

PODER EJECUTIVO NACIONAL

República Argentina

DECRETO-LEY 19.492/1944 · 1944

DECRETO-LEY 19492/1944

Boletín Oficial, 14 de agosto de 1944 · 55 artículos

Texto actualizado al 17 de noviembre de 2026

ÍNDICE

Decreto-Ley 19492/1944

CAPÍTULO I	Disposiciones generales	3
CAPÍTULO II	Sobre personal	5
CAPÍTULO III	Transporte de pasajeros, equipaje y carga	6
CAPÍTULO V	Contralor de aptitud y seguridad de los barcos para navegar	7
CAPÍTULO VI	Formalidades aduaneras	8
CAPÍTULO VII	Documentos exigidos	9
CAPÍTULO VIII	Exención de derechos	9
CAPÍTULO XI	Limitación de gravámenes	11
CAPÍTULO X	Abono de derechos	12
CAPÍTULO XI	Multas	12
CAPÍTULO XII	Sobre transporte de correspondencia pública, encomiendas y env...	13

Decreto N° 19.492/44

Navegación y Comercio de Cabotaje Nacional- Su Reglamentación.

Visto este expediente en el que el Ministerio de Marina propone la modificación de la Ley N° 10.606, con el propósito de contribuir a disminuir los inconvenientes que afectan al transporte de cargas y modernizar la reglamentacion que debe regir la Navegación y Comercio de Cabotaje, Y

CONSIDERANDO:

Que la crisis que actualmente soporta el transporte de cargas en forma general, requiere la adopción urgente de medidas de aplicación inmediata para evitar los inconvenientes que afecten a la economía del país;

Que la utilización de otras rutas en forma mas intensa, constituiría una solución,para lo cual se hace necesario proceder a la revisión de la reglamentaciones que rigen el transporte por via fluvial para adaptarlas a las necesidades de la época y agilizar los preceptos que la informan;

Que la Ley N° 10.606, promulgada en 1918, no se encuentra a tono con la evolución experimentada en el trasporte fluvial y sus propósitos de protección de la marina mercante nacional y eliminación de exigencias reglamentarias, se ha visto desvirtuada en muchas oportunidades, como consecuencia del espíritu que ha guiado la formulación de reglamentos y ordenanzas;

Atento lo informado por el Departamento de Marina y la producida por las reparticiones que han emitido opinión;

E l Presidente de la Nación Argentina , en Acuerdo General de Ministros,

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. A partir de la fecha del presente decreto la navegación y el comercio de cabotaje nacional se regirán por las siguientes disposiciones:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

ARTÍCULO 2°. Para que a un barco argentino se le autorice a ejercer la navegación comercial de cabotaje y tenga derecho a usar el pabellón nacional de acuerdo con las disposiciones legales, debe reunir las siguientes condiciones:

a) Estar inscripto en la matrícula nacional;

b) Ser mandado por capitán y oficiales argentinos con título argentino;

c) Ser tripulado por argentinos en una proporción mínima del 25% de su rol;

d) Usar obligatoriamente el idioma nacional en las órdenes de mando verbales y escritas y

del servicio del barco y en las anotaciones y libros, y documentos exigidos por el Código de Comercio (libro III) y las inscripciones de los transmisores de órdenes, alojamientos y compartimientos.

ARTÍCULO 3°. Los barcos de bandera extranjera en aguas de jurisdicción nacional, sólo pueden ejercer navegación y comercio internacional con las únicas excepciones del artículo siguiente.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 4°. Exceptúanse de las limitaciones del artículo anterior los barcos dedicados al cabotaje fronterizo, de acuerdo con los tratados, convenios o acuerdos internacionales.

ARTÍCULO 5°. Los barcos argentinos que naveguen entre cualquier puerto nacional y uno o más puertos de los países limítrofes , se regirán por las disposiciones aplicadas a los barcos dedicados al cabotaje fronterizo, y gozarán de las mismas franquicias.

ARTÍCULO 6°. Cuando por circunstancias excepcionales no sea posible abastecer de artículos de primera necesidad una zona costera o cumplir un contrato por no encontrarse barcos argentinos en condiciones de prestar el servicio correspondiente, queda autorizada la autoridad de rango ministerial en la que actúe la autoridad portuaria nacional, para otorgar permiso precario, en cada caso, a barcos extranjeros para realizarlo, y en tanto subsistan esas circunstancias de fuerza mayor, encontrándose la misma facultada para reglamentar el procedimiento, así como para delegar la mencionada autorización en quien designe.

Trimestralmente la autoridad portuaria nacional deberá informar al Honorable Congreso de la Nación de los permisos precarios que se mencionan en el presente artículo, especificando cada caso, plazos y toda información que se considere relevante.

(Artículo sustituido por art. 5° de la Ley N° 27.445 B.O. 18/06/2018. Vigencia restituida por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 7°. Se consideran barcos o artefactos navales de construcción nacional los que hayan sido construídos o armados en territorio argentino.

ARTÍCULO 8°. En los puertos deberá conservarse un sitio especial de atraque para los barcos de cabotaje al que no podrán ser girados otros barcos mientras aquéllos realicen operaciones, salvo caso de fuerza mayor.

El orden de preferencia para el atraque será:

1 Barcos con privilegio de paquete postal;

2 Barcos de pasajeros sin privilegio de paquete postal;

3 Barcos que conducen exclusivamente animales en pie;

4 Barcos con privilegio aduanero (de carga);

5 Barcos sin ambos privilegios y veleros.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 9°. La navegación de jangadas será permitida por la autoridad marítima, únicamente en los ríos interiores donde no presente riesgos para el balizamiento o para la navegación de barcos.

ARTÍCULO 10. En los lugares habilitados como puertos, donde se carezca de muelles o depósitos, los armadores de cabotaje podrán, con autorización del Poder Ejecutivo, establecer muelles o depósitos flotantes, que serán considerados como prolongación de ribera y custodiados por personal del resguardo, sin cargo para el armador, siempre que tales muelles o depósitos estén permanente y directamente comunicados con la costa, y se encuentren a la vista del destacamento respectivo.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

CAPÍTULO II
Sobre personal

ARTÍCULO 11. La cantidad mínima de tripulantes y el máximo cargo correspondiente a las categorías respectivas del escalafón del personal marítimo necesaria para el buen desempeño de cada barco en la navegación a la cual se dedique, será determinada por la autoridad marítima teniendo en cuenta las características del barco, las del servicio al cual está afectado y las leyes del trabajo a bordo.

ARTÍCULO 12. Ningún barco podrá ser obligado a llevar más personal de tripulación del que se establezca de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11, teniendo en cuenta el tráfico al cual se le dedique.

ARTÍCULO 13. Se considera tripulante a toda persona ajustada por el capitán de un barco para trabajar en su maniobra, conservación o servicios.

El personal que se embarque para ejecutar otros trabajos, aunque navegue en ella, no forma parte de la tripulación.

ARTÍCULO 14. Es obligatorio para los propietarios, armadores, capitanes o patronos de barcos de bandera nacional utilizar en los mismos la gente de mar de nacionalidad argentina que estando inscripta en las oficinas de habilitación de personal marítimo, se encuentre en disponibilidad hasta cubrir la parte correspondiente del total de la dotación asignada al barco.

Cuando en la localidad no se encuentre disponible personal inscrito de nacionalidad argentina, se le podrá sustituir por extranjeros , en cuyo caso deberá anotarse en el rol de

tripulación dicha circunstancia.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 15. Es prohibido introducirse a bordo de un barco sin la correspondiente autorización del dueño,armador, capitán o patrón. Exceptúanse de esta prohibición a los que pasaren a los barcos que se encuentren en sucesivas aduanas, y a los empleados públicos en cumplimiento de funciones oficiales.

Los que violaren estas disposiciones podrán ser obligados a abandonar el barco o entregados a la autoridad marítima.

CAPÍTULO III

Transporte de pasajeros, equipaje y carga

ARTÍCULO 16. Los pasajeros, equipajes y cargas nacionales o nacionalizadas, transportados por barcos que realicen únicamente cabotaje nacional, podrán ser sometidos a revisión cuando la autoridad aduanera lo considere conveniente.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 17. Los pasajeros y sus equipajes transportados en barcos argentinos dedicados a cabotaje fronterizo, no serán sometidos a revisión aduanera siempre que tengan o lleven guarda a bordo. La aduana podrá dejar sin efecto esta franquicia en los casos de sospecha fundada de fraude.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 18. Los barcos con privilegio de paquete postal o aduanero (de carga) podrán llevar a remolque lanchas vacías destinadas a alijar la carga para poder franquear pasos de poca agua.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 19. Los barcos de cabotaje nacional que se dediquen únicamente al tráfico de cargas están exentos de lista de pasajeros, salvo que los conduzcan accidentalmente.

ARTÍCULO 20. Las empresas dedicadas al transporte de cabotaje nacional, comunicarán sus tarifas, horarios e itinerarios para su aprobación a la Prefectura General Marítima, las que publicarán con todas sus características una vez aprobado.

Toda modificación de precio y condiciones de transporte serán puestas en conocimiento del público con 30 días de anticipación, tal plazo podrá ser reducido hasta 7 días por razones

de fuerza mayor debidamente justificadas y con autorización de la autoridad competente.

(Artículo sustituido por art. 4, inciso a) de la Ley N° 12.980 B.O. 14/05/1947. Vigencia restituida por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.) Art. 20 a) Las tarifas relativas al transporte de pasajeros, hacienda y demás cargas deberán ser:

a) Justas y razonables;

b) Uniformes para todo usuario a igualdad de recorrido, económicamente determinada según su capacidad de flete.

Las reducciones de fletes por carga completa o por mayores plazos de transporte deberán ser expresamente autorizadas por la autoridad competente.

(Artículo incorporado por art. 4, inciso b) de la Ley N° 12.980 B.O. 14/05/1947)

CAPÍTULO V

Contralor de aptitud y seguridad de los barcos para navegar

ARTÍCULO 21. Las inspecciones de cascos, máquinas y accesorios respectivos, en cuanto se relaciona con la salvaguardia de la vida humana y con la seguridad para barcos, cargas y navegación de los barcos de cabotaje, serán practicadas como sigue:

a) Cada dos años, en seco para los barcos de vapor o de motor de carga o de pasajeros; cada tres años para los remolcadores; cada cuatro años para los veleros y pontones.

Para las chatas portuarias, la inspección se efectuará cada dos años.

La autoridad marítima, previa inspección a flote, podrá autorizar prórrogas en el caso de barcos que hayan permanecido en servicio de puertos fluviales o en los ríos, o por carencia temporaria de diques de carena o baraderos;

b) Cada año para las máquinas, calderas y accesorios.

Las inspecciones a que se refiere este artículo serán practicadas por personal competente dependiente de la autoridad marítima, sin que se exijan de dueños o armadores, otras erogaciones que las correspondientes a la puesta en dique seco o baradero de sus barcos y la retribución del servicio de inspecciones de seguridad obligatorias antedichas, en concepto de gastos de traslación, alojamiento, subsistencias y movilidad de los inspectores técnicos oficiales.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 22. La autoridad marítima tendrá obligación de dar salida y entrada a todo barco de cabotaje que haya cumplido las condiciones establecidas sobre seguridad de barcos, cargas y navegación y salvaguardia de la vida humana, excepción hecha de aquellos cuya detención sea dispuesta por autoridad competente.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

CAPÍTULO VI
Formalidades aduaneras

ARTÍCULO 23. (Artículo derogado por art. 1187 de la Ley N° 22.415 B.O. 23/03/1981)

ARTÍCULO 24. Los barcos argentinos de cabotaje fronterizo, tendrán obligación de documentar las mercaderías extranjeras que conduzcan, de acuerdo con lo dispuesto al respecto por la Ley de aduana o las convenciones aduaneras que se concierten con los países limítrofes.

El manifiesto de descarga será presentado en el sellado de Ley en el primero y último puerto de su itinerario, así como en los de escala, únicamente cuando se efectuaren operaciones con dichas mercaderías.

Igual disposición regirá para la carga de tránsito entre puertos argentinos.

Las mercaderías nacionales o nacionalizadas que conduzcan simultáneamente, serán manifestadas con arreglo a lo establecido en el artículo 23 de este decreto.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 25. Los barcos de cabotaje cuyo medio de propulsión sea exclusivamente la vela, no podrán transportar simultáneamente carga de removido y de tránsito, so pena de comiso de la carga de tránsito que tuvieran a bordo.

ARTÍCULO 26. Las maderas de producción nacional que se transporten en jangadas, podrán removerse, bastando para sus operaciones un simple pasavante en papel común expedido a requisición de los interesados por el destacamento del resguardo más próximo al sitio en que se formen las jangadas.

Dicho pasavante servirá de suficiente manifiesto de entrada y permiso de descarga en el puerto de destino.

Estas operaciones se practicarán con arreglo a las medidas de precaución fiscal que al respecto dicte el Poder Ejecutivo.

ARTÍCULO 27. (Artículo derogado por art. 1187 de la Ley N° 22.415 B.O. 23/03/1981)

CAPÍTULO VII
Documentos exigidos

ARTÍCULO 28. En el ejercicio del cabotaje, el libro de cargamento o sobordo a que se refiere el artículo 927 del Código de Comercio, será obligatorio solamente para los barcos con patente de privilegio aduanero(de carga) y los que hagan cabotaje fronterizo. Unicamente se hará constar en este libro las mercaderías no nacionalizadas, el movimiento de dichas mercaderías, su clase genérica, el punto de embarque, las marcas y números de los bultos, cantidad de éstos de cada marca, nombre de los cargadores y consignatarios.

Deberán existir a bordo, a disposición de las autoridades competentes, los siguientes documentos:

a) Libro de rol de tripulación u hoja rol de tripulación;

b) Los de cargamento;

c) Certificado de arqueo;

d) Patente de navegación;

e) Patente de privilegio aduanero o postal;

f) Certificado de navegabilidad;

g) Certificado de seguridad de máquinas y calderas;

h) Libro 'diario de navegación';

i) Libro 'diario de máquinas';

j) Certificado de desratización;

k) Certificado de franco bordo;

l) Licencias para estaciones de navío.

CAPÍTULO VIII
Exención de derechos

ARTÍCULO 29. Los barcos argentinos de cabotaje no pagarán derecho de entrada, faros, balizas y sanidad, cuando procedan de puertos nacionales o de países limítrofes.

ARTÍCULO 30. Los barcos de cabotaje con privilegio de paquete postal, no están sujetos al pago de derechos de anclaje, permanencia y muelle en los puertos del Estado.

ARTÍCULO 31. Los barcos argentinos de hasta 150 toneladas de arqueo neto, están exonerados de los de anclaje y permanencia.

ARTÍCULO 32. La carga de removido queda exonerada de derechos de almacenaje, eslingaje y guinche, si no hace uso de elementos fiscales.

No sufrirá recargo de tarifa la extracción de carga de las bodegas de los barcos de cabotaje fluvial, con arreglo a las reglamentaciones que dicte el Poder Ejecutivo.

ARTÍCULO 33. Los barcos de cualquier bandera que entren a puerto para ir directamente a astilleros a fin de sufrir reparaciones y no practiquen ninguna operación comercial, están exentos del pago de derechos de entrada y permanencia.

ARTÍCULO 34. Los barcos de bandera nacional en desarme, previa declaración de los armadores de su pase a dicha situación, abonarán una tercera parte de los derechos de puertos que les correspondan.

(Artículo sustituido por art. 1° del Decreto N° 15.362/46 B.O. 26/06/1946)

ARTÍCULO 35. Los barcos que se encuentren en reparaciones en astilleros, no abonarán derecho alguno durante su permanencia en dicha situación.

Exceptúanse los fijados para el uso de diques del Estado que pagarán las tasas fijadas por la Ley de la materia.

ARTÍCULO 36. Será libre de derechos de importación la introducción de metales, composiciones, vidrios y cristales,cabuyería, herramientas, maquinarias, instrumentos, enseres y accesorios, destinados a la construcción y al equipo de barcos o artefactos navales que se hagan, se reformen o reparen en astilleros nacionales , siempre que se trate de elementos que la industria nacional no pueda proveer en calidad , condiciones o fabricación tales que cumplan satisfactoriamente las pruebas de recepción o las exigencias del contrato respectivo; o que el peso relativo de estos elementos comprometan las reservas sobre los mismos que se hayan hecho en los estudios respectivos, bajo las condiciones y requisitos que determinase el Poder Ejecutivo, y con intervención de la Dirección General del Material del Ministerio de Marina, y las comprobaciones que se establezcan al reglamentar el presente decreto, por conducto de la Dirección General de Aduanas.

(Nota Infoleg: por art. 1° de la Ley N° 18.138 B.O. 11/03/1969, texto según Ley N° 18.706 B.O. 15/06/1970 se deja sin efecto el presente artículo, salvo en cuanto a la franquicia aduanera que otorga, la cual subsistirá hasta el día 20 de febrero de 1970 inclusive.)

ARTÍCULO 37. Será libre de derechos de importación la introducción de metales, composiciones, cabuyería, maderas, vidrios y cristales, herramientas, instrumentos, muebles, maquinarias, enseres y accesorios radiados, que hayan formado parte de la estructura o de la dotación de barcos naufragados o abandonados en aguas jurisdiccionales o en mar libre y que sean desmantelados por empresas nacionales, previa autorización de la autoridad marítima, de acuerdo a la reglamentación.

Las armas, las municiones, las pólvoras y explosivos, no están comprendidos en la franquicia mencionada.

ARTÍCULO 38. Las canoas o embarcaciones de hasta seis toneladas de arqueo neto quedan exoneradas de toda clase de impuestos y tasas con excepción del derecho de importación.

CAPÍTULO XI

Limitación de gravámenes

ARTÍCULO 39. En los barcos empleados en el cabotaje de cualquier naturaleza no se podrá imponer gravámen alguno que no esté claramente expresado en las tarifas públicas de servicio autorizadas por el Poder Ejecutivo.

ARTÍCULO 40. El tránsito de pasajeros por primeras o sucesivas aduanas no dará lugar a la retribución de servicios.

La admisión de visitas o acompañantes de viajeros a bordo no dará lugar al cobro de ningún emolumento.

ARTÍCULO 41. El armador podrá prohibir o limitar el número de visitas o acompañantes de pasajeros, determinándolo en el boleto de pasaje.

ARTÍCULO 42. Cuando por razones de fuerza mayor los barcos de cabotaje no tengan acceso a puertos, ríos o riachos, y deban hacer llegar a su destino las mercaderías, pasajeros y encomiendas en otros buques, el transbordo, conducción y desembarque se hará a nombre del barco impedido de concluir su transporte, con los documentos del mismo, y sin que esta operación exija nuevas erogaciones al barco, pasajeros, carga o encomiendas.

ARTÍCULO 43. La entrada, salida, amarre o desamarre de barcos y desembarco o embarco de pasajeros no podrá retrasarse en ningún puerto de la República, a cualquier hora que ello se produzca, por ausencia del personal que deba atender esas operaciones.

ARTÍCULO 44. El barco de cabotaje que practique operaciones en días u horas inhábiles o en días u horas de feriados deberá abonar dos pesos moneda nacional ($2 m/n.) por hora o fracción por cada empleado designado para atender esas operaciones.

El número de empleados que se designe no podrá ser superior al que se emplee en los días u horas hábiles y será comunicado al capitán del barco o a sus agentes, al concedérseles la habilitación.

Los fondos recaudados por estos servicios ingresarán en las correspondientes aduanas o receptorías, las cuales liquidarán los pagos dentro de los treinta días, debiendo rendir cuentas a la Contaduría General de la Nación por intermedio de la Dirección General de Aduanas.

ARTÍCULO 45. El empleado aduanero que se designe para atender operaciones en lugares distantes de los puertos y habilitados como puertos intermitentes, tendrá derecho a percibir, como única retribución extraordinaria, de cinco a diez pesos moneda nacional ($5 a $10 m/n.) por cada noche e igual suma por cada día feriado que permanezca embarcado, o en el lugar de las operaciones, desde su salida hasta el regreso al lugar de su asiento.

ARTÍCULO 46. Los barcos argentinos de cabotaje fronterizo, no pagarán emolumentos consulares de ninguna clase por la visación de los documentos que deben ser presentados en la aduana de destino, en la Dirección de Salud Pública y Asistencia Social o en la Prefectura General Marítima.

Los despachos de los barcos de cabotaje fronterizo, asignados a servicios regulares, podrán efectuarse con anterioridad de 24 horas, aun cuando no se encontraren en puerto.

CAPÍTULO X
Abono de derechos

ARTÍCULO 47. Los agentes y armadores de barcos de cabotaje, con firma registrada ante la aduana, podrán abonar los derechos de puerto hasta las 24 horas subsiguientes a la fecha de zarpado de sus barcos.

CAPÍTULO XI
Multas

ARTÍCULO 48. Los buques y artefactos navales extranjeros que efectúen navegación, comunicación o comercio de cabotaje nacional en violación de lo establecido en la presente ley y su reglamentación, serán sancionados con multa equivalente al triple del valor del flete o de los servicios efectuados. La autoridad de aplicación determinará el valor del flete o del servicio sobre el que se aplicará la multa. La Prefectura Naval Argentina será el organismo de fiscalización y, en tal sentido, constatada prima facie la infracción, dispondrá la interdicción de salida del buque o artefacto naval en puerto. Se considerará constatada la infracción, si ante la requisitoria de la Prefectura Naval Argentina, las unidades no tuvieran a bordo el certificado que las habilite para la actividad que se cuestiona. Esa circunstancia deberá ser comunicada al Cónsul respectivo y la medida se mantendrá hasta el depósito del importe de la multa o hasta la presentación de garantía a satisfacción de la autoridad de aplicación. El infractor podrá, dentro de los CINCO (5) días de notificada la sanción interponer recurso administrativo ante la autoridad de aplicación. La resolución que recaiga será apelable dentro de los CINCO (5) días, ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

(Artículo sustituido por art. 1° de la Ley N° 26.778 B.O. 27/11/2012)

CAPÍTULO XII

Sobre transporte de correspondencia pública, encomiendas y envases postales por los buques de cabotaje nacional

ARTÍCULO 49. Los barcos de cabotaje nacional sin privilegio de paquete postal, tendrán la obligación de conducir gratuitamente la correspondencia pública y, mediante el pago del flete que se establezca, las encomiendas y envases postales que les entregue la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones para los puertos de su destino y escalas de su itinerario; debiendo el peso y volumen de esta correspondencia, encomiendas y envases postales, estar en relación al tonelaje, capacidad y comodidad de cada barco, de acuerdo con la reglamentación que se dicte y que en ningún caso podrá exceder de 2,5 % de su arqueo neto.

La estiba de la correspondencia , encomiendas y envases postales, será efectuada por el personal del barco, no así su carga y descarga de muelle a barco o viceversa, o su conducción desde el fondeadero hasta tierra o viceversa-cuando no pueda atracar a muelle por cualquier causa-, que será por cuenta de la Administración de Correos según los convenios que se establezcan.

La correspondencia, encomiendas y envases postales, deberán ser puestos en el muelle y retirados del mismo por los empleados de correos.

ARTÍCULO 50. Los barcos de cabotaje nacional, con privilegio de paquete postal, tendrán la obligación de conducir gratuitamente, además de la correspondencia pública, las encomiendas y envases postales que les entregue el correo para los puertos de su destino y escalas de su itinerario; debiendo el peso y volumen de la correspondencia, encomiendas y envases postales, estar en relación con el tonelaje, capacidad y comodidad de cada barco, de acuerdo con la reglamentación que en su oportunidad se dicte y que en ningún caso podrá exceder del 3% de su arqueo neto.

ARTÍCULO 51. Los barcos de cabotaje nacional, con privilegio de paquete postal y que tengan más de 250 toneladas de arqueo neto, conducirán gratuitamente al agente postal encargado de la guarda de la correspondencia, encomiendas y envases postales, quien será designado por el correo y por cuenta del mismo, y estará sujeto a las obligaciones y responsabilidades que a este respecto establecen las leyes y reglamentos.

La estiba, carga y descarga de muelle a barco o viceversa, de la correspondencia, encomiendas y envases postales, como asimismo su conducción por los propios medios del barco desde el lugar de su fondeadero hasta tierra o viceversa -cuando no pueda atracar a muelle por cualquier causa-, será por cuenta del barco. La correspondencia, encomiendas y envases postales deberán ser puestos en el muelle y retirados del mismo por los empleados de correos.

ARTÍCULO 52. Los barcos de cabotaje nacional, con privilegio de paquete postal, menores de 250 toneladas de arqueo neto, no conducirán al agente postal encargado de la guarda de la correspondencia, encomiendas y envases postales, y las funciones del mismo serán ejercidas por el comisario del barco o en su defecto por un oficial de altura u oficial fluvial, quien al igual que el capitán o patrón del barco queda sujeto a las obligaciones y responsabilidades que establecen a este respecto las Leyes y reglamentos pertinentes.

ARTÍCULO 53. La conducción de la correspondencia pública, encomiendas y envases postales, que excedan las cantidades determinadas en este capítulo, será abonada a los barcos transportadores por la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones conforme a los fletes corrientes en vigor en la época de su conducción; pudiendo la mencionada dirección general, con aprobación del Ministerio del Interior, subscribir convenios con las empresas de transportes para determinar la tarifa que se aplicará y forma de liquidación de cuentas.

Los gastos que demanden las operaciones de carga y descarga o la conducción de la correspondencia, encomiendas y envases postales de que trata el artículo 49, serán abonados por el correo, rigiéndose por las disposiciones contenidas en el presente artículo.

ARTÍCULO 54. La aplicación del presente decreto estará a cargo de los departamentos de Marina y de Hacienda.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 55. El Poder Ejecutivo, al reglamentar este decreto, cuidará de no establecer en ningún caso exigencias por las cuales los buques de la matrícula nacional quedaren en inferiores condiciones con respecto a los extranjeros y determinará la siguiente significación de los vocablos y expresiones usados en el mismo, así como también la definición que considere conveniente adoptar para demás términos usuales y técnicos relacionados con los barcos, con la marina en general o concernientes a la navegación empleados en las Leyes y reglamentaciones vigentes.

1- Barco o embarcación : Vaso de madera, hierro u otra materia que flota y que impulsado y dirigido por un artificio adecuado interno o externo, es apto para transportar por el agua personas o cosas o para servir de depósito o para ser utilizado en actividades comerciales o industriales.

La palabra barco o embarcación, que substituye al vocablo buque usado en el Código de Comercio, comprende el casco, quilla, aparejos y demás accesorios para que pueda navegar, tal como se determina en el artículo 856 de dicho código.

2- Buque : Barco o embarcación en el cual el producto de su eslora máxima por su manga máxima y por su puntal de cubierta superior sea igual o superior a 50 metros cúbicos. (Expresión '25 metros cúbicos' sustituida por expresión '50 metros cúbicos' por art. 1° del Decreto N° 25.700/44 B.O. 07/10/1944)

3- Embarcación menor : Barco o embarcación en el cual el producto de su eslora máxima

por su manga máxima y por su puntal de cubierta superior sea inferior a 50 metros cúbicos. (Expresión '25 metros cúbicos' sustituida por expresión '50 metros cúbicos' por art. 1° del Decreto N° 25.700/44 B.O. 07/10/1944)

4- Puntal de cubierta superior : Distancia vertical entre la parte superior de la quilla y la cuerda de bao de la cubierta superior o recta que la substituya, medida a mitad de su eslora máxima.

Se considera cubierta superior a la que se encuentra más alejada de la quilla y que esté asentada sobre baos que unan cuadernas. Si los baos de esta cubierta estuviesen interrumpidos al medio de la eslora substituirá a la cuerda de bao el plano superior tangente a las partes más elevadas de la cubierta donde esté interrumpida, y si la cubierta no existiese, la recta que apoye sobre las tapas de regala.

5- Barco o embarcación fiscal :Es la de propiedad del Estado nacional o provincial empleada en servicio público civil, transporte o actividad industrial que no tenga carácter mercantil.

6- Barco o embarcación mercante : Es el que se utiliza en el transporte comercial de pasajeros, mercaderías, semovientes, o en operaciones industriales de cualquier naturaleza.

7- Barco o embarcación particular : Es la de propiedad privada que no se utiliza con fines comerciales.

8- Navegación y comercio internacional : Tiene por objeto la navegación y el comercio entre puertos de distintos Estados.

9- Navegación de cabotaje : Tiene por objeto la comunicación y el comercio entre puertos de la misma nación y se realiza sin perder de vista la costa más que para acortar camino recalando de cabo a cabo.

10- Cabotaje nacional : Es el que se practica entre puertos de la República exclusivamente.

11- Cabotaje fronterizo : Aquel que en razón de existir tratados, convenciones o acuerdos de reciprocidad, se practica haciendo escala en las costas de naciones limítrofes.

12- Viaje : El traslado de un barco desde el lugar donde se prepara para desempeñar su cometido, hasta alcanzar el paraje que constituya su destino más lejano.

13- Prolongación de viaje : Es el aumento de travesías de escalas o de permanencia fuera del puerto de matrícula, que aleje el término del viaje con respecto al que se había estimado, al emprenderlo, siempre que no se aumente su duración más de un 20 por ciento.

14- Viaje redondo : El que incluye el regreso del barco a su punto de partida.

15- Artefactos navales : Las dragas, desrocadoras, ganguiles, trenes de entarquinado, aljibes, pontones, campana de buceo, diques y grúas flotantes, las jangadas, las usinas flotantes.

16- Rol de tripulación o rol : Es la relación nominal por categorías de todos los tripulantes de la embarcación, que además contiene los datos exigidos por el Código de Comercio, libro III, artículo 926.

17- Las palabras mercadería o carga de retorno, transbordo, tránsito y removido tienen el significado que les asigna la legislación aduanera.

18- Máquinas : Se llaman máquinas en los barcos o embarcaciones todos los aparatos motores que sirven para su propulsión, así como los empleados para servicios auxiliares.

Art. 2°. - Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan al presente decreto.

Art. 3°. - Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional, etc.

FARRELL - A. Teisaire -O. Peluffo-A. Baldrich - C.Ameghino - J.D.Perón - J. Pistarini-D.I.Mason.



VEREDICTA LEYES

Decreto-Ley 19492/1944. Texto actualizado al 17 de noviembre de 2026.

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