

PODER EJECUTIVO NACIONAL

República Argentina

DECRETO 817/1992 · 1992

DECRETO 817/1992

Boletín Oficial, 28 de mayo de 1992 · 44 artículos

Texto actualizado al 21 de noviembre de 2026

ÍNDICE

Decreto 817/1992

CAPÍTULO I Reorganización administrativa y privatización 8

CAPÍTULO II Transporte maritimo, fluvial y lacustre 11

CAPÍTULO III Practicaje, pilotaje, baquía y remolque 13

CAPÍTULO IV Actividades Portuarias 16

CAPÍTULO V Regímenes laborales 18

CAPÍTULO VI Disposiciones generales 19

Decreto 817/92

Reorganización Administrativa y Privatización. Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre. Practicaje, Pilotaje, Baquía y Remolque. Regímenes Laborales. Disposiciones Generales.

Bs.As., 26/5/92

VISTO las Leyes Nros. 23.696, 23.697 y 23.928 los Decretos Nros. 2.284 del 1 de noviembre de 1991 y 2.694 del 20 de diciembre de 1991, y

CONSIDERANDO

Que la Ley N° 23.696 de Reforma del Estado ha puesto en marcha un profundo proceso de reorganización de la Administración Pública Nacional, autorizando al PODER EJECUTIVO NACIONAL a tomar decisiones tendientes a materializar las citadas transformaciones.

Que dicha norma debe ser aplicada teniendo en cuenta que la Ley N°23.697 fue sancionada con el objeto de producir las transformaciones económicas que necesitaba el país, siendo necesario para ello instrumentar medidas para afianzar el proceso de apertura económica iniciado desde la sanción de las mencionadas leyes.

Que el marco legal se ve complementado por otras normas sancionadas por el HONORABLE CONGRESO DE LA NACION que determinan la voluntad legislativa de producir los cambios mencionados en los distintos procesos económicos.

Que la Ley N° 23.928 establece la convertibilidad de la moneda lo que impone la necesidad de que los mercados tengan un mecanismo de funcionamiento fluido y que existan precios que se formen como consecuencia de la interacción espontánea de la oferta y la demanda, sin que el Estado intervenga resguardando la existencia de monopolios o de intervenciones que afecten dichos procesos.

Que mediante la suscripción del Tratado de Asunción el país forma parte del MERCOSUR por el cual se inicia el denominado derecho de la integración, obligándose la Nación a instrumentar los medios para alcanzar la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los países signatarios.

Que dentro de este esquema legal debe insertarse el proceso de desregulación que tuvo plena recepción normativa con el dictado del Decreto N° 2.284/91 el que fue complementado por normas reglamentarias posteriores que tendieron en su conjunto al retiro de la actividad estatal de los procesos económicos, a la baja de los costos y a fortalecer la política de apertura de los mercados.

Que las Leyes Nros. 23.696 y 23.697 marcan las pautas de inicio del proceso de desregulación a través de numerosos artículos de sus textos e instrumentando técnicas a fin de que el PODER EJECUTIVO NACIONAL proceda a la derogación de normas de carácter legal o reglamentarias que impidan alcanzar los objetivos perseguidos en tales políticas legislativas.

Que la Ley N° 23.696 contiene disposiciones que no suponen su derogación por el mero

transcurso del tiempo y que están vigentes hasta tanto se alcancen los fines perseguidos por el legislador, encontrándose dentro de las mencionadas la del Artículo 10 que autoriza expresamente al PODER EJECUTIVO NACIONAL a '... disponer, cuando sea necesario, la exclusión de todos los privilegios y/o cláusulas monopólicas y/o prohibiciones discriminatorias, aun cuando derivaren de normas legales, cuyo mantenimiento obste a los objetivos de la privatización o que impida la desmonopolización o desregulación del respectivo servicio'.

Que dicha delegación de facultades no debe ser entendida en sentido restrictivo y por lo tanto es aplicable a las regulaciones que se eliminen dentro de un proceso de privatización y más allá de los mismos, conforme lo ha entendido calificada doctrina, comprendiendo no solamente la desregulación de un determinado servicio sino que atañe a cualquier actividad en la que un comportamiento suponga la existencia de monopolios o de regulaciones y que en definitiva importen mecanismos que atenten contra la libertad y fluidez de los mercados.

Que en uso de tales facultades debe interpretarse el dictado del Artículo 1 del Decreto N° 2.284/91 por el cual se dejan sin efecto las restricciones a la oferta de bienes y servicios en todo el territorio nacional y todas las restricciones que distorsionen los precios de mercado evitando la interacción espontánea de la oferta y la demanda, disposición que alcanza a todas las actividades que componen los procesos de producción y comercialización.

Que dentro de los mismos reviste singular importancia el transporte por agua y las actividades y servicios que se prestan dentro de los puertos, constituyendo un factor decisivo en la formación de los costos y precios de la economía, los que tienen consecuencia directa tanto para el comercio interior como para mejorar las condiciones para un pleno desarrollo del comercio exterior.

Que ambas actividades han quedado sujetas a privatización de acuerdo a las disposiciones de la Ley de Reforma del Estado que contempla la venta de la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS y la concesión de los servicios a cargo de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS.

Que la actividad del transporte por agua y los servicios portuarios son uno de los sectores que soporta mayores regulaciones, las que fueron motivadas por causas que actualmente han desaparecido.

Que, en este marco, subsisten intervenciones estatales que no se compadecen con el proceso desregulatorio descripto, por lo que se torna necesario el dictado de una norma específica que importe la supresión de excesivos requisitos, homologaciones, intervenciones, inscripciones, privilegios, monopolios y protecciones de muy diversa índole que actualmente inhiben el desarrollo del transporte por agua y el funcionamiento competitivo y fluido de los puertos.

Que para alcanzar dichos cometidos es necesario enmarcar a las actividades que involucra el presente en los principios de libre contratación, libre ingreso de nuevos prestadores y servicios y libre fijación de precios y tarifas de acuerdo con las modalidades propias de cada

actividad y con el objeto de asegurar la eficiencia y continuidad de los respectivos servicios; limitando la intervención estatal en lo que respecta al ejercicio de la policía de seguridad, al cumplimiento de los requisitos mínimos del servicio público, a la preservación del medio ambiente y a la protección del usuario y del consumidor frente a posibles violaciones a los principios de la sana competencia.

Que el transporte marítimo y fluvial constituye junto con la actividad portuaria una unidad sistemática que actuando en armonía resultan uno de los factores principales de la competitividad de la economía nacional.

Que resulta necesario impulsar una mayor actividad del transporte fluvial y marítimo en un marco de libertad de navegación, comunicación y comercio, en condiciones de reciprocidad y con los mínimos requisitos para realizar tales actividades, tendiendo a la baja de costos que necesariamente favorecerá tanto al consumo interno como a la colocación de productos nacionales en el extranjero y privilegiando la integración con los países de la región.

Que es necesario privilegiar la automaticidad de las intervenciones previas estatales con el objeto de no trabar la actividad de los particulares y además para cumplir con los requisitos de celeridad, economía y sencillez propio de todo procedimiento administrativo.

Que en un marco de libre competencia se torna necesario ampliar el mercado de las actividades que componen las funciones portuarias y también los horarios de funcionamiento de los puertos con el objeto de no limitar el pleno desarrollo del comercio interior y exterior y asegurar una utilización más eficiente de las instalaciones y espacios disponibles.

Que lo expresado debe necesariamente ponerse de manifiesto en la libertad de contratación y fijación de tarifas entre las partes contratantes involucradas en los procesos descriptos y la ampliación de los servicios de depósito, estibaje, y demás actividades portuarias que en un conjunto sirvan para privilegiar el marco de libre competencia y desmonopolización de las actividades.

Que la reorganización portuaria requiere la descentralización de su administración, a través de la transferencia a las Provincias, municipios o al sector privado por vía de concesiones, lo que implica la disolución de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO.

Que atento la privatización de los servicios portuarios debe incluirse a tal actividad dentro de las previsiones del Artículo 10 de la Reglamentación de la Ley N° 23.696 aprobada por Decreto N° 1.105/89 y por lo tanto excluida toda norma legal o reglamentaria que establezca privilegios, prohibiciones o monopolios que no sean expresamente ratificados por el presente decreto o por normas reglamentarias anteriores.

Que las tasas, precios u otras contraprestaciones que paguen los usuarios deben tener estricta correlación con el servicio portuario que se preste, no debiéndose abonar por aquellos servicios no prestados o no usados por particulares.

Que las disposiciones contenidas en el presente, referidas a la actividad portuaria, están en un todo de acuerdo con las prescripciones de la Ley N° 23.696, en especial su Artículo 10 así como también con el proyecto de Ley de Puertos que ya cuenta con media sanción por parte del HONORABLE CONGRESO DE LA NACION Que en el mismo sentido las disposiciones del presente continúan y profundizan las orientaciones oportunamente establecidas por el PODER EJECUTIVO NACIONAL a través de los Decretos Nros. 2.074/90 y 906/91.

Que se torna imperioso desmonopolizar y ampliar el volumen de depósitos de cargas autorizando a las distintas empresas a brindar servicios, previa autorización de la autoridad estatal para el legal uso de los bienes del dominio público y resguardando el control aduanero y de sanidad ejercido por los respectivos organismos administrativos.

Que el Decreto N° 1.772 del 31 de setiembre de 1991 establece que la SECRETARIA DE TRANSPORTE elevará un proyecto de régimen definitivo para aplicar a los buques y artefactos navales de bandera argentina.

Que a través del presente se establece el régimen con los únicos requisitos para autorizar la navegación de los buques y artefactos navales de bandera argentina.

Que con el dictado del presente se tiende a eliminar las causas que dieran origen al dictado del Decreto N° 1.772/91, lo que permitirá en su momento poner fin al régimen de emergencia de la mencionada norma.

Que resulta necesario establecer nuevas pautas para el desarrollo de las actividades de practicaje, pilotaje y remolque maniobra, en orden a adaptar a la política implementada por el Gobierno Nacional, tendiente a evitar distorsiones de los precios de mercado propendiendo paulatinamente a la interacción espontánea de la oferta y la demanda y a la libertad y fluidez de los mercados.

Que los capitanes al mando de sus buques cuando han realizado en repetidas oportunidades los trayectos sujetos a la obligación de llevar baqueano, práctico o piloto en determinadas situaciones son los más capacitados para conducir o aconsejar las maniobras de sus buques.

Que la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA es la que cuenta con los conocimientos y los medios más adecuados para prestar los servicios de lanchaje, baquía, practicaje o pilotaje ante la falta de oferta por los particulares o cuando a juicio de la autoridad de aplicación de los regímenes mencionados se haga necesario solamente para garantizar los servicios involucrados.

Que SESENTA (60) años de edad para mantener en actividad a los prácticos o pilotos constituye un límite que deja a un número elevado de personas en condiciones psicofísicas fuera del mercado siendo necesario elevar el mismo a los SETENTA (70) años.

Que para mantener vigente la habilitación de los prácticos o pilotos no deben estar inactivos por períodos mayores a los TREINTA (30) días, siendo este plazo demasiado exiguo, hace necesario su ampliación a CIENTO VEINTE (120) días.

Que cuando la oferta de un determinado servicio es limitada se hace necesario establecer una retribución que se adecue con el costo real del mismo, hasta que la fluidez de la oferta haga posible su liberación.

Que las regulaciones existentes en las actividades portuarias o de transporte fluvial y marítimo no solamente dieron lugar a privilegios o monopolios en determinada actividad sino que también, al estar relacionadas con las condiciones laborales del personal involucrado en las mismas, se han traducido en limitaciones a la libertad de contratación entre las partes y en la formación de gravosos sobrecostos.

Que dichas regulaciones tenían su fuente en convenciones colectivas de trabajo y actas acuerdo colectivos, muchas de ellas homologadas hace casi dos décadas y que no reflejan una adaptación de los distintos regímenes laborales a las actuales condiciones en que se desenvuelve la economía nacional.

Que suspender disposiciones convencionales, legales o emanadas de actas acuerdo que regían la actividad laboral del personal vinculado a los servicios portuarios o de la navegación no supone la desprotección del trabajador sino la adaptación de los regímenes respectivos a las transformaciones de las actividades navieras y portuarias.

Que un marco de libertad de contratación sin privilegios es más favorable a los intereses legítimos de los trabajadores que aquellos sistemas fundados en supuestas conquistas que sólo benefician a grupos de interés minoritarios.

Que dentro del concepto de regulación también se debe comprender a aquellas que tuvieron objeto en reglamentaciones de relaciones laborales, otorgando a determinado sector privilegios que van más allá de las previsiones del régimen general vigente o generando gravosos sobrecostos a la economía del país.

Que nuestra CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACION ha señalado -in re- 'SOENGAS, Héctor R. y otros c/ Empresa Ferrocarriles Argentinos' del 7 de agosto de 1990 que en situaciones de emergencia social o económica la facultad de reglar los derechos personales puede ser más enérgica que en los períodos de sosiego y normalidad, principio que debe ser de aplicación en el presente, teniendo en cuenta además que el MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL convocará a las partes a celebrar nuevos convenios colectivos en armonía con las nuevas modalidades de actividad y conforme a reglas que permitan la plena ocupación laboral y la mejora de los servicios portuarios o de la navegación.

Que el proceso de estabilización de la economía delineado por el HONORABLE CONGRESO DE LA NACION debe complementarse con normas que con la mayor celeridad impulsen el crecimiento de la actividad económica, las que deben instrumentarse simultáneamente con el objeto de provocar la pronta recuperación de los mercados.

Que el presente se dicta en uso de las facultades que surgen de los incisos 1) y 2) del Artículo 86 de la Constitución Nacional y artículo 10 de la Ley N° 23.696.

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

CAPÍTULO I

Reorganización administrativa y privatización

ARTÍCULO 1°. Créase la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES en la órbita de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS. La mencionada Subsecretaría será la autoridad portuaria nacional, ejerciendo todas las funciones propias de tal responsabilidad, cuyo titular será, a la vez Interventor de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO. Modifícase el punto IX del artículo 1º del Decreto N°2632/91, el que quedará redactado de la siguiente forma:

IX -- SECRETARIA DE TRANSPORTE

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AEREO FLUVIAL Y MARITIMO

SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES'

Modifícase el ANEXO I y II del Decreto N°2.632/91 en la forma indicada en el ANEXO I y II, respectivamente, del presente decreto.

ARTÍCULO 2°. Dispónese la disolución de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO (A.G.P.S.E.), la que se efectivizará cuando hayan sido privatizados, transformados o transferidos los puertos que se encuentran bajo su jurisdicción. El personal del mencionado organismo podrá ser transferido a otros organismos de la Administración Nacional, reubicado en las empresas adjudicatarias de los servicios privatizados o en los futuros entes administradores de puertos. El personal excedente podrá acogerse al régimen de retiro voluntario que deberá instrumentar la autoridad de aplicación, en el marco de las normas vigentes en la materia.

ARTÍCULO 3°. Durante el período que medie hasta la efectivización de la disolución de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, créanse en el ámbito del mencionado organismo, y con carácter provisorio, las siguientes unidades:

a) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE BUENOS AIRES

b) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE ROSARIO

c) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE QUEQUEN

d) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE BAHIA BLANCA

e) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE SANTA FE

f) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE USHUAIA

ARTÍCULO 4°. Dispónese la disolución de la CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS y la transferencia de sus competencias a la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES la que podrá delegarlas a las autoridades portuarias de las distintas administraciones de los puertos.

ARTÍCULO 5°. El Interventor liquidador de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO tendrá como principal objetivo de su gestión la privatización y/o transferencia de los puertos, maximizando la competencia, evitando los monopolios, de acuerdo con las disposiciones de la Ley de Reforma del Estado. Será su responsabilidad asimismo la liquidación de las estructuras, actividades y activos remanentes de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO y la ejecución de los programas de retiro voluntario y racionalización de los puertos mientras éstos permanezcan en su órbita.

ARTÍCULO 6°. Los Administradores provisorios de los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Rosario, Quequén, Santa Fe y Ushuaia serán la única autoridad portuaria dentro de su jurisdicción, bajo la dependencia y control de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO. Cada administrador estará asesorado por un Consejo Consultivo Ad-Honorem que se expedirá a su requerimiento en dictámenes no vinculantes. El número de miembros de cada consejo no podrá exceder de SIETE (7). Los miembros serán designados por la autoridad portuaria nacional; a razón de CINCO (5) entre representantes de los siguientes sectores de actividad: gremios, cámaras y asociaciones de exportadores importadores y otras actividades industriales, comerciales o agrícolas, asociaciones de armadores, representantes de prestadores de servicios portuarios, y otras actividades vinculadas al quehacer portuario. Los DOS (2) restantes serán representantes de los estados provinciales y/o de los municipios donde se encuentren radicados los respectivos puertos.

La SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES reglamentará la selección de los miembros, la organización y el funcionamiento de los Consejos Consultivos Ad Honorem.

ARTÍCULO 7°. Los administradores provisorios podrán convocar a funcionarios de la ADMINISTRACION NACIONAL DE ADUANAS, de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA y de otros organismos públicos que cumplan funciones en las áreas portuarias, con el objeto de coordinar actividades, asegurar la fluidez del funcionamiento portuario y del comercio interior y exterior y el cumplimiento de las normas pertinentes. Los Consejos Consultivos podrán, en lo relativo a la coordinación de actividades de autoridades públicas que se desempeñen en el ámbito portuario, emitir opinión y hacer propuestas por su propia iniciativa, en todos los casos sin carácter vinculante.

ARTÍCULO 8°. Los objetivos de los administradores provisorios de los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Rosario, Quequén, Santa Fe y Ushuaia serán:

a) Ejercer las responsabilidades propias de la autoridad portuaria en su jurisdicción, tendiendo a la mejora de la eficiencia y calidad de los servicios con el objeto de incrementar la competitividad del sector externo y arbitrar los eventuales conflictos que puedan suscitarse en el ámbito portuario.

b) Contribuir a las tareas de transferencia y/o privatización de los servicios portuarios y de las terminales del puerto bajo su responsabilidad, de acuerdo a las normas vigentes y siguiendo las directivas de la autoridad portuaria nacional.

c) Asegurar el efectivo cumplimiento de las normas desregulatorias previstas en el presente decreto y en el Decreto N°2.284/91 y las disposiciones complementarias pertinentes.

d) Asegurar la continuidad de los servicios a cargo de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO y el mantenimiento de los canales de acceso y áreas internas de sus respectivos puertos, de acuerdo a lo previsto en el artículo siguiente.

e) Arbitrar las medidas conducentes al mejoramiento de la recaudación fiscal y facilitar el desempeño de las autoridades aduaneras, impositivas y de seguridad en el ámbito portuario.

f) Contribuir a la preservación del medio ambiente en lo que atañe a su responsabilidad.

ARTÍCULO 9°. La administración de cada puerto tendrá a su cargo y bajo su responsabilidad el dragado, la señalización, el balizamiento y otras actividades conexas en sus respectivos canales de acceso y espejos de agua. La autoridad portuaria nacional reglamentará dentro de los TREINTA (30) días las modalidades y plazos de aplicación de la presente disposición. Para el cumplimiento de esta responsabilidad, las autoridades de cada puerto podrán contratar la prestación de estos servicios con el sector privado, nacional e internacional, a través de mecanismos competitivos y abiertos, y/o hacer acuerdos directos con la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES.

EL SERVICIO DE HIDROGRAFIA NAVAL dictará las normas y ejercerá el control sobre su cumplimiento respecto del señalamiento marítimo, incluyendo el boyado y balizamiento, a cargo de las autoridades portuarias. (Párrafo incorporado por art. 1° del Decreto N° 1931/93 B.O.20/9/1993)

ARTÍCULO 10. Dispónese la racionalización y reorganización de la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES, la que dentro de los TREINTA (30) días del presente, actualizará el plan de actividades del área, detallando los canales que quedarán bajo la responsabilidad del sector privado, de la administración de cada puerto, o de la citada Dirección. A tal efecto, la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES preparará un esquema de los requerimientos de materiales y de personal necesario para el mantenimiento y mejora de las vías navegables cuyo dragado, señalización, balizamiento y demás actividades conexas no sea privatizado o transferido. El mencionado esquema será elevado a la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES para su evaluación.

El personal excedente podrá ser transferido a los adjudicatarios privados de los servicios de dragado y conexos, podrá optar por el régimen de retiro voluntario que establezca la autoridad de aplicación, de acuerdo a las normas vigentes en la materia, o será puesto en disponibilidad.

La DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES será responsable de la continuidad de los servicios hasta tanto se hayan producido las privatizaciones y/o transferencias previstas en el presente. A partir de esa circunstancia, la DIRECCION en cuestión podrá ofrecer sus servicios a los nuevos responsables, a título oneroso. Asimismo, la mencionada DIRECCION NACIONAL tendrá bajo su responsabilidad el control y la difusión del estado de los canales de navegación, quedando a cargo del SERVICIO DE HIDROGRAFIA NAVAL la difusión del estado de los citados canales. Facúltase a ambos organismos a celebrar los Convenios que fueren menester para el mejor cumplimiento de las funciones aquí dispuestas. (Párrafo sustituido por art. 2° del Decreto N° 1931/93 B.O.20/9/1993)

CAPÍTULO II

Transporte maritimo, fluvial y lacustre

ARTÍCULO 11. Sin perjuicio de las normas aduaneras y fiscales vigentes, los únicos requisitos exigibles para autorizar la navegación de buques y artefactos navales de cabotaje fluvial, marítimo y lacustre de bandera nacional, inclusive los buques pesqueros u otros artefactos navales destinados a actividades extractivas que se realicen en el ámbito fluvial o marítimo, o los que se hayan acogido al régimen instituido por el Decreto N° 1.772/91, serán:

a) Estar inscripto en el registro respectivo de buques;

b) Ser comandado por un capitán titulado y habilitado. (Acápite sustituido por art. 3° del Decreto N° 1931/93 B.O.20/9/1993)

c) poseer certificados de navegabilidad, de radio, de máquina, de armamento y sanitario, extendidos a opción del armador, por la autoridad argentina competente o por organismos de clasificación internacional reconocidos por las autoridades argentinas;

d) poseer certificado de franco bordo;

e) en caso de buques de transporte de pasajeros, disponer del listado de los mismos;

f) disponer de los seguros que establezca la reglamentación del presente de acuerdo a la actividad.

En el caso de buques pesqueros, los mismos deberán cumplir los requisitos precedentes, según corresponda, y disponer de las habilitaciones específicas de la actividad, otorgadas por la autoridad competente.

Quedan excluidas de las disposiciones del presente las embarcaciones deportivas y de esparcimiento, las que seguirán regidas por las normas vigentes.

ARTÍCULO 12. La autoridad marítima y fluvial tendrá obligación de dar salida y entrada a todo buque o artefacto naval que haya cumplido con las condiciones establecidas en el artículo precedente.

ARTÍCULO 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.

(Artículo sustituido por art. 10 del Decreto N° 1010/2004 B.O.9/8/2004)

ARTÍCULO 14. Deróganse todas las disposiciones administrativas relativas a la homologación de tarifas u otras retribuciones de transportes de cabotaje de cargas o pasajeros, regionales e internacionales, fluviales o marítimos, con excepción de las relativas a fletes conferenciados.

Todos los órganos de la Administración Pública Nacional, centralizada o descentralizada, se abstendrán de disponer medidas que interfieran en el libre juego de la oferta y de la demanda o que obstaculicen el incremento de la oferta de servicios de transporte, ya sean nacionales o extranjeros, excepto en lo relativo a fletes conferenciados, sin perjuicio de los acuerdos bilaterales en la materia.

Los armadores marítimos y fluviales, de bandera nacional o extranjera, y/o los agentes marítimos estarán obligados a comunicar sus tarifas, rutas, frecuencias y calidad del servicio a la autoridad competente, y a hacerlas públicas para asegurar la transparencia de los mercados.

ARTÍCULO 15. Deróganse los Decretos Nros. 6284/60, 1644/68, 2729/66, 52/70, 1685/80, 1541/73 y todas las normas conexas y afines que se opongan al presente.

ARTÍCULO 16. Deróganse los Decretos Nros. 4516/73, 890/80, 476/81 sus modificatorios y conexos. Lo dispuesto en este artículo regirá a los NOVENTA (90) días corridos de la publicación del presente. Durante este lapso, la ARMADA ARGENTINA elaborará un nuevo proyecto de Reglamento de Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la MARINA MERCANTE y la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA elaborará un nuevo proyecto de Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre y de Régimen de Seguridad Portuaria, debiendo ambas instituciones elevarlos a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS. Dichos reglamentos deberán seguir los lineamientos del presente Decreto N°

2.284/91, limitándolos exclusivamente a la tutela de la navegación, la preservación del medio ambiente y de las instalaciones portuarias, con exclusión de cualquier disposición que pueda interferir el libre juego de la oferta y de la demanda.

(Artículo sustituido por art. 4° del Decreto N° 1931/93 B.O.20/9/1993)

CAPÍTULO III

Practicaje, pilotaje, baquía y remolque

ARTÍCULO 17. Los capitanes o patrones argentinos de buques de bandera argentina o con privilegio de tales, que efectúen de manera regular los trayectos completos sujetos a la obligación de llevar a bordo un baqueano, o patrón con conocimiento de zona, podrán optar por prescindir de los mencionados servicios, total o parcialmente, cuando acrediten haber efectuado dentro de los DOS (2) años precedentes y sin interrupciones superiores a los SEIS (6) meses, DIEZ (10) viajes de ida y DIEZ (10) viajes de regreso en los mencionados trayectos. De estos viajes por lo menos TRES (3) deben haberse realizado en el último año.

La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA acreditará automáticamente y con la sola presentación de los interesados la capacidad de los capitanes o patrones de buques para prescindir de los servicios de baquía o de patrones con conocimiento de zona, con la sola acreditación por declaración jurada de haber dado cumplimiento a los requisitos especificados en el párrafo precedente.

Los capitanes o patrones con conocimiento de zona para una o más zonas de baquía obligatoria serán automáticamente titulados como baqueanos y habilitados por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, previa acreditación por declaración jurada del cumplimiento de las condiciones establecidas por este artículo.

Los capitanes o patrones y los armadores serán solidariamente responsables, en los términos previstos por el Artículo 13 del Anexo I del Decreto N° 2.694/91, por los daños y perjuicios que causaren con motivo del ejercicio de la prerrogativa acordada por el presente artículo. Toda falsedad o negligencia en la declaración jurada a la que se refieren los párrafos precedentes dará lugar a la cancelación de la habilitación del capitán, sin perjuicio de las restantes penas que pudieren corresponder.

(Texto original del artículo restituido por art. 1º del Decreto Nº 716/2026 B.O. 6/8/2026. Vigencia: a partir del día de su dictado.)

ARTÍCULO 18. Sustitúyese el art. 2º del Capítulo I del ANEXO I del Decreto N°2694/91 por el siguiente: 'ARTICULO 2º — 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.'

ARTÍCULO 19. Sustitúyese el art. 3º del Decreto N°2694/91 por el siguiente:

'ARTICULO. 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 prestarlos 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 baquía en aquellas zonas cuando a juicio de la autoridad de aplicación del presente, no hubiera práctico, piloto o baqueano, o la oferta de los servicios adquiriesen comportamiento monopólicos.'

(Artículo sustituido por art. 5° del Decreto N° 1931/93 B.O.20/9/1993)

ARTÍCULO 20. Sustitúyese el art. 11 del Capítulo I del ANEXO I del Decreto N°2694/91 por el siguiente: 'ARTICULO 11. — El práctico tendrá derecho a gozar de hasta SEIS (6) horas continuadas de descanso en el buque en el que esté 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 supere 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 Practicaje 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 deben ser efectuados por períodos mayores de DIEZ (10) horas ininterrumpidas podrá contarse con práctico de relevo a bordo.'

ARTÍCULO 21. Sustitúyese el Artículo 12 del Capítulo I del ANEXO I del Decreto N° 2694/91 por el siguiente: 'ARTICULO 12 — 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 más 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.'

ARTÍCULO 22. Agrégase como parte final del art. 6º del Anexo I del Decreto N° 2694/91 el siguiente párrafo:

'c) Zona del Río de la Plata:

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

2. Los buques argentinos cualesquiera sean su eslora y calado, en la zona fijada en el art. 4º del presente;

d) Zona de los ríos Paraná y Uruguay:

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

2. Los convoyes de empuje cualesquiera sean su eslora y bandera;

e) En cualquier zona de practicaje o pilotaje:

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, gánguiles y balizadores argentinos, cualquiera sea la extensión de su eslora y calado.

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.'

ARTÍCULO 23. Los capitanes argentinos de ultramar, fluviales y de pesca que efectúen de manera regular entradas y salidas a los puertos podrán optar por prescindir de los servicios de pilotaje y practicaje, total o parcialmente, cuando computen en los TRES (3) años anteriores a la fecha de presentación de la solicitud la cantidad de DIECIOCHO (18) viajes de ida o salida y DIECIOCHO (18) viajes de regreso o entrada de los cuales SEIS (6) viajes de ida o salida y SEIS (6) viajes de regreso o entrada deben haberse efectuado en el último año. La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA acreditará automáticamente y con la sola presentación de los interesados, la capacidad de los capitanes de naves para prescindir de los mencionados servicios contra declaración jurada

Los capitanes y armadores serán solidariamente responsables por los daños y perjuicios que causaren con motivo del ejercicio de la prerrogativa acordada por el presente artículo, en los términos del Artículo 13 del Anexo I del Decreto N° 2.694/91. Toda falsedad en la declaración jurada a la que se refiere el párrafo anterior o negligencia darán lugar a la

cancelación de la habilitación del capitán, sin perjuicio de las restantes penas que pudieren corresponder de acuerdo a la legislación penal vigente.

La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA instrumentará los registros necesarios y requerirá la información para mantenerlos actualizados.

(Texto original del artículo restituido por art. 1º del Decreto Nº 716/2026 B.O. 6/8/2026. Vigencia: a partir del día de su dictado.)

ARTÍCULO 24. El servicio de remolque queda sujeto a los principios de libre competencia, libertad de acceso y libre entendimiento de las partes, con las limitaciones establecidas por el presente decreto.

Ratifícase lo dispuesto por la Resolución N° 232 de la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE del 29 de agosto de 1991.

La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dispondrá dentro de los TREINTA (30) días corridos de publicado este decreto los trayectos en que no resultará obligatorio el uso de remolques para el ingreso o egreso de buques a las áreas portuarias, dispensando total o parcialmente de esta obligación de uso de remolcador a aquellos buques que dispongan de la capacidad necesaria para efectuar por sí mismos las maniobras requeridas para el ingreso o egreso.

Los capitanes, patrones y armadores serán solidariamente responsables por los daños y perjuicios que causaren con motivo del ejercicio de la dispensa del uso de remolque establecida en virtud de la disposición prevista en el párrafo precedente, en los términos del Artículo 13 del Anexo I del Decreto N° 2.694/91, sin perjuicio de las restantes penas que pudieren corresponder de acuerdo a la legislación penal vigente.

ARTÍCULO 25. La autoridad de aplicación del presente fijará las tarifas máximas de los servicios involucrados en este capítulo.

(Artículo sustituido por art. 9° del Decreto N° 874/2017 B.O. 30/10/2017)

ARTÍCULO 26. La ARMADA ARGENTINA deberá tomar los exámenes para titular Prácticos, Pilotos, Baqueanos y certificar el Conocimiento de Zona, por lo menos TRES (3) veces al año.

(Artículo sustituido por art. 6° del Decreto N° 1931/93 B.O. 20/9/1993; restituido por art. 1º del Decreto Nº 716/2026 B.O. 6/8/2026. Vigencia: a partir del día de su dictado.)

CAPÍTULO IV

Actividades Portuarias

ARTÍCULO 27. Instrúyese a las autoridades portuarias a arbitrar las medidas necesarias para el traslado a otros puertos o zonas especiales de los buques que por su inactividad, abandono o desuso constituyan un estorbo para las actividades portuarias. El costo del traslado será facturado al titular del buque.

En caso de buques sujetos a medidas cautelares de cualquier especie, o que fueran objeto de litigio judicial, la autoridad del puerto involucrado solicitará al juez interviniente la autorización para hacer efectivo el traslado.

ARTÍCULO 28. Déjanse sin efecto las restricciones a la oferta de servicios que obliguen a la contratación de empresas de estiba y/o de personal de la estiba, para las tareas de carga y descarga de mercadería, en todo el territorio nacional.

ARTÍCULO 29. Deróganse las Disposiciones Nros. 10/77, 13/78, 48/79, 49/79 y 24/80 de la CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS. Quedan enteramente liberadas y sujetas a los acuerdos libres de partes las relaciones entre el agente marítimo y/o el armador con el usuario para la contratación del servicio de estibaje, operaciones posteriores y conexas. Asimismo, autorízase a las partes previamente citadas a efectuar las operaciones de estibaje y otras afines con su propio personal o con terceros, en todo el territorio nacional, inclusive los puertos.

ARTÍCULO 30. Instrúyese a las autoridades respectivas para que adopten las medidas conducentes a permitir el funcionamiento durante las VEINTICUATRO (24) horas del día de los servicios aduaneros, de control sanitario, animal y vegetal, de migraciones, bancarios, de estiba y otros servicios, necesarios para que puedan efectuarse fluidamente todas las operaciones de ingreso o egreso de personas o bienes y/o operaciones de carga y descarga de mercaderías en el puerto de la Ciudad de Buenos Aires y en los puertos que indique la autoridad de aplicación del presente decreto. A tal efecto, las mencionadas autoridades deberán modificar los horarios de trabajo del personal de sus organismos, minimizando el uso de las horas extras y los demás costos laborales y administrativos.

ARTÍCULO 31. Los servicios extraordinarios, o regímenes asimilados, que presten los organismos correspondientes con relación a lo mencionado en el artículo precedente deberán ser facturados a prorrata, si no se los hubiere porrateado con anterioridad, entre los usuarios, de manera que cada uno de ellos abone la parte proporcional que le corresponda por el servicio que se le haya efectivamente prestado. Cuando por razones técnicas esta disposición no pueda aplicarse, los servicios extraordinarios deberán prestarse a título gratuito.

ARTÍCULO 32. Prohíbese a los entes que presten servicios en el ámbito portuario el cobro de tasas u otras contribuciones por servicios que no sean efectivamente prestados y utilizados por los usuarios.

ARTÍCULO 33. Instrúyese a la SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS para que inicie de oficio o a pedido de partes sumarios en aplicación de la Ley N° 22.262, disponiendo el inmediato cese en los términos del Artículo 3 del Decreto N° 2.284/91 cuando exista presunción de comportamientos monopólicos o que afecten la libre competencia.

CAPÍTULO V
Regímenes laborales

ARTÍCULO 34. Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a todo el personal de las siguientes actividades: transporte marítimo, fluvial y lacustre, de pasajeros, cargas y pesca, otras actividades extractivas, así como todas a las actividades portuarias, conexas y afines.

ARTÍCULO 35. Transitoriamente y hasta tanto se formalicen los nuevos convenios a los que se refiere el artículo siguiente, dejarán de tener efectos aquellas cláusulas convencionales, actas, acuerdos, o todo acto normativo que establezcan condiciones laborales distorsivas de la productividad o que impidan o dificulten el normal ejercicio de dirección y administración empresaria, conforme lo dispuesto por los Artículos 64 y 65 de la Ley de Contrato de Trabajo, tales como:

a) cláusulas de ajuste automático de salarios o viáticos;

b) pago de contribuciones y subsidios para fines sociales no establecidos en leyes vigentes;

c) normas que impongan el mantenimiento de dotaciones mínimas;

d) normas que limiten o condicionen las incorporaciones o promociones del personal a requisitos ajenos a la idoneidad, competencia o capacidad de los trabajadores;

e) regímenes de estabilidad propia;

f) pago de salarios en lapso inferior a la quincena;

g) (Inciso derogado por art. 11 del Decreto N° 1010/2004 B.O. 9/8/2004)

h) obligación de contratar indirectamente;

i) contratación obligatoria de delegados u obligación de existencia de delegados en las dotaciones;

j) contratación de personal especializado cuando ello no fuera necesario;

k) apartamiento de las condiciones mínimas fijadas en ley de contrato de trabajo en lo referido a remuneraciones, vacaciones, duración de la jornada de trabajo, descansos, despido y sueldo anual complementario, y en lo referido a la legislación general en materia de accidentes de trabajo;

l) dar prioridad a determinada clase de trabajador;

ll) toda norma que atente contra la mejor eficiencia y productividad laboral.

ARTÍCULO 36. El MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL procederá dentro de los DIEZ (10) días de la entrada en vigencia del presente, a convocar a las Comisiones Negociadoras de los convenios colectivos de trabajo que regirán las relaciones laborales del personal comprendido en la presente normativa para adecuarlas a las disposiciones vigentes a partir del dictado de este decreto.

ARTÍCULO 37. Déjase sin efecto la Ley N° 21.429 y los Artículos 142 y 143 de la Ley N° 20.094 y sus modificaciones, así como todas las normas dictadas por la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS y la CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS en relación con la ley y los artículos mencionados.

Suspéndese la vigencia de los Convenios Colectivos de Trabajo, Actas, Convenios y Laudos incluidos en el Anexo III que forma parte del presente. (Párrafo sustituido por art. 1° del Decreto N° 1264/92 B.O. 24/7/1992)

CAPÍTULO VI

Disposiciones generales

ARTÍCULO 38. Dispónese la reestructuración de la SECRETARIA DE TRASPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, la que deberá elevar al COMITE EJECUTIVO DE CONTRALOR DE LA REFORMA ADMINISTRATIVA un proyecto de estructura dentro del plazo de SESENTA (60) días.

ARTÍCULO 39. El MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS y el MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL serán, en sus respectivas áreas de competencia, las autoridades de aplicación del presente y dictarán sus normas reglamentarias y de interpretación, quedando expresamente facultados para determinar en cada caso el alcance de las normas aprobadas por este decreto. Cuando la reglamentación del presente involucre competencias de otras jurisdicciones, la autoridad de aplicación requerirá la intervención de las mismas.

ARTÍCULO 40. Los recursos presupuestarios y extrapresupuestarios de los entes disueltos serán administrados por la autoridad de aplicación en las áreas respectivas, conforme a lo dispuesto en el artículo 39 del presente, la que podrá afectarlos en parte a la cobertura de los programas de retiro voluntario y racionalización que se requieran para el cumplimiento de los objetivos del presente. Facúltase a la autoridad portuaria para disponer los programas de retiro voluntario en los organismos disueltos, de acuerdo a las disposiciones vigentes en la materia y con intervención de las autoridades que en cada caso corresponda.

ARTÍCULO 41. Dése cuenta del presente a la COMISION BICAMERAL creada por el Artículo 14 de la Ley N° 23.696.

ARTÍCULO 42. Déjanse sin efecto todas las normas que se opongan al presente Decreto.

ARTÍCULO 43. El presente Decreto entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 44. Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — MENEM — Rodolfo A. Díaz — Domingo F. Cavallo.



VEREDICTA LEYES

Decreto 817/1992. Texto actualizado al 21 de noviembre de 2026.

Datos: Base InfoLEG de Normativa Nacional, Ministerio de Justicia de la Nación (CC BY 4.0).