



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Año de la Grandeza Argentina

Anexo

Número:

Referencia: Servicios de Practicaje - Anexo I - EX-2026-60493544- -APN-CGDYD#MDYTE

ANEXO I

REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE PRACTICAJE Y PILOTAJE PARA LOS RÍOS, PUERTOS, PASOS Y CANALES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

CAPÍTULO I

DE LA PRESTACIÓN DEL PRACTICAJE Y PILOTAJE NATURALEZA DEL PRACTICAJE Y PILOTAJE

ARTÍCULO 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.

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 mares, ríos, pasos y canales se denominan “pilotajes”.

ARTÍCULO 2º.- El practicaje y pilotaje constituyen un servicio público de interés para la seguridad de la navegación y la protección ambiental, siendo ejercido por personas habilitadas por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA con la denominación de práctico, para lo cual deberán cumplir las condiciones de idoneidad establecidas en las normas que rigen la actividad.

ZONAS DE PRACTICAJE Y PILOTAJE

ARTÍCULO 3º.- Se declaran zonas de practicaje y pilotaje:

- a) Río de la Plata: en los Canales de Navegación existentes, en la Zona de Fondeo y Espera de Practicaje, como así también en las zonas de alijo y complemento de carga detalladas en el Tratado del Río de la Plata, comprendidos dentro de los siguientes límites: al Este, la línea imaginaria que partiendo de Punta Rasa llega hasta

Punta del Este (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY); al Oeste, la línea imaginaria que partiendo de Punta Lara pasa por el Km. TREINTA Y SIETE (37) del Canal BROWN y llega a Punta Negra (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY); y canales BROWN, HUERGO, CANAL DE ACCESO SUR del Puerto de Buenos Aires y canal de acceso al Puerto La Plata, incluidos dichos puertos.

b) Río Paraná: Comprende el curso del Río Paraná desde la rada del Puerto homónimo y el de los Ríos Paraná Guazú, Paraná Bravo, Río Sauce, Río Ibicuy y Paraná de las Palmas hasta sus desembocaduras en el Río de la Plata, incluyendo el Pasaje Talavera, continuando por los canales de navegación existentes de dicho río hasta la Zona de Fondeo y Espera de Practicaje, incluidos los 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 y Escobar.

c) Río Uruguay: comprende desde la Zona de Fondeo y Espera de Practicaje en aguas del Río de la Plata o desde el puerto de Buenos Aires, siempre que el profesional se encuentre habilitado para tal servicio, y su continuación por el Canal Martín García hasta la rada de Concepción del Uruguay, incluido el puerto homónimo.

d) Litoral Marítimo e Insular:

d.1) Puertos y cargaderos de: Mar del Plata, Quequén, San Antonio Este, Punta Colorada, Comodoro Rivadavia, Caleta Olivia, Caleta Córdova, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos, Bahía San Sebastián, Río Grande y Ushuaia. Para el practicaje de entrada y salida en cualquier puerto de las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sándwich del Sur, todo buque proveniente de otro puerto argentino embarcará en este último al práctico correspondiente.

d.2) El Complejo Portuario de Bahía Blanca desde la línea imaginaria que une las balizas de Punta Tejada y de Punta Lobos hasta los muelles interiores de la ría de Bahía Blanca.

d.3) Canal Beagle: Cuando sea necesario, la obligatoriedad se hará extensiva a todos los puertos y cargaderos que se crearen en el futuro.

BUQUES CON OBLIGACIÓN DE TOMAR PRÁCTICO

ARTÍCULO 4º.- Están obligados a contratar el servicio de practicaje y/o pilotaje, según corresponda, los buques indistintamente de su bandera, en las condiciones que se indican a continuación:

a) En los canales principales del Río de la Plata, los buques cuyo calado sea mayor a SEIS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (6,40 mts.) o VEINTIÚN PIES (21'); en canales de acceso a los puertos y en los puertos de Buenos Aires y La Plata, los buques mayores a CIENTO CINCUENTA METROS (150 mts.) de eslora o cuyo calado sea mayor a SEIS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (6,40 mts.) o VEINTIÚN PIES (21').

Se encuentran exceptuados de la disposición anterior:

a.1) Los buques argentinos cualesquiera sean su eslora y calado en las Zonas de Fondeo y Espera de Prácticos de los puertos de la zona Río de la Plata y en las Zonas de Alijo y Complementos de Carga establecidas por el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo.

a.2) Los buques que tengan como destino o provengan de un puerto argentino, en navegación directa entre la

línea imaginaria que partiendo de Punta Rasa llega hasta Punta del Este (REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY), y la Zona Estacionario Recalada o viceversa.

b) En la Zona Río Paraná, los buques mayores a CIENTO CINCUENTA METROS (150 mts.) de eslora o cuyo calado sea mayor de SEIS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (6,40 mts.) o VEINTIÚN PIES (21').

Se encuentran exceptuados de la disposición anterior: Los remolcadores de empuje y los convoyes de empuje.

c) En la Zona Río Uruguay, los buques de bandera extranjera mayores a CIENTO CINCUENTA METROS (150 mts.) de eslora o cuyo calado sea mayor de SEIS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (6,40 mts.) o VEINTIÚN PIES (21').

Se encuentran exceptuados de la disposición anterior: Los remolcadores de empuje y los convoyes de empuje.

d) En los puertos de Mar del Plata y Quequén, los buques de más de CIENTO CINCUENTA METROS (150 mts.) de eslora.

e) En el Complejo Portuario de Bahía Blanca:

e.1) Los buques cuyo calado sea de más de OCHO METROS CON VEINTITRÉS CENTÍMETROS (8,23 mts.) o VEINTISIETE PIES (27'), entre el límite exterior y el Par de boyas N° 22 del Canal Principal Bahía Blanca.

e.2) Los buques cuando tengan más de CIENTO OCHENTA METROS (180 mts.) de eslora o cuyo calado sea mayor a OCHO METROS CON VEINTITRÉS CENTÍMETROS (8,23 mts.) o VEINTISIETE PIES (27'), entre el Par de boyas N° 22 y los Puertos interiores de la ría de Bahía Blanca.

f) Los puertos y cargaderos de la Zona de Practicaje y Pilotaje Litoral Marítimo e Insular en las siguientes condiciones:

f.1) En San Antonio Este y Puerto Deseado, los buques de más de CIENTO CINCUENTA METROS (150 mts.) de eslora.

f.2) En el Canal Beagle, los buques con las limitaciones dispuestas en el artículo 22, apartado 2) del presente Reglamento.

f.3) En el resto de los puertos y cargaderos, los buques extranjeros de más de CIENTO CINCUENTA METROS (150 mts.) de eslora.

EXENCIONES

ARTÍCULO 5°.- No estarán obligados a contar con práctico o piloto:

a) 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.

b) 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.

c) Los buques afectados a tareas de investigación científica, técnica u otras finalidades, eximidos por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA de la obligación de llevar práctico.

d) Los buques, independientemente de su bandera, cuando cumplan con las prescripciones del artículo 17 del Decreto N° 817/92 y sus modificatorios.

MODIFICACIÓN A ZONAS Y EXENCIONES

ARTÍCULO 6°.- El Prefecto Nacional Naval podrá, con carácter excepcional y transitorio, modificar la delimitación operativa de las zonas de practicaje o pilotaje únicamente cuando exista un riesgo concreto, actual y debidamente acreditado para la seguridad de la navegación que no pueda ser razonablemente prevenido mediante la aplicación del régimen vigente.

Toda medida adoptada en ejercicio de esta facultad deberá ser dispuesta mediante acto fundado, previo informe técnico de las áreas competentes, y deberá individualizar con precisión: a) los hechos y antecedentes que la justifican; b) la zona afectada; c) la medida adoptada; d) su necesidad y proporcionalidad; y e) el plazo de vigencia.

Las modificaciones transitorias no podrán exceder de CIENTO OCHENTA (180) días corridos, prorrogables por única vez por igual plazo mediante nuevo acto fundado dictado sobre la base de un informe técnico actualizado. Vencido dicho plazo, la medida caducará de pleno derecho.

La creación permanente de nuevas zonas de practicaje o pilotaje sólo podrá disponerse mediante su incorporación al presente reglamento.

INFRACCIONES

ARTÍCULO 7°.- Los propietarios, armadores, capitanes, agentes marítimos y/o responsables de los buques que, sin mediar razones de fuerza mayor o que no se encuentren comprendidos en las exenciones previstas en el artículo 5° del presente Reglamento, efectúen navegación o movimientos en las zonas de practicaje o pilotaje sin llevar práctico o piloto, serán considerados solidariamente responsables de la infracción cometida.

ARTÍCULO 8°.- Los Prácticos serán solidariamente responsables por el asesoramiento defectuoso durante sus servicios o por la omisión o el incumplimiento de sus funciones como representantes de la autoridad marítima.

PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE

ARTÍCULO 9°.- El servicio de practicaje y/o pilotaje se efectuará sin interrupción. Se entiende que el servicio 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 zona de fondeo o espera de destino.

Se incluyen en la duración del tiempo del servicio las demoras no imputables al práctico, tales como el descanso del mismo, condiciones hidrometeorológicas desfavorables, condiciones del buque, etc.

En los servicios iniciados, sí por razones inherentes al buque no fuera posible completarlo en la forma solicitada inicialmente, se considerará finalizado dicho servicio de manera inmediata luego que el buque se encuentre amarrado de manera segura en un muelle habilitado, o fondeado en una zona de fondeo y/o espera en la que el buque pueda permanecer de manera segura para sí, para terceros y para la vía navegable, una vez que la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA lo haya autorizado.

ARTÍCULO 10.- El práctico tendrá derecho a gozar de hasta SEIS (6) horas continuadas de descanso en el buque en el que se encuentre cumpliendo sus funciones, cuando sus servicios hayan sido prestados por un período de OCHO (8) horas. Para la medición de este término se tendrá en cuenta la realización específica de la tarea y toda interrupción que no supere las DOS (2) horas continuadas.

En caso de que el capitán evalúe la posibilidad de arribar a destino y/o a una zona de fondeo y/o espera habilitada dentro de las próximas DOS (2) horas de haber transcurrido el plazo establecido en el párrafo anterior, el práctico no deberá hacer uso del derecho establecido.

Cuando los servicios deban ser efectuados por períodos mayores de DIEZ (10) horas de manera ininterrumpida deberán contar con otro profesional de relevo a bordo, excepto cuando en la ruta programada se encuentren zonas de fondeo y/o espera habilitadas para el embarco y desembarco del profesional y que el buque pueda permanecer de manera segura para sí, para terceros y para la vía navegable.

En los buques que se encuentren exceptuados de llevar práctico, en razón de lo establecido por el presente Reglamento, o por contar con Capitán con conocimiento de zona o con cantidad de viajes realizados conforme a lo requerido por el Decreto N° 817/92 y sus modificatorios, y de todas formas embarquen un práctico, éste último y a fines de su descanso, podrá ser reemplazado por el Capitán. Por tal motivo la embarcación no podrá ser obligada a llevar un práctico adicional, ni el primer práctico negarse a prestar su servicio por dicho motivo.

ARTÍCULO 11.- En las Zonas de practicaaje y pilotaje cuando por las características del buque se prevean dificultades en la maniobra y/o derrota, la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA podrá disponer el incremento del número de prácticos que corresponda asignar al mismo.

CAPÍTULO II CARÁCTER DEL PRÁCTICO

ARTÍCULO 12.- 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 y protección ambiental en la zona y vigila y exige su cumplimiento.

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 la

responsabilidad se delega en el práctico.

HABILITACIÓN DEL ASPIRANTE – TÍTULO

ARTÍCULO 13.- Los prácticos serán titulados y habilitados por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, luego de aprobar las evaluaciones reglamentarias, incluido el examen práctico final, previstos en el Capítulo 4 del “Reglamento de Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la Marina Mercante” aprobado por el Decreto N° 572/94, distinguiéndolos por la denominación de “práctico”. La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA registrará a los Prácticos que se encuentren titulados y emitirá la credencial digital que los habilitará como tal.

DEBERES

ARTÍCULO 14.- El práctico deberá prestar servicio en todo momento. Dicho deber abarcará la realización de 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 temporalmente para prestar el servicio.
2. En los casos que expresamente determine la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.

La facturación del servicio de practicaje o pilotaje no podrá incluir ningún otro cargo más que el correspondiente a dicho servicio, a excepción de los autorizados por la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPYN).

Todas las bonificaciones otorgadas sobre las tarifas vigentes deberán estar contenidas en la factura correspondiente al servicio prestado.

El práctico deberá informar a la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPYN), al solo requerimiento de ésta, sobre cuadro tarifario, ingresos, costos, servicios prestados y cualquier otro dato que a juicio de dicha autoridad pueda resultar relevante.

PRACTICAJE EN PUERTOS QUE NO CUENTEN CON PRÁCTICO DISPONIBLE

ARTÍCULO 15.- 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, podrán ejecutar el practicaje del puerto previa intervención y autorización de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.

ADSCRIPCIÓN

ARTÍCULO 16.- La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, por razones imprescindibles de servicio, podrá adscribir prácticos de una zona para ejercer su profesión en otras, debiendo previamente adoptar los recaudos que garanticen su capacidad para el servicio al que serán destinados.

DERECHOS

ARTÍCULO 17.- Constituye un derecho del práctico el no embarcar o desembarcar cuando por razones objetivas y debidamente justificadas no están dadas las condiciones necesarias para su seguridad personal. En tales casos, debe dejar registrada tal circunstancia y sus causales, mediante una presentación por escrito ante la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, en forma inmediata, adelantando dicha novedad mediante el Servicio Móvil Marítimo que corresponda, o de la manera que dicha autoridad disponga.

REINCORPORACIÓN

ARTÍCULO 18.- Los prácticos separados del servicio a su solicitud podrán ser reincorporados en sus zonas respectivas debiendo cumplimentar los requisitos de habilitación.

Los prácticos que no hayan prestado un servicio invocando razones de enfermedad o accidente deberán cumplimentar y aprobar, previo a embarcarse nuevamente, una nueva revisión médica complementaria ante la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.

ARTÍCULO 19.- El profesional en servicio que haya cambiado de Zona podrá retornar a la inmediata anterior a la que pertenecía siempre que no hayan transcurrido más de TRES (3) años desde su alejamiento. Ello no resultará aplicable para el caso que se sumen ambas zonas manteniendo ambas habilitaciones.

La Autoridad Marítima evaluará y otorgará las excepciones pertinentes cuando existan razones debidamente fundadas y que sean ajenas al profesional.

Los profesionales podrán ejercer los servicios en más de una de las Zonas habilitadas tanto sea de practicaje como pilotaje siempre que hayan cumplido con las exigencias establecidas.

FACULTADES DISCIPLINARIAS

ARTÍCULO 20.- Las violaciones al presente Reglamento serán sancionadas conforme las prescripciones del RÉGIMEN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE (REGINAVE) aprobado por el Decreto N° 37/25.

Las sanciones de apercibimiento, de multa y de suspensión en la habilitación de hasta TREINTA (30) días serán impuestas por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA. Las sanciones de suspensión superiores a TREINTA (30) días, y de cancelación de la habilitación serán impuestas por la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPYN).

En aquellos casos en que la conducta de los prácticos pudiere dar lugar a la aplicación de la sanción de

cancelación de la habilitación, la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA podrá disponer la suspensión provisoria en sus funciones del práctico imputado, hasta tanto se dicte resolución en el respectivo procedimiento administrativo.

FALTAS GRAVES

ARTÍCULO 21.- Serán consideradas faltas graves:

- a) No presentarse a proveer un servicio acordado o generar demoras injustificadas en la prestación del mismo.
- b) Condicionar la prestación del servicio de practicaje o pilotaje a la contratación de cualquier otro servicio conexo.
- c) Incumplir con las tarifas máximas fijadas por la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPYN).
- d) No proveer la información requerida por la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPYN) sobre cuadro tarifario, ingresos, costos, servicios prestados y cualquier otro dato que pueda resultar relevante.
- e) Incurrir en falsa denuncia respecto de las condiciones de seguridad del buque en el que deban prestar servicio. En estos supuestos además de la sanción administrativa correspondiente, el práctico y la empresa contratada, responderán solidariamente por las demoras ocasionadas y gastos incurridos por el usuario.
- f) Negarse a prestar el servicio sin que concurra alguna de las excepciones previstas en el artículo 14 del presente Reglamento.
- g) Negarse injustificadamente a utilizar un medio de transporte habilitado provisto por el usuario para acceder al buque.

CAPÍTULO III

PRACTICAJE Y PILOTAJE EN EL CANAL BEAGLE Y SUS PUERTOS

ARTÍCULO 22.- El practicaje y pilotaje previsto en el artículo 3º, inciso d) apartado 1) para el Puerto de Ushuaia y apartado 3) para el Canal Beagle se ajustará a lo siguiente:

- 1) Los buques chilenos se regirán por el Reglamento de Practicaje y Pilotaje de la REPÚBLICA DE CHILE en el Canal Beagle y por el presente Reglamento tanto para la entrada como para la salida del Puerto de Ushuaia.
- 2) Los buques argentinos cuando tengan hasta CIENTO CINCUENTA METROS (150 mts.) de eslora máxima y cuyo calado sea de hasta SEIS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (6,40 mts.), equivalente a VEINTIÚN PIES (21), estarán exentos de la obligatoriedad de uso de práctico tanto para la navegación por el Canal Beagle como para las entradas y salidas en el Puerto de Ushuaia.

Aquellos buques que excedan los topes mencionados en el párrafo anterior estarán obligados al uso de práctico tanto para la navegación por el Canal Beagle, como 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 68° 36' 38",5 de longitud oeste - Div. De límite en Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur- y el Meridiano 66° 25',0 de longitud este) a que se refiere el artículo 11 del Anexo 2 del Tratado de Paz y Amistad, deberán tomar práctico argentino para la navegación en el Canal Beagle y para la entrada o la salida al citado puerto de Ushuaia, extensivo a todos los 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 2 del Tratado de Paz y Amistad (entre el Meridiano 68° 36' 38",5 de longitud oeste - Div. de límite en Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur- y el Meridiano 66° 25',0 de longitud este) y sin haber salido de dicho tramo, tomarán práctico argentino para la salida y navegación por el canal y práctico chileno para el ingreso a puerto chileno. Cuando en las mismas circunstancias estos buques naveguen entre puertos chilenos y argentinos, embarcarán práctico chileno para la salida y navegación por el canal y práctico argentino para el ingreso a puerto argentino. En el supuesto que dichos buques salgan del tramo de referencia, será de aplicación el apartado 3) de este artículo.
- 5) Los buques de terceras banderas que naveguen el Canal Beagle sin tocar ninguno de sus puertos tomarán práctico argentino cuando se dirijan hacia el oeste y continuarán con práctico chileno cuando lo hagan hacia el este.
- 6) Los buques que utilicen práctico izarán la bandera del país cuyo reglamento estén aplicando.
- 7) Serán zonas de espera o desembarco de prácticos las siguientes:
 - a. Para el practicaaje en el Puerto de Ushuaia: frente a Islotes Les Éclaireurs.
 - b. Para el pilotaje en el Canal Beagle:
 - i) 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.
 - ii) en el Oeste, en el Meridiano 68° 36' 38",5 de longitud oeste.
 - 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 54° 53' 05'' de Latitud Sur, 68° 28' de Longitud Oeste.

ARTÍCULO 23.- Si las zonas de espera para el embarco y desembarco de prácticos establecidas en el artículo 22, apartado 7) debieran ser modificadas en forma permanente o transitoria una vez aprobado tal criterio por la Comisión Binacional, el MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO le informará al MINISTERIO DE DEFENSA para que éste disponga tal modificación por intermedio del organismo competente.

