguridad.

Art. 12°.— El armador que resulte beneficiario del presente régimen, deberá asumir la explotación comercial del buque o artefacto naval y de los contratos que se celebren con el objeto de tripular los mismos. Dichos contratos se registrarán por la Legislación Argentina vigente y quedarán bajo Jurisdicción Administrativa y Judicial Argentina.

Art. 13°.— El MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL será la Autoridad de Aplicación de lo dispuesto por los Artículos 9° y 12° del presente decreto, el que se encuentra facultado para dictar las reglamentaciones de los mismos en lo que a su competencia se refiere.

Art. 14°.— Los trabajos de modificaciones y reparaciones, incluidos en las renovaciones de los certificados de clasificación y aquellos que se deban realizar fuera de la condición señalada, en los buques arrendados en las condiciones que establece el presente régimen, deberán ser realizados en astilleros y talleres navales de nuestro país dentro de sus capacidades técnicas o disponibilidad de sus instalaciones. Similar obligación se establece para el caso que se requieran reparaciones correctivas, cualquiera fuere la causa de su necesidad. En el caso de registrarse la necesidad de reparaciones en los buques arrendados y afectados a los servicios internacionales de cargas, la Autoridad de Aplicación, podrá justificar la contratación de los trabajos en astilleros o talleres navales de países extranjeros, cuando medien fundadas razones de seguridad del buque y de sus tripulantes, previa intervención de la SECRETARIA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN, en relación a la disponibilidad de oferta local para la provisión de tales servicios.

Art. 15º.— La capacidad de locación a casco desnudo de los armadores que cumplan con los requisitos establecidos en el presente decreto, será igual al CIEN POR CIEN (100%) del tonelaje o potencia o capacidad de bodega de sus buques y/o artefactos navales en actividad que registre de su propiedad o que se encuentren alcanzados por el inciso b) del Artículo 5º y con todos los certificados actualizados, con Bandera Argentina. Dichos armadores sumarán a esa capacidad hasta el DOSCIENTOS POR CIENTO (200%) del tonelaje, o potencia o capacidad de bodega de las unidades que posean en construcción en astilleros nacionales, o que hayan construido en astilleros nacionales desde la entrada en vigencia del régimen establecido por el Decreto N° 1.772/91 y que a su vez se encuentren enarbolando pabellón nacional.

Art. 16º.— Los armadores que se acojan al presente régimen podrán, previa autorización de la Autoridad de Aplicación y en cualquier momento de su vigencia, sustituir buques incorporados por otros de tonelaje o potencia, o capacidad similar, o equivalente, una vez efectuado el despacho de importación temporal correspondiente, el cual tendrá una vigencia igual a lo que le restaba de tiempo de permanencia al buque que fuera incorporado originalmente.

Art. 17º.— La Autoridad de Aplicación, acreditados los extremos requeridos, extenderá un certificado en el que hará constar el nombre del buque o artefacto naval, su bandera y el plazo del beneficio, efectuando las comunicaciones a los organismos públicos y privados involucrados que correspondan.

Art. 18º — Los armadores autorizados, que pretendan que los buques y/o artefactos navales enarbolen el pabellón nacional durante el período del beneficio y siempre que el registro de origen de los mismos lo permita, podrán hacerlo mediante la inscripción del contrato de locación a casco desnudo ante la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dependiente de la SECRETARIA DE SEGURIDAD INTERIOR del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS, conforme a los requisitos que ésta establezca y al solo efecto de su inscripción en el Registro Nacional de Buques.

Art. 19º.— El incumplimiento por parte de los armadores de cualquiera de las disposiciones del presente decreto, podrá dar lugar a la caducidad de la autorización y por consiguiente, a la pérdida del tratamiento de bandera nacional para el buque y/o artefacto naval arrendado a casco desnudo, sin perjuicio de las responsabilidades legales que pudieren corresponder.

Art. 20º.— Los buques y artefactos navales de bandera extranjera que, en virtud del Artículo 6º del Decreto-Ley N° 19.492/44 ratificado por Ley N° 12.980, sean autorizados para actuar en el cabotaje nacional por períodos superiores a los TREINTA (30) días corridos, deberán ser tripulados por argentinos en la forma y condiciones establecidas en el presente decreto, quedando sujeto a lo establecido en el Artículo 14º de la presente norma mientras se encuentre en el período de excepción.

Art. 21º.— Establécese un plazo de DOS (2) años contados a partir de la fecha de publicación en el Boletín Oficial de este decreto, para acogerse al presente régimen. Dicho plazo caducará de pleno derecho si antes de esa fecha entrara en vigencia un nuevo régimen legal para la marina mercante, sin perjuicio de los derechos adquiridos durante la vigencia del presente régimen.

Art. 22º.— Los armadores nacionales que cumplan los requisitos de los incisos a), b) y g) del Artículo 5º precedente, a partir de la vigencia del presente decreto y que tengan en ejecución orden de construcción de buques de las características señaladas en el Artículo 3º incisos c), f), g), h), i) y j) en astilleros nacionales, podrán solicitar el beneficio que otorga el Artículo 2º del presente decreto. El beneficio se otorgará por el plazo contractual de construcción y hasta un máximo de VEINTICUATRO (24) meses contados a partir de la firma de la orden de construcción siempre y cuando se compruebe por parte de la Autoridad de Aplicación con la intervención del Consejo Profesional de Ingeniería Naval, en forma fehaciente y periódica el avance

efectivo de la obra conforme al plan de trabajo de la construcción contratada. El beneficio se otorgará únicamente a embarcaciones de características similares a las que se hallan en construcción y en ningún caso podrá superar el CIEN POR CIEN (100%) del tonelaje o potencia contratado.

Art. 23°.— Los armadores que cumplan con los requisitos establecidos en los incisos a), b) y g) del Artículo 5° del presente decreto, podrán arrendar buques destinados a actividades de apoyo a operaciones petroleras “costa afuera” por un lapso de VEINTICUATRO (24) meses, dentro de los alcances del artículo anterior, por el equivalente al DOSCIENTOS POR CIENTO (200%) del tonelaje o potencia que decida construir en astilleros nacionales.

Art. 24°.— Los seguros de Protección e Indemnidad y los seguros de Casco y Máquinas podrán ser contratados de acuerdo al ANEXO I B del ACUERDO GENERAL SOBRE COMERCIO DE SERVICIOS Y ANEXOS, aprobado por la Ley N° 24.425 conforme la reglamentación vigente que fije el organismo regulador correspondiente.

Art. 25°.— Establécese un régimen de importación de insumos, partes, piezas y/o componentes no producidos en el ámbito del MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR), destinado a la construcción y reparación en el país de buques y artefactos navales que clasifiquen en las partidas de la Nomenclatura Común MERCOSUR: 8.901, 8.902, 8.904, 8.905 y 8.906, en el marco del presente decreto. El beneficio que se establece consistirá en la reducción arancelaria al CERO POR CIENTO (0%) del Derecho de Importación Extrazona (D.I.E.) de las mercaderías indicadas, siempre que se destinen exclusivamente a cumplir con lo consignado con el párrafo precedente. El presente régimen entrará en vigencia en la medida que no exista una oposición expresa por parte del Grupo Mercado Común (GMC).

Art. 26°.— Podrán ser beneficiarias del régimen las personas físicas y jurídicas que actúen con carácter de astilleros, fábricas y/o talleres navales radicados en el país que presenten ante la Autoridad de Aplicación un programa de importación de las mercaderías detalladas en el Artículo 25 del presente decreto, que sea compatible con el programa de construcción y/o reparación, de modo tal que se ajuste técnica y estrictamente a las necesidades del mismo.

Art. 27°.— La Autoridad de Aplicación del Régimen establecido en los Artículos 25 y 26 del presente decreto será la SECRETARIA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN, quien queda facultada para reglamentar, interpretar y aclarar los alcances de dicho régimen.

Art. 28°.— Dése cuenta al HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN.

Art. 29°.— Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.— KIRCHNER. — Alberto A. Fernández. — Julio M. De Vido. — Aníbal D. Fernández. — Alicia M. Kirchner. — Ginés González García. — Horacio D. Rosatti. — Carlos A. Tomada. — José J. B. Pampuro. — Roberto Lavagna. — Daniel F. Filmus.

Ley de la Navegación (20.094)

Art. 142. Determinación del número de tripulantes.- La autoridad competente establecerá el número de tripulantes requerido con relación al primer supuesto previsto en el artículo; así como también respecto de los demás supuestos, a pedido de la asociación profesional de trabajadores, o en caso de existir desacuerdo entre las partes. Esta última determinación se hará de conformidad con lo que establezca la norma legal específica, con la consulta de las partes interesadas y con la antelación debida a la salida del buque o artefacto naval. El número de tripulantes, así determinado, no puede ser modificado sino por decisión del mismo organismo que lo estableció.

Art. 143.- Porcentaje de personal argentino.- El 75 % del personal de maestranza y marinearía del buque debe estar constituido por argentinos. En lo posible, habiendo tripulantes argentinos en disponibilidad, la tripulación deberá ser completada con ellos.

La autoridad competente podrá acordar excepciones a dicho principio cuando constatare, en cada caso, la falta de personal argentino habilitado.

En ese supuesto el Comando en Jefe de la Armada aprobará la formación y capacitación del personal extranjero que se propusiere, el que deberá ser habilitado por la autoridad marítima. (Según Ley 22.228, art. 2; este Art. fue derogado por Decreto. 817/92 y puesto en vigencia nuevamente por Decreto. 1010/04).

ANEXO 2

Excepción prevista a la Ordenanza N° 1-04 Tomo 8 (DPSJ) para las habilitaciones exigidas en el Código PBIP.

Lunes 30 de agosto de 2004.

Primera Sección BOLETIN OFICIAL N° 30.473.

N°: 679“P”/04. Letra: P-DPSJ.

Bs. As., 23/8/2004.

VISTO el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), incorporado al “Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar” (SOLAS/1974), el cual entró en vigor el 1° de julio del corriente año; el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 1.241/03, que establece que la Prefectura Naval Argentina tendrá a su cargo llevar el registro y habilitación de quienes se desempeñen como Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, y del Oficial de la Compañía para Protección Marítima, en el marco de la implementación en jurisdicción nacional del citado Código, y

CONSIDERANDO:

Que mediante el dictado de la ORDENANZA N° 01/04 (DPSJ) TOMO 8 “RÉGIMEN POLICIAL”, esta Autoridad Marítima estableció el mecanismo y formalidades que deben cumplirse para obtener la habilitación e inscripción como OFICIAL DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA (OPIP); y OFICIAL DE LA COMPAÑÍA PARA PROTECCIÓN MARÍTIMA (OCPM). Que en virtud de dicha norma, toda persona física, que pretenda realizar tareas de Protección Marítima en el marco del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 74 “Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima”, Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (PBIP) como OFICIAL DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA, deberá inscribirse en el Registro que a tal efecto lleva la Prefectura Naval Argentina en la Dirección de Policía de Seguridad y Judicial, y cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Ser ciudadano argentino con DOS (2) años de residencia efectiva en el país, mayor de veintiún (21) años.
- b) Poseer título terciario o superior con incumbencia profesional en el área de seguridad y operativa portuaria, reconocido por el Ministerio de Educación de la Nación, y probada experiencia en el desempeño de tareas desarrolladas en ámbitos portuarios que avalen su idoneidad para el ejercicio de la función (presentar constancias laborales).
- c) Desarrollar comunicación en inglés técnico suficiente como para establecer comunicaciones en el ámbito marítimo portuario.
- d) Saber hacer uso de las comunicaciones para operaciones mínimas de seguridad acorde equipo de la terminal.
- e) Demostrar las habilidades necesarias para desempeñarse en la función mediante capacitación en gerenciamiento y en materia de protección marítima y portuaria.
- f) Acreditar identidad y domicilio real.

- g) Mediante Declaración Jurada, acreditar no hallarse inhabilitado civil ni comercialmente.
- h) Estar exentos de impedimentos o inhabilitaciones dispuestos por autoridad judicial competente, debiendo el interesado adjuntar informe de antecedentes penales, expedido por el Registro Nacional de Reincidencia y Estadística Criminal y Carcelaria con antelación no mayor a quince días a la fecha de presentación, y confeccionar la autorización que obra como anexo "A".
- i) Acreditar mediante certificación respectiva, no registrar antecedentes por violación de los derechos humanos obrantes en registros de la Subsecretaría de Derechos Humanos y Sociales del Ministerio del Interior, no revistar como personal en actividad en alguna fuerza armada, policial, de seguridad, organismos de información e inteligencia y/o penitenciarios, no haber sido exonerado ni poseer antecedentes desfavorables incompatibles con esta actividad en la administración pública nacional, provincial o municipal, ni en las Fuerzas Armadas, de Seguridad, Policiales, Organismos de inteligencia y/o penitenciarios.
- j) Acreditar aptitud psíquica para el desempeño de la función, mediante la correspondiente certificación médica otorgada por un profesional de la especialidad.
- k) Aprobar el curso de capacitación de protección Marítima para la actividad que pretenda desarrollar dictado por la Prefectura Naval Argentina.
- l) Realizado el curso en otra organización, deberá ser reconocido por la Prefectura Naval Argentina -Dirección de Educación-.
- m) Abonar los aranceles correspondientes.

Que evaluadas hasta la fecha un centenar de instalaciones portuarias de nuestro país, y analizados en esta sede sus planes para protección, se ha constatado en determinados casos que no han obtenido su aprobación, por carecer de OFICIALES DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA (OPIP) habilitados.

Que la exigencia del requisito normado en el artículo 3.1. inciso i) relativo a la no registración de antecedentes por violación de los derechos humanos obrantes en registros de la Subsecretaría de Derechos Humanos y Sociales del Ministerio del Interior, se encuentra suspendida, hasta tanto el Organismo de Estado competente instrumente la certificación que corresponda.

Que según surge de la experiencia recogida, existen postulantes a habilitarse como OFICIALES DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA (OPIP), que no alcanzan a cumplir satisfactoriamente todos los requisitos determinados en el artículo 3.1. de la ORDENANZA N° 01/04 (DPSJ) TOMO 8 "RÉGIMEN POLICIAL", por lo que no se ha dado curso a su solicitud de habilitación, y por ende, a la aprobación de los planes de seguridad y certificación bajo los estándares del Código PBIP, de las instalaciones portuarias que los propiciaban.

Que en determinadas zonas del país, el número de OFICIALES DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA (OPIP) habilitados por esta Prefectura hasta la fecha, es insuficiente para cubrir las vacantes necesarias en los puertos de dichas jurisdicciones, y que pretenden obtener su certificación internacional de seguridad.

Que en razón de lo expuesto, y por elementales razones de oferta y demanda del mercado laboral, quedarían instalaciones portuarias de nuestro país sin certificar bajo los estándares del Código PBIP, por no haber podido sumar a sus filas oficiales habilitados.

Que a fin de paliar la carencia apuntada, los distintos interesados han solicitado la morigeración de los requisitos establecidos vigentes, hasta tanto se encuentre formado un mayor

número de personas en condiciones de ser habilitadas como OFICIALES DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA (OPIP).

Que eximir, sin más, a determinados postulantes a OPIP, de los requisitos establecidos en la reglamentación, para poder cubrir las vacantes necesarias, constituiría una inequidad frente a los Oficiales ya habilitados, y un trato desigual a las terminales portuarias.

Que ello no obstante, existe una realidad fáctica que la norma jurídica no está en condiciones de acompañar, tornándose de cumplimiento imposible en determinados casos.

Que exigir a las terminales portuarias el cumplimiento de una norma que en sus jurisdicciones resulta materialmente inviable –que en última instancia deriva en privarlas de su certificación dentro del esquema del Código PBIP–, también se presenta como un acto de inequidad frente a las restantes instalaciones portuarias, y una distorsión al libre ejercicio de su derecho constitucional de ejercer industria lícita.

Que a fin de corregir esta posible distorsión que en la práctica se presenta con la implementación de la norma reglamentaria, resulta menester morigerar temporalmente los efectos de su puesta en ejecución, sin causar perjuicio a los derechos adquiridos de terceros que han dado acabado cumplimiento a la misma.

Que de los casos analizados, se desprende que –en forma casi unánime– los postulantes no accedían a ser habilitados como OFICIALES DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA (OPIP) para las terminales cuyos planes restan aprobar, por no cumplir parcialmente el doble requisito del artículo 3.1. inciso b) de la Ordenanza, en lo que respecta a la exigencia de título terciario o superior con incumbencia profesional en el área de seguridad y operatoria portuaria, reconocido por el Ministerio de Educación de la Nación, mientras que, por otra parte, han cumplido con la acreditación de probada experiencia en el desempeño de tareas desarrolladas en ámbitos portuarios que avalan su idoneidad para el ejercicio de la función.

Que a fin de superar la carencia de recursos humanos apuntada, correspondería otorgar un plazo mínimo y necesario para que los postulantes a OFICIALES DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA (OPIP) que cumplan todos los requisitos previstos en la ORDENANZA N° 01/04 (DPSJ) TOMO 8 “RÉGIMEN POLICIAL”, pero que a la fecha no hayan completado sus estudios de nivel terciario o superior con incumbencia profesional en el área de seguridad y operatoria portuaria, con título reconocido por el Ministerio de Educación de la Nación, puedan terminar sus carreras y obtener el título correspondiente.

Que para implementar el Código PBIP en toda la jurisdicción nacional, y adoptar el estándar de seguridad necesario para insertar a nuestro país en el marco del comercio marítimo internacional hoy vigente, poniendo en ejecución los planes de seguridad de cada instalación portuaria, resulta necesario dotar a cada una de ellas de –como mínimo– un OFICIAL DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA (OPIP) habilitado, al menos provisoriamente, y sujeto al cumplimiento de las condiciones de excepción que se fijan en la presente.

Que por intermedio de la Dirección de Policía de Seguridad y Judicial, se podrá habilitar con carácter provisorio a aquellos postulantes a OFICIALES DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA (OPIP) que cumplan todos los requisitos previstos en la ORDENANZA N° 01/04 (DPSJ) TOMO 8 “RÉGIMEN POLICIAL”, pero que a la fecha no cuenten o no hayan completado sus estudios de nivel terciario o superior con incumbencia profesional en el área de seguridad y operatoria portuaria, con título reconocido por el Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación, siempre que sean propuestos en sus planes de protección por instalaciones portuarias que acrediten la inexistencia de Oficiales habilitados en su jurisdicción.

Que por su carácter de excepción, corresponde dar a la presente un plazo de vigencia limitado de veintinueve (29) meses, estimado como el mínimo posible y necesario para acceder

a la titulación aludida, contado a partir de la publicación de la presente, de manera que incluya a los años lectivos 2005 y 2006 completos.

Que los planes de protección de las instalaciones portuarias que presenten OFICIALES DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA (OPIP) habilitados con carácter provisorio bajo los lineamientos de la presente excepción, podrán ser aprobados por la Dirección de Policía de Seguridad y Judicial.

Que las instalaciones portuarias cuyos planes hayan sido aprobados en tales condiciones, podrán, hasta el 31 de diciembre de 2006, acreditar que sus Oficiales de Protección han accedido a la titulación requerida, o que han procedido a su sustitución por otros habilitados, conforme la ORDENANZA N° 01/04 (DPSJ) TOMO 8 "RÉGIMEN POLICIAL", bajo apercibimiento de dejar sin efecto la certificación concedida a la instalación por la Dirección de Policía de Seguridad y Judicial.

Por ello;

EL PREFECTO NACIONAL NAVAL

DISPONE:

Artículo 1° — Autorizar al señor Director de Policía de Seguridad y Judicial a habilitar con carácter provisorio a aquellos postulantes a OFICIALES DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA (OPIP) que cumplan todos los requisitos previstos en la ORDENANZA N° 01/04 (DPSJ) TOMO 8 "RÉGIMEN POLICIAL", pero que a la fecha no cuenten con título de nivel terciario o superior reconocido por el Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación con incumbencia profesional en el área de seguridad y operatoria portuaria, siempre que posean estudios secundarios completos, hayan cumplido con la acreditación de probada experiencia en el desempeño de tareas desarrolladas en ámbitos portuarios y cursos complementarios que avalen su idoneidad para el ejercicio de la función, y sean propuestos en sus planes de seguridad por instalaciones portuarias que acrediten adecuadamente la inexistencia de OFICIALES DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA (OPIP) habilitados en su jurisdicción.

Art. 2° — Por su carácter de excepción, dar a la presente un plazo de vigencia hasta el día 31 de diciembre de 2006, oportunidad en que caducarán las habilitaciones provisorias, sin que tal caducidad otorgue derecho a reclamación alguna fundada en la misma.

Art. 3° — Para una adecuada y oportuna aplicación en jurisdicción nacional del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), autorizar al señor Director de Policía de Seguridad y Judicial a certificar a las instalaciones portuarias que cumplan con la ORDENANZA N° 06/03 (DPSJ) TOMO 8 "RÉGIMEN POLICIAL", e incluyan en sus planes de seguridad únicamente a OFICIALES DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA (OPIP), habilitados en forma provisorio en los términos de la presente, debiendo constatar la regularización de su situación en las inspecciones que anualmente tendrán lugar en dichas instalaciones.

Art. 4° — La presente disposición entrará en vigor el día siguiente al de la fecha de su publicación.

Art. 5° — Por la DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO procédase a la publicación en el Boletín Oficial de la Nación y difusión en el Sitio Institucional en INTERNET de la presente y la Disposición REGL,UR9 N° 81/2003. – Carlos E. Fernández.

Anexo 3

Ordenanza y Volante Rectificado de reciente publicación

Incorporación de la Ordenanza N° 3-04 –TOMO 3 – RÉGIMEN OPERATIVO DEL BUQUE
“**Normas Generales de Reserva de Canales**”

Se transcribe la parte dispositiva de la misma con su correspondiente Agregado, además se informa que dicha norma puede ser consultada en el Sitio Web de la Institución.

Por ello:

EL PREFECTO NACIONAL NAVAL

DISPONE:

ARTICULO 1° – Apruébanse las "**NORMAS GENERALES DE RESERVA DE CANALES**", que como Agregado N° 1 integra esta Ordenanza.

ARTICULO 2° – Derógase la OM 3/75 del Tomo 2 “RÉGIMEN OPERATIVO DEL BUQUE” “RESERVA DE CANALES DE ACCESO” y todas las disposiciones que tengan relación con dicha norma.

ARTICULO 3° – La presente Ordenanza entrará en vigor, luego de transcurrido TREINTA (30) días hábiles de la fecha consignada en el encabezamiento.

ARTICULO 4° – Las normas que deban aplicarse en otras zonas constituirán agregados posteriores o se dará el tratamiento particular necesario, según el caso, teniendo en cuenta los puntos previstos en el Agregado N° 1 que puedan resultar aplicables.

ARTICULO 5°– Por la Dirección de Planeamiento, distribución y difusión en el sitio oficial en INTERNET como Ordenanza (DPSN), incorporándose al Tomo 3 “RÉGIMEN OPERATIVO DEL BUQUE”. Posteriormente corresponderá su archivo en el organismo propiciante.

Firmado: CARLOS EDGARDO FERNÁNDEZ - Prefecto General - PREFECTO NACIONAL NAVAL

Buenos Aires, 18 de agosto de 2004.

Agregado N° 1 a la Ordenanza N° 3-04 (DPSN).

NORMAS GENERALES DE RESERVA DE CANALES

1. AUTORIDAD DE APLICACION:

Prefectura de Zona Río de La Plata.

2. DEFINICIONES :

2.1. Reserva de Canal: Acto administrativo por el cual se concede a un buque, en función de sus características y/o seguridad de la navegación, la preferencia para navegar en un determinado tramo de canal en las condiciones que establecen estas normas.

- 2.2. **Reserva de Canal Punta Indio:** Es la que se concede en el tramo de Canal comprendido entre los pares de boyas 1 (Km. 201,600) y 19 (Km. 150).
- 2.3. **Reserva de Canal Acceso Norte:** Es la que se concede en el tramo del Canal comprendido entre las boyas demarcatorias del Km 7,300 y las del Km 0,900.
- 2.4. **Regulación de Tráfico:** Medidas de coordinación efectuadas por la Autoridad de Aplicación tendientes a mantener un flujo seguro, expeditivo y ordenado del tráfico de buques en las áreas de aplicación, a fin de evitar situaciones de cruce y/o adelantamiento en zonas que comprometan la seguridad de la navegación.
- 2.5. **Buque:** Comprende también a los artefactos navales y convoyes.
- 2.6. **Buque de Pasajeros:** Es cualquier buque que transporte, como pasajeros, mas de DOCE (12) personas.

3. PEDIDO Y CONCESIÓN DE LA RESERVA:

- 3.1. Los buques de pasajeros de navegación marítima, con un calado igual o superior a 24 pies (7,32 metros) que naveguen por el Canal Punta Indio, deberán hacerlo con "Reserva de Canal".
- 3.2. Aquellos buques de pasajeros de navegación marítima, cualquiera fuere su calado, que naveguen por el Canal Norte del Puerto de Buenos Aires, deberán hacerlo con "Reserva de Canal".
- 3.3. Aquellos buques que por razones particulares pretendan navegar por el Canal Punta Indio y Canal Norte con "Reserva de Canal", deberán cumplir con los requisitos establecidos en el inciso 3.4. del presente.
- 3.4. La empresa o representante de todo buque que necesite o deba navegar con "Reserva de Canal", lo solicitará por escrito a la Prefectura de Zona Río de la Plata, con una anticipación de SETENTA Y DOS (72) horas hábiles, consignando nombre del buque, eslora, manga (o manga aérea en caso de corresponder), puntal, calado para agua dulce, velocidad y horarios estimados de arribo a los pares de boyas: 1 (Km 201,600); 5 (Km 188,500); 19 (Km 150) del Canal Punta Indio, el Km 7,300 del Canal Norte, y hora estimada de amarre (ETA) o de zarpada.(ETD).
- 3.5. La solicitud de Reserva de Canal será considerada y podrá ser otorgada por la Autoridad de Aplicación, teniendo presente otras reservas, los movimientos de buques, alturas de mareas, factores hidrometeorológicos y toda otra circunstancia Interviniente.
- 3.6. En caso de entrada, el buque interesado confirmará la hora de arribo al Estacionario Recalada con no menos de seis (6) horas de anticipación, informando su calado para agua dulce.
- 3.7. Los casos especiales, fortuitos o de fuerza mayor no contemplados en la presente serán resueltos por la Autoridad de Aplicación.

4. MEDIDAS DE COORDINACION:

- 4.1. La Prefectura de Zona Río de la Plata efectuará las comunicaciones pertinentes a la Dirección de Operaciones y al Pontón Estacionario Recalada, indicando la hora de iniciación de las reservas otorgadas.

- 4.2. La Prefectura de Zona Río de la Plata, en caso de tratarse de buques de pasajeros de navegación marítima, informará la hora estimada de arribo (ETA) a la Prefectura del Puerto de arribo para que se tomen las medidas de seguridad respectivas.
- 4.3. La Prefectura de Zona Río de la Plata efectuará las comunicaciones a la Prefectura Nacional Naval de la República Oriental del Uruguay, indicando la hora de iniciación de reserva del Canal Punta Indio.

5. MEDIDAS DE ORDENAMIENTO DEL TRANSITO:

- 5.1. Los buques evitarán el adelantamiento y el cruce dentro del canal con respecto al que solicitó la reserva, a cuyo efecto:
 - 5.1.1 Los buques que naveguen en sentido contrario no entrarán al tramo de canal reservado hasta que el que solicitó la reserva lo libere.
 - 5.1.2 Los buques que naveguen en la misma dirección y a popa del buque que posee reserva de canal, tomarán las medidas adecuadas para mantenerse a una distancia prudencial del mismo en el tramo de canal reservado, teniendo en cuenta las condiciones hidrometeorológicas reinantes y las características de su buque.
 - 5.1.3 Concedida la Reserva de Canal Norte del Puerto de Buenos Aires, la Autoridad de Aplicación podrá autorizar el uso del mismo a buques que naveguen de vuelta encontrada, siempre y cuando las condiciones hidrometeorológicas reinantes y su calado, le permitan liberar totalmente el canal evitando el cruce, y lo haga con la antelación necesaria para no ocasionar demoras al buque que navegue con reserva.
 - 5.1.4 Ante solicitud explícita por escrito por parte de las empresas o representantes, la Autoridad de Aplicación podrá autorizar el cruce de DOS (2) buques que hayan solicitado reserva en el Canal Punta Indio o entre UN (1) buque que haya solicitado la reserva y otro buque que obligatoriamente deba navegar por el canal, en la zona comprendida entre los pares de boyas 3 (Km 194,400) y 7 (Km 182,700) del Canal Punta Indio, los que deberán contar con la asistencia de UN (1) remolcador de potencia adecuada en la zona listo a operar y poseer DOS (2) Prácticos por cada uno de los buques involucrados en el cruce.
 - 5.1.5 Comenzada la "Reserva de Canal", la Autoridad de Aplicación podrá autorizar a aquellos buques que efectúen tareas de mantenimiento del canal (batimetría, balizamiento, dragado, etc.), a continuar con las mismas en la zona reservada, siempre y cuando dejen liberado el canal en su totalidad con la antelación necesaria al franqueo del buque que esta haciendo uso de la reserva.
 - 5.1.6 El buque que, contando con reserva de canal, no hiciera uso de ésta dentro del horario asignado, quedará sujeto a los horarios que fije el Centro de Control de Tráfico Río de la Plata, quien podrá modificar su horario basándose en las previsiones del tráfico, dejarla sin efecto y efectuar regulación de tráfico.
 - 5.2 Los buques obligados a poseer el Sistema de Identificación Automática (AIS), que hagan uso de la reserva de canal, deberán mantener actualizada en todo momento la información de viaje, detallando además las estimativas a los kilómetros mencionados en el punto 3.4.
-

Volante Rectificativo N° 3 a la ORDENANZA N° 4-00 –TOMO 3- RÉGIMEN OPERATIVO DEL BUQUE – “Complementa Normas de Navegación del Título 3 Capítulo 01 del REGI-NAVE”.

REEMPLÁCESE en el Punto 8 -**VELOCIDAD EN LOS CANALES**- del Agregado N° 1 “**NORMAS PARTICULARES DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN EN EL RÍO DE LA PLATA**” por el siguiente:

8. VELOCIDAD EN LOS CANALES:

Las velocidades de los buques en los canales, deberán mantenerse en todo momento en los límites establecidos entre el correspondiente a la mínima compatible con el mejor gobierno del buque y la máxima que determine el cuidado de los veriles, las boyas demarcatorias de los mismos y toda otra obra de arte o ayuda a la navegación involucrada.

No obstante, las máximas velocidades permitidas en el Canal Ing. Emilio Mitre serán, entre los Kms. 40 al 47 de OCHO (8) NUDOS y entre los Kms. 12 al 40 de DIEZ (10) NUDOS.

“Estas velocidades máximas podrán variar como excepción cuando el capitán o práctico interviniente lo consideren necesario por razones de seguridad de la navegación, comunicando tal decisión al Centro de Control de Tráfico jurisdiccional y labrando la correspondiente exposición al arribo a puerto”.

REEMPLÁCESE el Punto 3.9. **VELOCIDADES MÁXIMAS EN LA RUTA** del Agregado N° 2 “**NORMAS PARTICULARES DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN EN EL “RÍO PARANÁ”, “RÍO PARANÁ BRAVO”, “RÍO PARANÁ GUAZÚ”, “PASAJE TALAVERA”, “RÍO PARANÁ DE LAS PALMAS” y “BAJO LOS PUENTES DEL RÍO PARANÁ Y SUS BRAZOS**” por el siguiente:

3.9. VELOCIDADES MÁXIMAS EN LA RUTA:

La velocidad máxima permitida en el Río Paraná de las Palmas entre los kilómetros 114 y 179,4 será de TRECE (13) NUDOS y en el resto de la ruta será de DIEZ (10) NUDOS.

“Estas velocidades máximas podrán variar como excepción cuando el capitán o práctico interviniente lo consideren necesario por razones de seguridad de la navegación, comunicando tal decisión al Centro de Control de Tráfico jurisdiccional y labrando la correspondiente exposición al arribo a puerto”

Todo buque disminuirá su velocidad a la mínima compatible con su buen gobierno y maniobrabilidad en los siguientes tramos:

3.9.1. Entre los Kms. 068,0 y 072,0 del Río Paraná de las Palmas.

3.9.2. Entre los Kms. 092,0 y 114,0 del Río Paraná de las Palmas.

Volante Rectificativo N° 3 a la ORDENANZA N° 2-01 –TOMO 5- RÉGIMEN DEL PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE – “Requisitos para la Inscripción y Habilitación de Peritos Navales”.

SUSTITUYESE el Artículo 1° de la Ordenanza N° 2-01 por el que a continuación se transcribe:

ARTICULO 1°. Apruébense los REQUISITOS PARA LA INSCRIPCIÓN Y HABILITACIÓN DE PERITOS NAVALES, en las siguientes especialidades: a) EN NAVEGACIÓN MARÍTIMA, b) EN NAVEGACIÓN FLUVIAL, c) EN MANIOBRAS Y ARTES DE PESCA, d) EN MAQUINAS NAVALES, e) EN TÉCNICA NAVAL, f) EN COMUNICACIONES, g) EN ELECTRICIDAD, h) EN ELECTRÓNICA, i) EN SALVAMENTO y BUCEO, j) EN CONTAMINACIÓN PROVENIENTE DE BUQUES y CONTROL DE DERRAMES, k) EN SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS A BORDO Y CONTRA INCENDIOS EN INSTALACIONES PORTUARIAS que corren como Agregados N° 1 y N° 2 de la presente.

INCORPOROSE al Agregado N° 2 a la Ordenanza N° 2-01, el Artículo 13 que a continuación se transcribe:

ARTICULO 13: Se otorgará habilitación como PERITO NAVAL EN SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS A BORDO Y CONTRA INCENDIOS EN INSTALACIONES PORTUARIAS, a quienes, además de cumplir con las condiciones generales establecidas, satisfagan los siguientes requisitos:

1. Ser Oficiales Jefes en situación de retiro efectivo o ex-Oficiales Jefes de la Armada Argentina o de la Prefectura Naval Argentina, capacitados en Control y Lucha Contra Incendios, que hayan aprobado los cursos respectivos en institutos reconocidos, con más de CINCO (5) años, como mínimo de servicios en destinos propios de la capacitación Control de Averías e Incendio a bordo y tengan aprobados los cursos de Investigación Pericial, Desgasificación de Buques y Contramedidas para Incidentes con Explosivos y curso de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

