



PROYECTO DE LEY

EL SENADO Y LA CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN ARGENTINA
REUNIDOS EN CONGRESO SANCIONAN CON FUERZA DE LEY:

SISTEMA NACIONAL DE CONTROL Y SOBERANÍA MARÍTIMA INTELIGENTE (SINCOSMI)

TÍTULO I - DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo I - Objeto, ámbito y definiciones

ARTÍCULO 1.- *Objeto.* La presente ley tiene por objeto crear el Sistema Nacional de Control y Soberanía Marítima Inteligente (SINCOSMI), destinado a garantizar el ejercicio efectivo de la soberanía, la seguridad de la navegación, la protección del medio ambiente acuático y la eficiencia logística en las aguas jurisdiccionales, vías navegables interiores, puertos y zonas de fondeo de la República Argentina, mediante la integración de capacidades humanas, institucionales y tecnológicas en un sistema interagencial unificado.

ARTÍCULO 2.- *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones de la presente ley se aplican a:

- a)** Las aguas interiores, ríos, canales, lagos navegables y la Hidrovía Paraguay-Paraná en todo el tramo bajo jurisdicción argentina.
- b)** El mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva de la República Argentina, en lo pertinente a control de tráfico y seguridad de la navegación.
- c)** Los puertos, terminales, radas, zonas de fondeo, canales de acceso y áreas de maniobra.
- d)** Todo buque de bandera nacional o extranjera que navegue, fondee, opere o transite por las aguas mencionadas en los incisos precedentes.
- e)** Las personas físicas y jurídicas que presten servicios de practicaje, pilotaje, remolque de asistencia a la navegación u otros servicios auxiliares vinculados a

la seguridad marítima y fluvial.

ARTÍCULO 3.- *Principios rectores.* El SINCOSMI se rige por los siguientes principios:

- a)** Soberanía efectiva: el control de la navegación en aguas argentinas constituye una función indelegable del Estado Nacional.
- b)** Seguridad de la navegación: toda regulación debe garantizar la prevención de accidentes, encallamientos, colisiones y derrames.
- c)** Eficiencia logística: la regulación debe facilitar el comercio exterior y la competitividad de la cadena de transporte, sin sacrificar la seguridad.
- d)** Inteligencia situacional: el Estado debe mantener conciencia operativa permanente sobre los flujos marítimos y fluviales.
- e)** Innovación tecnológica: incorporación progresiva de sistemas de inteligencia artificial, telemetría, monitoreo remoto y análisis predictivo.
- f)** Proporcionalidad regulatoria: las exigencias se graduarán según el nivel de riesgo de cada zona, tipo de buque y operación.
- g)** Responsabilidad clara: la cadena de responsabilidad ante incidentes debe estar definida sin ambigüedades.
- h)** Interoperabilidad institucional: la cooperación entre organismos civiles y militares del Estado es condición esencial del sistema.
- i)** Carácter civil de la regulación: el SINCOSMI es un sistema de regulación civil de la navegación comercial; la participación de la Armada Argentina se circunscribe a sus funciones de inteligencia estratégica y doctrina naval, sin que ello importe el ejercicio de funciones de policía, jurisdicción penal ni intervención en decisiones comerciales de los operadores privados.

ARTÍCULO 4.- *Definiciones.* A los efectos de la presente ley se entiende por:

- a)** Practicaje: servicio de asesoramiento técnico y guía de navegación prestado a bordo de un buque por un profesional habilitado con conocimiento local específico de las aguas, canales, corrientes, profundidades y condiciones particulares de una zona determinada.
- b)** Pilotaje: servicio de conducción de un buque en maniobras de entrada, salida, atraque, desatraque y navegación en aguas portuarias o restringidas.



- c)** Práctico: profesional habilitado para prestar el servicio de practicaje o pilotaje, inscripto en el Registro Nacional de Prácticos y Pilotos que crea la presente ley.
- d)** Zona de practicaje: área geográfica delimitada donde el servicio de practicaje es obligatorio, condicionado o dispensado, según la clasificación de riesgo establecida en esta ley.
- e)** Nivel de riesgo: clasificación técnica de cada zona navegable según parámetros de profundidad, densidad de tráfico, condiciones meteorológicas, proximidad a infraestructura crítica y antecedentes de siniestralidad.
- f)** Conciencia situacional marítima: capacidad del Estado para conocer en tiempo real la ubicación, identidad, carga, trayectoria y condición operativa de los buques en aguas jurisdiccionales.
- g)** Sistema de Identificación Automática Avanzado (AIS-A): sistema de transpondedores y receptores de señales de identificación de buques, integrado con capacidades de procesamiento de datos, inteligencia artificial, correlación con fuentes satelitales independientes y análisis predictivo.
- h)** Plataforma Integrada de Monitoreo Marítimo (PIMM): sistema tecnológico centralizado de procesamiento, visualización, correlación multifuente y análisis de datos de tráfico marítimo y fluvial.
- i)** Informe de navegación soberana: reporte estandarizado que el práctico transmite en tiempo real al SINCOSMI con datos operativos, observaciones de seguridad e información de inteligencia marítima.
- j)** Spoofing marítimo: manipulación, falsificación o suplantación de señales de identificación, posición o datos transmitidos por sistemas de identificación automática de buques.
- k)** Unidad de Priorización de Amenazas (UPA): subsistema automatizado de clasificación, jerarquización y escalamiento de alertas dentro de la PIMM.

TÍTULO II - ARQUITECTURA INSTITUCIONAL DEL SINCOSMI

Capítulo I - Creación y estructura

ARTÍCULO 5.- *Creación.* Créase el Sistema Nacional de Control y Soberanía Marítima Inteligente (SINCOSMI) como sistema interagencial de articulación, planificación y ejecución de las funciones de control de navegación, seguridad marítima y fluvial,



inteligencia situacional y regulación del practicaje y pilotaje en las aguas de la República Argentina.

ARTÍCULO 6.- *Naturaleza jurídica.* El SINCOSMI no constituye un nuevo organismo sino un sistema de coordinación vinculante entre los organismos competentes del Estado Nacional en materia marítima, fluvial y portuaria. Las decisiones adoptadas en el marco del SINCOSMI son obligatorias para los organismos integrantes en el ámbito de sus respectivas competencias. El SINCOSMI es un sistema de regulación civil; ninguna de sus funciones importa el ejercicio de jurisdicción militar sobre la actividad comercial ni sobre los operadores privados.

ARTÍCULO 7.- *Integración.* El SINCOSMI está integrado por:

- a) La Armada Argentina, a través del organismo que designe el Estado Mayor General de la Armada, con funciones de conducción estratégica, inteligencia marítima y doctrina de navegación soberana.
- b) La Prefectura Naval Argentina, con funciones de ejecución operativa, fiscalización, seguridad de la navegación y policía marítima.
- c) La autoridad nacional de transporte que determine el Poder Ejecutivo Nacional, con funciones de regulación económica, tarifaria y de habilitación de servicios.
- d) El Nodo Tecnológico de Soberanía Marítima, que se crea en el Título III de la presente ley, con funciones de desarrollo, operación y mantenimiento de los sistemas tecnológicos del SINCOSMI.
- e) El Servicio de Hidrografía Naval, con funciones de provisión de información hidrográfica, cartográfica y oceanográfica.

ARTÍCULO 8.- *Consejo Directivo.* El SINCOSMI será conducido por un Consejo Directivo compuesto por un representante titular y un alterno de cada organismo integrante, designados por la máxima autoridad de cada uno. La presidencia del Consejo Directivo será ejercida por el representante de la Armada Argentina. El Consejo sesionará con periodicidad mensual como mínimo y sus decisiones se adoptarán por mayoría simple. En caso de empate, el presidente ejercerá voto dirimente exclusivamente en las cuestiones relativas a clasificación de zonas de riesgo, definición de zonas de interés estratégico naval, estándares tecnológicos del sistema y protocolos de emergencia. En las cuestiones de naturaleza tarifaria, regulación económica del servicio y otorgamiento



o revocación de dispensas, el empate se resolverá a favor de la posición sostenida por la autoridad nacional de transporte.

ARTÍCULO 9.- *Funciones del Consejo Directivo.* Son funciones del Consejo Directivo:

- a) Aprobar el Plan Nacional de Control Marítimo y Fluvial con periodicidad bienal.
- b) Clasificar y reclasificar las zonas de practicaje según niveles de riesgo.
- c) Establecer los estándares tecnológicos mínimos del sistema.
- d) Aprobar los programas de formación y certificación de prácticos.
- e) Resolver conflictos de competencia entre organismos integrantes.
- f) Proponer al Poder Ejecutivo Nacional las modificaciones tarifarias del servicio de practicaje.
- g) Elevar al Congreso de la Nación un informe anual de gestión con indicadores de desempeño, siniestralidad y eficiencia del sistema.

ARTÍCULO 10.- *Control parlamentario reforzado.* El Consejo Directivo del SINCOSMI comparecerá anualmente ante la comisión competente en materia de transporte y defensa de cada Cámara del Congreso de la Nación para rendir informe de gestión. El informe incluirá, como mínimo: la evolución de la clasificación de zonas de riesgo con justificación técnica de cada reclasificación, el estado de implementación tecnológica de la PIMM, los indicadores de siniestralidad comparados con los tres años anteriores, la ejecución del FOSOMAR con detalle de destino de recursos, y las dispensas otorgadas y revocadas con análisis de resultados. La comisión parlamentaria podrá convocar al Consejo Directivo en cualquier momento por resolución fundada. El SINCOSMI estará sujeto a auditoría técnica externa independiente, contratada por concurso público cada tres años, cuyo informe será público y se remitirá al Congreso de la Nación y a la Auditoría General de la Nación.

Capítulo II - Rol de la Armada Argentina

ARTÍCULO 11.- *Conducción estratégica.* La Armada Argentina ejerce la conducción estratégica del SINCOSMI. A tal efecto, le corresponde:

- a) Elaborar la doctrina de navegación soberana y los protocolos de control de tráfico en zonas estratégicas.
- b) Dirigir el subsistema de inteligencia marítima integrado a la Plataforma Integrada de Monitoreo Marítimo.

- c) Definir las zonas de interés estratégico naval donde el practicaje tendrá carácter obligatorio sin excepciones.
- d) Participar en la formación de prácticos en materias de defensa, reconocimiento de amenazas y protocolos de emergencia.
- e) Coordinar con el Sistema Nacional de Inteligencia las actividades de vigilancia y detección de actividades ilícitas en aguas jurisdiccionales, sin perjuicio de los límites establecidos por la Ley 24.059 de Seguridad Interior y la Ley 25.520 de Inteligencia Nacional y sus modificatorias. En ningún caso la Armada Argentina realizará, en el marco del SINCOSMI, actividades de inteligencia interior, vigilancia sobre personas ni intervención en asuntos ajenos a la seguridad de la navegación y la conciencia situacional marítima.
- f) Elaborar la modelización de riesgos de las rutas de navegación estratégicas.

ARTÍCULO 12.- *Límites de la conducción estratégica.* La conducción estratégica que ejerce la Armada Argentina en el marco del SINCOSMI no implica ni autoriza: el ejercicio de funciones de policía de seguridad, que corresponden exclusivamente a la Prefectura Naval Argentina; la intervención directa en decisiones comerciales de armadores, operadores navieros o autoridades portuarias; el ejercicio de jurisdicción penal o disciplinaria sobre personas civiles; ni la subordinación de los organismos civiles integrantes del SINCOSMI a la cadena de mando militar. Las funciones de la Armada Argentina en el SINCOSMI se circunscriben a la inteligencia estratégica, la doctrina de navegación, la modelización de riesgos y la formación especializada, conforme al principio de carácter civil de la regulación establecido en el artículo 3 inciso i) de la presente ley.

ARTÍCULO 13.- *Inteligencia marítima.* La Armada Argentina operará un Centro de Inteligencia Marítima (CIMAR) dentro del SINCOSMI, encargado de procesar la información proveniente de los prácticos, los sistemas AIS-A, la PIMM, las estaciones de monitoreo y toda otra fuente de información relevante para la conciencia situacional marítima. El CIMAR constituye el nodo analítico del sistema y sus productos de inteligencia serán distribuidos a todos los organismos integrantes.

Capítulo III - Rol de la Prefectura Naval Argentina

ARTÍCULO 14.- *Ejecución operativa.* La Prefectura Naval Argentina ejerce la ejecución operativa del SINCOSMI. A tal efecto, le corresponde:



- a) Fiscalizar el cumplimiento de la obligación de practicaje y pilotaje según la clasificación de zonas.
- b) Habilitar y controlar a los prácticos y pilotos inscriptos en el Registro Nacional.
- c) Operar los centros de control de tráfico marítimo y los Servicios de Tráfico de Buques (VTS).
- d) Instruir los sumarios por infracciones a la presente ley y aplicar las sanciones correspondientes.
- e) Coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) con el SINCOSMI.
- f) Remitir en tiempo real al CIMAR toda la información operativa relevante.

ARTÍCULO 15.- *Inspecciones y fiscalización.* La Prefectura Naval Argentina realizará inspecciones periódicas y aleatorias a los buques que transiten por aguas jurisdiccionales para verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente ley, incluyendo la operatividad de los sistemas AIS-A, la contratación de prácticos cuando corresponda y el cumplimiento de los protocolos de seguridad de la navegación.

TÍTULO III - NODO TECNOLÓGICO DE SOBERANÍA MARÍTIMA

Capítulo I - Creación y funciones

ARTÍCULO 16.- *Creación del Nodo Tecnológico.* Créase el Nodo Tecnológico de Soberanía Marítima (NOTSM) como unidad técnica especializada dentro del SINCOSMI, con sede operativa en la Armada Argentina y financiamiento a través del Fondo de Soberanía Marítima que crea el Título VIII de la presente ley. El NOTSM podrá articular con universidades nacionales, centros de investigación y empresas tecnológicas nacionales para el desarrollo de sus sistemas.

ARTÍCULO 17.- *Funciones del NOTSM.* Son funciones del Nodo Tecnológico de Soberanía Marítima:

- a) Diseñar, desarrollar, implementar y mantener la Plataforma Integrada de Monitoreo Marítimo (PIMM).
- b) Administrar el sistema AIS-A y sus nodos de recepción distribuidos en el territorio nacional.



- c) Desarrollar algoritmos de inteligencia artificial para detección de anomalías de navegación, predicción de riesgos y optimización de rutas.
- d) Operar los sistemas de telemetría en tiempo real de las zonas de practicaje.
- e) Garantizar la ciberseguridad de todos los sistemas tecnológicos del SINCOSMI.
- f) Proveer soporte tecnológico a los prácticos mediante dispositivos de reportería digital embarcados.
- g) Desarrollar y mantener el Registro Nacional Digital de Prácticos y Pilotos.
- h) Operar la Unidad de Priorización de Amenazas (UPA) integrada a la PIMM.

ARTÍCULO 18.- *Unidad de Priorización de Amenazas.* Dentro de la PIMM, funcionará la Unidad de Priorización de Amenazas (UPA) como subsistema automatizado de clasificación, jerarquización y escalamiento de alertas. La UPA procesará el flujo total de datos del sistema y lo filtrará mediante algoritmos de detección de anomalías, asignando a cada alerta un nivel de prioridad según criterios de riesgo para la seguridad de la navegación, el medio ambiente, la integridad de la infraestructura y la soberanía. Solo las alertas que superen el umbral de prioridad establecido por el Consejo Directivo serán escaladas a los operadores humanos del CIMAR y de la Prefectura Naval Argentina. La UPA deberá garantizar que el volumen de alertas escaladas no exceda la capacidad operativa del personal de turno, evitando la saturación informativa. Los algoritmos de la UPA serán auditables, documentados y sujetos a revisión técnica periódica. Toda decisión automatizada de la UPA que genere consecuencias operativas, incluyendo el escalamiento de alertas, la activación de protocolos de emergencia o la suspensión automática de dispensas, deberá ser trazable en su cadena lógica, registrada con marca temporal y revisable por un operador humano calificado. Ninguna sanción administrativa ni restricción de derechos podrá fundarse exclusivamente en una decisión automatizada de la UPA sin intervención y validación humana previa.

Capítulo II - Plataforma Integrada de Monitoreo Marítimo

ARTÍCULO 19.- *PIMM.* La Plataforma Integrada de Monitoreo Marítimo (PIMM) es el sistema tecnológico centralizado del SINCOSMI para la recepción, procesamiento, correlación multifuente, visualización y análisis de datos de tráfico marítimo y fluvial. La PIMM integrará como mínimo las siguientes fuentes de información:

- a) Sistemas de Identificación Automática (AIS y AIS-A).
- b) Radar de vigilancia costera y fluvial.



- c) Información satelital de observación de la Tierra, incluyendo datos de radar de apertura sintética (SAR) e imágenes ópticas, con capacidad de correlación independiente respecto de las señales AIS.
- d) Datos meteorológicos e hidrológicos en tiempo real.
- e) Informes de navegación soberana transmitidos por los prácticos.
- f) Información del Servicio de Hidrografía Naval.
- g) Datos de los Servicios de Tráfico de Buques (VTS) operados por la Prefectura Naval Argentina.

ARTÍCULO 20.- Acceso a la PIMM. El acceso a la Plataforma Integrada de Monitoreo Marítimo se regirá por niveles de clasificación que establecerá el Consejo Directivo del SINCOSMI. Los datos agregados y anonimizados de tráfico marítimo podrán ser puestos a disposición del sector privado y de la comunidad académica con fines de investigación y optimización logística, resguardando la información de carácter estratégico o de inteligencia.

ARTÍCULO 21.- Obligatoriedad del AIS-A y protección contra manipulación. Todo buque que navegue por aguas jurisdiccionales argentinas deberá portar y mantener operativo un transpondedor AIS conforme a los estándares que establezca el SINCOSMI. Los buques de bandera extranjera que ingresen a aguas jurisdiccionales deberán cumplir con los estándares internacionales vigentes de la Organización Marítima Internacional (OMI) en materia de identificación automática. La PIMM correlacionará permanentemente los datos AIS con información satelital independiente, incluyendo radar de apertura sintética (SAR) e imágenes ópticas, a efectos de detectar discrepancias indicativas de spoofing, apagado parcial, interferencias deliberadas o manipulación de datos de posición, identidad o rumbo. La detección de cualquier discrepancia entre la señal AIS y la verificación satelital independiente generará una alerta automática de la UPA, con escalamiento inmediato a la Prefectura Naval Argentina. La desactivación intencional, la manipulación, el spoofing o la interferencia deliberada del sistema AIS constituyen infracción muy grave en los términos del Título IX de la presente ley.

TÍTULO IV - RÉGIMEN DE PRACTICAJE Y PILOTAJE

Capítulo I - Naturaleza jurídica y función

ARTÍCULO 22.- Naturaleza del servicio. El practicaaje y el pilotaje constituyen servicios de



interés estratégico nacional. El práctico actúa como asesor técnico del capitán del buque en materia de navegación local y, simultáneamente, como agente de información del Estado integrado al SINCOSMI. La dualidad funcional del práctico como asesor de navegación y como sensor humano del sistema de control marítimo es condición esencial del servicio.

ARTÍCULO 23.- *Funciones del práctico.* Son funciones del práctico habilitado bajo el régimen de la presente ley:

- a) Asesorar al capitán del buque en la navegación segura por la zona de practicaje, aportando conocimiento local sobre canales, profundidades, corrientes, bancos, obstáculos y condiciones particulares.
- b) Transmitir en tiempo real al SINCOSMI, a través de los dispositivos provistos por el NOTSM, el Informe de Navegación Soberana con datos operativos del buque, observaciones de seguridad, estado de la carga y toda otra información relevante.
- c) Certificar el cumplimiento operativo del buque respecto de los estándares de seguridad exigidos por la normativa argentina y los convenios internacionales.
- d) Reportar de manera inmediata cualquier anomalía, amenaza, actividad sospechosa o condición insegura detectada durante la prestación del servicio.
- e) Colaborar con la Prefectura Naval Argentina y la Armada Argentina en los protocolos de emergencia, búsqueda y salvamento que se activen durante la prestación del servicio.

ARTÍCULO 24.- *Relación con el capitán.* El práctico asesora al capitán, quien conserva en todo momento el mando y la responsabilidad del buque conforme al derecho de la navegación. La presencia del práctico a bordo no exime al capitán de su responsabilidad por las decisiones de navegación. El práctico está obligado a registrar por escrito cualquier desacuerdo con las decisiones del capitán que considere riesgosas, transmitirlo al SINCOSMI y, en caso de peligro inminente, notificar a la Prefectura Naval Argentina.

Capítulo II - Clasificación de zonas y régimen de obligatoriedad

ARTÍCULO 25.- *Clasificación de zonas de riesgo.* El Consejo Directivo del SINCOSMI clasificará todas las zonas navegables de jurisdicción argentina en tres niveles de riesgo:

a) Zona de Riesgo Alto (ZRA): zonas donde el practicaje es obligatorio para todo buque, sin excepciones. Incluyen, como mínimo, la Hidrovía Paraguay-Paraná en toda su extensión, los canales de acceso a puertos de ultramar, las zonas de maniobra portuaria en puertos de categoría A según la clasificación vigente, y las zonas declaradas de interés estratégico naval por la Armada Argentina.

b) Zona de Riesgo Medio (ZRM): zonas donde el practicaje es obligatorio con posibilidad de dispensa condicionada. La dispensa podrá otorgarse a capitanes que acrediten conocimiento local certificado, experiencia mínima documentada en la zona y aprobación de examen ante el SINCOSMI, y exclusivamente para buques que cumplan los requisitos de porte máximo y tipo que establezca la reglamentación.

c) Zona de Riesgo Bajo (ZRB): zonas donde el practicaje es optativo. Los buques que naveguen sin práctico en ZRB deberán portar AIS-A operativo y estar sujetos a supervisión remota permanente a través de la PIMM. El SINCOSMI podrá reclasificar una ZRB a ZRM o ZRA en cualquier momento por razones de seguridad.

ARTÍCULO 26.- *Criterios de clasificación.* La clasificación de zonas de riesgo se basará en los siguientes criterios técnicos, evaluados con metodología estandarizada y datos objetivos:

- a)** Profundidad disponible y variabilidad batimétrica.
- b)** Ancho del canal navegable y margen de maniobra.
- c)** Densidad de tráfico y frecuencia de cruces.
- d)** Condiciones meteorológicas e hidrológicas predominantes y extremas.
- e)** Proximidad a infraestructura crítica, poblaciones o áreas ambientalmente sensibles.
- f)** Antecedentes de siniestralidad en los últimos diez años.
- g)** Presencia de corrientes, bancos móviles u otros peligros naturales dinámicos.
- h)** Interés estratégico naval o de seguridad declarado por la Armada Argentina o la Prefectura Naval Argentina.

ARTÍCULO 27.- *Revisión periódica.* La clasificación de zonas será revisada cada dos años o cada vez que se produzca un cambio significativo en las condiciones de riesgo. Las



reclasificaciones que aumenten el nivel de riesgo tendrán efecto inmediato. Las reclasificaciones que disminuyan el nivel de riesgo requerirán un período de evaluación no inferior a seis meses.

ARTÍCULO 28.- *Practicaje obligatorio sin excepciones.* En las Zonas de Riesgo Alto (ZRA), el practicaje es obligatorio para todo buque, incluidos los de bandera nacional, sin posibilidad de dispensa, sustitución por capitanes extranjeros ni reemplazo por sistemas tecnológicos. Esta obligatoriedad solo podrá ser modificada por ley del Congreso de la Nación.

Capítulo III - Régimen de dispensas

ARTÍCULO 29.- *Dispensa en Zonas de Riesgo Medio.* En las Zonas de Riesgo Medio (ZRM), el Consejo Directivo del SINCOSMI podrá otorgar dispensas individuales de practicaje cuando se acredite el cumplimiento simultáneo de los siguientes requisitos:

- a) El capitán del buque posea certificado de conocimiento local de la zona emitido por el SINCOSMI, con vigencia máxima de dos años.
- b) El capitán acredite un mínimo de doce tránsitos documentados por la zona en los últimos veinticuatro meses, con evaluación satisfactoria.
- c) El buque cumpla con los límites de porte máximo que establezca el Consejo Directivo para dispensas en cada zona.
- d) El buque porte AIS-A operativo y el capitán se comprometa a mantener comunicación permanente con la PIMM.
- e) El buque cuente con seguro de responsabilidad civil vigente que cubra los riesgos de navegación sin práctico, con cobertura mínima que establezca la reglamentación.

ARTÍCULO 30.- *Revocación de dispensas.* Las dispensas serán revocadas automáticamente cuando se produzca cualquiera de las siguientes circunstancias:

- a) El capitán sea sancionado por infracción a la normativa de navegación.
- b) Se registre un incidente de seguridad atribuible al buque dispensado.
- c) La zona sea reclasificada a Zona de Riesgo Alto.
- d) El capitán no complete el mínimo de tránsitos exigidos en el período de vigencia de la dispensa.



ARTÍCULO 31.- *Prohibición de dispensa general.* Queda prohibida la emisión de dispensas generales, permanentes o de carácter colectivo. Toda dispensa es individual, intransferible, temporaria y revocable.

TÍTULO V - REGISTRO NACIONAL DE PRÁCTICOS Y PILOTOS

Capítulo I - Creación y funcionamiento

ARTÍCULO 32.- *Registro Nacional.* Créase el Registro Nacional de Prácticos y Pilotos (RNPP) como registro público digital administrado por la Prefectura Naval Argentina bajo los estándares tecnológicos del NOTSM. La inscripción en el RNPP es condición necesaria e indispensable para la prestación del servicio de practicaje o pilotaje en aguas jurisdiccionales argentinas.

ARTÍCULO 33.- *Requisitos de inscripción.* Para inscribirse en el RNPP, el aspirante deberá acreditar:

- a)** Nacionalidad argentina.
- b)** Título de capitán de ultramar o de navegación fluvial, según la zona de habilitación pretendida, emitido o revalidado por autoridad argentina competente.
- c)** Experiencia de navegación mínima de cinco años como oficial de cubierta, de los cuales al menos dos en aguas argentinas.
- d)** Aprobación del curso de formación integral para prácticos del SINCOSMI, que incluirá módulos de navegación local, seguridad marítima, protección ambiental, inteligencia marítima y uso de sistemas tecnológicos del NOTSM.
- e)** Aptitud psicofísica certificada conforme a los estándares que establezca la reglamentación.
- f)** Aprobación de examen de competencia ante tribunal evaluador integrado por representantes de la Armada Argentina, la Prefectura Naval Argentina y prácticos habilitados de reconocida trayectoria.
- g)** Certificado de antecedentes penales y declaración jurada de no encontrarse inhabilitado para el ejercicio de funciones públicas o actividades de seguridad.

ARTÍCULO 34.- *Habilitación por zonas.* La habilitación del práctico será otorgada por zona específica. Para obtener habilitación en zonas adicionales, el práctico deberá



acreditar conocimiento local y aprobar el examen correspondiente a cada zona. La habilitación tendrá vigencia de tres años, renovable mediante recertificación.

Capítulo II - Formación y certificación continua

ARTÍCULO 35.- *Sistema de formación.* El SINCOSMI implementará un sistema de formación de prácticos basado en el modelo de competencias de la aviación civil, con los siguientes componentes:

- a) Formación inicial teórico-práctica con duración mínima de doce meses, que incluirá embarques supervisados en la zona de habilitación.
- b) Entrenamiento en simulador de navegación para escenarios de emergencia, condiciones extremas y maniobras críticas.
- c) Módulo de inteligencia marítima y protocolos de reporte al SINCOSMI, dictado con participación de la Armada Argentina.
- d) Módulo de protección ambiental y respuesta ante derrames.
- e) Evaluación de competencias por tribunal examinador independiente.

ARTÍCULO 36.- *Certificación continua.* Los prácticos habilitados deberán cumplir con un programa de certificación continua que incluirá:

- a) Mínimo de tránsitos anuales por zona de habilitación, que establecerá la reglamentación.
- b) Actualización profesional obligatoria anual, con carga horaria mínima de cuarenta horas.
- c) Recertificación trienal mediante examen teórico-práctico y evaluación psicofísica.
- d) Evaluación de desempeño basada en los datos registrados por la PIMM y los informes de navegación soberana.

ARTÍCULO 37.- *Deshabilitación.* El SINCOSMI podrá disponer la suspensión o cancelación de la habilitación del práctico cuando se acredite: incumplimiento de los requisitos de certificación continua, conducta negligente o temeraria en el ejercicio de sus funciones, ocultamiento de información relevante al SINCOSMI, incapacidad psicofísica sobreviniente, o sanción penal firme por delito doloso. La decisión será recurrible ante la justicia federal con competencia en la materia.



Capítulo III - Acceso al mercado y condiciones de prestación

ARTÍCULO 38.- *Libre acceso regulado.* El acceso al ejercicio del practicaaje y pilotaje es libre para todo profesional que cumpla los requisitos de inscripción en el RNPP. Queda prohibida toda restricción numérica artificial, cupo, exclusión territorial o práctica que limite el acceso de nuevos prácticos habilitados al mercado.

ARTÍCULO 39.- *Modalidades de prestación.* El servicio de practicaaje podrá prestarse bajo las siguientes modalidades:

- a) Práctico independiente inscripto en el RNPP.
- b) Sociedad o cooperativa de prácticos habilitados.
- c) Servicio de practicaaje organizado por la autoridad portuaria en puertos públicos, con prácticos inscriptos en el RNPP.

ARTÍCULO 40.- *Prohibición de monopolios.* Queda prohibida toda práctica, acuerdo o conducta que tenga por objeto o efecto restringir la competencia en la prestación del servicio de practicaaje. La autoridad de aplicación en materia de defensa de la competencia ejercerá vigilancia activa sobre este mercado. Los acuerdos de exclusividad entre prestadores de practicaaje y operadores portuarios o navieras son nulos de nulidad absoluta.

ARTÍCULO 41.- *Servicio de guardia y disponibilidad.* El SINCOSMI garantizará la disponibilidad permanente de prácticos habilitados en todas las Zonas de Riesgo Alto y Medio. A tal efecto, organizará un sistema de guardia rotativa con tiempos máximos de espera que establezca la reglamentación. El incumplimiento de los tiempos máximos de espera habilitará al armador a solicitar la intervención directa de la Prefectura Naval Argentina.

TÍTULO VI - RÉGIMEN TARIFARIO

ARTÍCULO 42.- *Principio tarifario.* Las tarifas del servicio de practicaaje y pilotaje serán reguladas por el Consejo Directivo del SINCOSMI con base en los siguientes principios:

- a) Razonabilidad: las tarifas deben cubrir los costos operativos del servicio, la amortización de inversiones tecnológicas y una retribución justa al práctico, sin constituir barrera al comercio.
- b) Transparencia: las tarifas, sus componentes y la metodología de cálculo serán



públicas.

c) Proporcionalidad: las tarifas se graduarán según el tipo de buque, su porte, la complejidad de la maniobra y la zona de prestación.

d) Competitividad regional: las tarifas serán comparadas periódicamente con las vigentes en puertos de la región y del Atlántico Sur.

ARTÍCULO 43.- *Componentes de la tarifa.* La tarifa del servicio de practica se compondrá de:

a) Honorario profesional del práctico.

b) Contribución al Fondo de Soberanía Marítima, en el porcentaje que establezca el Consejo Directivo, no superior al quince por ciento de la tarifa total.

c) Gastos operativos de transporte del práctico al buque.

ARTÍCULO 44.- *Revisión tarifaria.* Las tarifas serán revisadas anualmente por el Consejo Directivo del SINCOSMI, con audiencia previa de los sectores involucrados. La reglamentación establecerá el procedimiento de actualización, que deberá contemplar indicadores de costos, inflación y competitividad.

TÍTULO VII - RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD

ARTÍCULO 45.- *Responsabilidad del capitán.* El capitán del buque es responsable de las decisiones de navegación en todo momento, aun cuando el práctico se encuentre a bordo asesorando. La presencia del práctico no transfiere ni atenúa la responsabilidad del capitán por el gobierno del buque.

ARTÍCULO 46.- *Responsabilidad del práctico.* El práctico es responsable profesionalmente por la calidad técnica de su asesoramiento. Responde civilmente cuando el incidente sea consecuencia directa de un asesoramiento erróneo, negligente o contrario a las reglas del arte de la navegación, en la medida de su contribución causal al daño.

ARTÍCULO 47.- *Responsabilidad del armador.* El armador u operador del buque responde solidariamente con el capitán por los daños causados durante la navegación, conforme a las disposiciones del Código de Comercio, la Ley de la Navegación y los convenios internacionales ratificados por la República Argentina.



ARTÍCULO 48.- *Responsabilidad del Estado.* El Estado Nacional responde exclusivamente por fallas graves y comprobables en el funcionamiento del SINCOSMI que sean causa adecuada y directa de un incidente. Se entiende por falla grave la disfunción del sistema que un organismo diligente en iguales circunstancias habría detectado y corregido, incluyendo: errores manifiestos en la clasificación de zonas de riesgo que omitan datos objetivos de peligrosidad, fallas comprobadas en los sistemas tecnológicos del NOTSM que induzcan a error de navegación y que no hayan sido advertidas ni corregidas pese a ser técnicamente detectables, y deficiencias graves en la señalización o información hidrográfica oficial. No constituyen falla grave del sistema: las limitaciones inherentes a la tecnología conforme al estado del arte, los errores profesionales del práctico, las decisiones del capitán, ni las condiciones meteorológicas o hidrológicas extraordinarias que excedan los parámetros de diseño del sistema. La carga de la prueba de la falla grave y de su nexo causal con el daño corresponde al reclamante.

ARTÍCULO 49.- *Seguro obligatorio.* Todo práctico inscripto en el RNPP deberá contratar y mantener vigente un seguro de responsabilidad civil profesional con cobertura mínima que establezca la reglamentación. El armador u operador del buque que solicite dispensa de practica en Zonas de Riesgo Medio deberá contratar un seguro adicional específico que cubra los riesgos de la navegación sin práctico.

ARTÍCULO 50.- *Investigación de accidentes.* Todo accidente, incidente grave o cuasi accidente ocurrido en aguas jurisdiccionales será investigado por un comité de investigación ad hoc constituido por el SINCOSMI, integrado por representantes de la Armada Argentina, la Prefectura Naval Argentina y un experto independiente. El informe de investigación será público, tendrá carácter técnico y no podrá ser utilizado como prueba en procedimientos judiciales contra el práctico o el capitán, salvo que revele conducta dolosa.

TÍTULO VIII - FONDO DE SOBERANÍA MARÍTIMA

ARTÍCULO 51.- *Creación del Fondo.* Créase el Fondo de Soberanía Marítima (FOSOMAR) como fondo fiduciario público de afectación específica, destinado a financiar las actividades del SINCOSMI, el NOTSM y la formación de prácticos.

ARTÍCULO 52.- *Recursos del Fondo.* El FOSOMAR se integrará con los siguientes recursos:



- a) La contribución incluida en la tarifa de practicaje conforme al artículo 43 inciso b) de la presente ley.
- b) Una tasa de tránsito estratégico aplicable a todo buque de bandera extranjera que transite por zonas declaradas de interés estratégico naval, cuyo monto fijará el Consejo Directivo del SINCOSMI.
- c) Las multas recaudadas por infracciones a la presente ley.
- d) Los aportes que el Presupuesto General de la Administración Nacional destine al sistema.
- e) Donaciones, legados y aportes de cooperación internacional.
- f) Los rendimientos financieros de los activos del Fondo.

ARTÍCULO 53.- Destino de los recursos. Los recursos del FOSOMAR se destinarán exclusivamente a:

- a) Desarrollo, adquisición y mantenimiento de los sistemas tecnológicos del NOTSM y la PIMM.
- b) Financiamiento de los programas de formación y certificación de prácticos.
- c) Infraestructura de monitoreo costero y fluvial.
- d) Investigación y desarrollo en tecnologías de seguridad de la navegación.
- e) Gastos operativos del CIMAR.

ARTÍCULO 54.- Administración y transparencia del Fondo. El FOSOMAR será administrado por un comité fiduciario integrado por un representante del Ministerio de Economía, un representante de la Armada Argentina y un representante de la Prefectura Naval Argentina, bajo la fiscalización de la Auditoría General de la Nación. Los gastos de administración, estructura y funcionamiento del comité fiduciario y de la fiducia no podrán exceder el diez por ciento del total de los recursos anuales del FOSOMAR. El comité fiduciario publicará trimestralmente un informe de ejecución financiera con detalle de ingresos, egresos y destino de cada partida, accesible en formato abierto a través de la ventanilla única digital del SINCOSMI. El comité fiduciario presentará además un informe anual de gestión al Congreso de la Nación y al Consejo Directivo del SINCOSMI. Los miembros del comité fiduciario estarán alcanzados por las incompatibilidades y el régimen de conflicto de intereses aplicables a los funcionarios públicos.

TÍTULO IX - RÉGIMEN SANCIONATORIO

Capítulo I - Infracciones

ARTÍCULO 55.- *Clasificación de infracciones.* Las infracciones a la presente ley se clasifican en leves, graves y muy graves.

ARTÍCULO 56.- *Infracciones leves.* Constituyen infracciones leves:

- a) La demora injustificada del práctico en la presentación al servicio.
- b) La transmisión incompleta o tardía del Informe de Navegación Soberana.
- c) El incumplimiento de los plazos de actualización profesional, sin que medie justificación.

ARTÍCULO 57.- *Infracciones graves.* Constituyen infracciones graves:

- a) La navegación sin práctico obligatorio en Zona de Riesgo Alto o Medio.
- b) La prestación de servicio de practicaje sin inscripción vigente en el RNPP.
- c) La negativa del capitán a aceptar práctico obligatorio.
- d) El ocultamiento de información relevante por parte del práctico al SINCOSMI.
- e) La prestación del servicio bajo los efectos de sustancias que alteren las capacidades psicofísicas.

ARTÍCULO 58.- *Infracciones muy graves.* Constituyen infracciones muy graves:

- a) La conducta dolosa del práctico que cause o contribuya a causar un accidente marítimo.
- b) La falsificación de habilitaciones, certificados o informes.
- c) La reiteración de infracciones graves.
- d) La obstrucción deliberada de las funciones de fiscalización de la Prefectura Naval Argentina o del SINCOSMI.
- e) El uso del servicio de practicaje para facilitar actividades de contrabando, narcotráfico u otras actividades ilícitas.
- f) La desactivación intencional, manipulación, spoofing o interferencia deliberada del sistema AIS, conforme al artículo 21 de la presente ley.

Capítulo II - Sanciones

ARTÍCULO 59.- *Sanciones aplicables.* Las sanciones aplicables según la gravedad de la



infracción son:

- a) Infracciones leves: apercibimiento o multa de hasta quinientas Unidades Fijas que establezca la reglamentación.
- b) Infracciones graves: multa de quinientas una a cinco mil Unidades Fijas, suspensión de la habilitación por un plazo de treinta días a un año, o retención del buque hasta regularización.
- c) Infracciones muy graves: multa de cinco mil una a cincuenta mil Unidades Fijas, cancelación definitiva de la habilitación del práctico, prohibición de ingreso del buque a aguas jurisdiccionales por un plazo de hasta cinco años, o combinación de las anteriores.

ARTÍCULO 60.- *Procedimiento sancionatorio.* La instrucción de los procedimientos sancionatorios corresponde a la Prefectura Naval Argentina. El práctico, capitán, armador u operador sancionado podrá recurrir la resolución ante el Consejo Directivo del SINCOSMI en primera instancia y ante la justicia federal con competencia marítima en segunda instancia. El recurso no suspende la ejecución de la sanción, salvo medida cautelar judicial.

ARTÍCULO 61.- *Solidaridad en el pago de multas.* El armador, operador y agente marítimo del buque infractor responden solidariamente por el pago de las multas impuestas al capitán del buque por infracciones a la presente ley.

TÍTULO X - PROTECCIÓN AMBIENTAL

ARTÍCULO 62.- *Deber de protección.* El SINCOSMI incorporará la protección del medio ambiente acuático como criterio transversal en todas sus funciones. La clasificación de zonas de riesgo deberá considerar especialmente la proximidad a áreas naturales protegidas, humedales, reservas de biosfera y zonas de pesca artesanal.

ARTÍCULO 63.- *Protocolo ambiental del práctico.* El práctico deberá reportar al SINCOSMI, como parte del Informe de Navegación Soberana, toda observación relativa a: vertimientos de sustancias contaminantes, presencia de manchas de hidrocarburos, conductas potencialmente dañinas del buque para el medio ambiente, y cualquier otra anomalía ambiental detectada durante la prestación del servicio.

ARTÍCULO 64.- *Plan de contingencia.* El SINCOSMI elaborará y mantendrá actualizado



un Plan Nacional de Contingencia para Derrames en Aguas Navegables, coordinado con la Prefectura Naval Argentina y la autoridad ambiental nacional. El plan establecerá protocolos de respuesta inmediata, cadena de mando, recursos disponibles y procedimientos de activación.

ARTÍCULO 65.- *Zonas ambientalmente sensibles.* El Consejo Directivo del SINCOSMI, con dictamen de la autoridad ambiental nacional, podrá declarar zonas ambientalmente sensibles donde se aplicarán requisitos adicionales de navegación, incluyendo velocidad máxima reducida, practicaje obligatorio independientemente de la clasificación de riesgo general, y restricciones al tipo y tamaño de buques habilitados para transitar.

TÍTULO XI - PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS NAVIERAS

ARTÍCULO 66.- *Régimen diferenciado para PyMEs navieras.* Las pequeñas y medianas empresas navieras de bandera nacional que operen exclusivamente en cabotaje gozarán de un régimen diferenciado que incluirá:

- a) Tarifa de practicaje reducida en un treinta por ciento respecto de la tarifa general, financiada con recursos del FOSOMAR.
- b) Acceso preferente a los programas de formación de capitanes para obtención de certificados de conocimiento local.
- c) Plazos ampliados para la adaptación a los requisitos tecnológicos de la presente ley.

ARTÍCULO 67.- *Impacto regulatorio.* Toda nueva reglamentación dictada en el marco de la presente ley deberá acompañarse de un análisis de impacto regulatorio sobre las pequeñas y medianas empresas navieras, que será publicado junto con la norma. Cuando el impacto sea significativo, se establecerán plazos de adaptación diferenciados.

TÍTULO XII - SANDBOX REGULATORIO DE NAVEGACIÓN AUTÓNOMA

ARTÍCULO 68.- *Espacio regulatorio experimental.* Créase el Sandbox Regulatorio de Navegación Autónoma como espacio controlado para la experimentación de tecnologías de navegación autónoma, semiautónoma y de asistencia remota en aguas jurisdiccionales argentinas, bajo supervisión del SINCOSMI.



ARTÍCULO 69.- *Condiciones del sandbox.* La operación dentro del sandbox regulatorio requerirá:

- a) Autorización previa del Consejo Directivo del SINCOSMI, con dictamen técnico del NOTSM.
- b) Delimitación geográfica precisa de la zona de experimentación, que no podrá incluir Zonas de Riesgo Alto.
- c) Plan de seguridad aprobado con protocolos de intervención humana inmediata.
- d) Seguro de responsabilidad civil específico con cobertura ampliada.
- e) Participación obligatoria de un práctico calificado como supervisor remoto o a bordo.
- f) Duración máxima de dos años, renovable por un período adicional de igual plazo.

ARTÍCULO 70.- *Evaluación y escalamiento.* Los resultados de las experiencias desarrolladas en el sandbox serán evaluados por el NOTSM y el Consejo Directivo del SINCOSMI. Solo podrán incorporarse al régimen general las tecnologías que acrediten niveles de seguridad equivalentes o superiores al practicaje humano, verificados mediante datos objetivos durante un período mínimo de doce meses de operación experimental.

TÍTULO XIII - COOPERACIÓN INTERNACIONAL

ARTÍCULO 71.- *Convenios internacionales.* Las disposiciones de la presente ley se interpretarán en armonía con los convenios internacionales ratificados por la República Argentina en materia de seguridad de la navegación, protección del medio ambiente marino y formación de gente de mar, en particular el Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL, el Convenio STCW y las resoluciones pertinentes de la Organización Marítima Internacional.

ARTÍCULO 72.- *Cooperación regional.* El Poder Ejecutivo Nacional, por conducto de la autoridad competente en materia de relaciones exteriores, promoverá la celebración de acuerdos de cooperación en materia de control de navegación, practicaje y seguridad marítima con los Estados ribereños de la Cuenca del Plata, del Atlántico Sur y del Tratado



Antártico, con el objeto de armonizar estándares, compartir información de tráfico y coordinar respuestas a emergencias.

ARTÍCULO 73.- Reconocimiento de habilitaciones extranjeras. Las habilitaciones de prácticos emitidas por Estados extranjeros no serán reconocidas automáticamente para la prestación del servicio en aguas jurisdiccionales argentinas. Los prácticos extranjeros que pretendan ejercer en la República Argentina deberán cumplir con todos los requisitos de inscripción en el RNPP, incluyendo el examen de competencia en la zona de habilitación pretendida.

TÍTULO XIV - SIMPLIFICACIÓN ADMINISTRATIVA

ARTÍCULO 74.- Ventanilla única digital. Todos los trámites vinculados al SINCOSMI, incluyendo la inscripción en el RNPP, la solicitud de dispensas, la contratación de prácticos y la presentación de informes, se realizarán a través de una ventanilla única digital operada por el NOTSM. Queda prohibida la exigencia de documentación en soporte papel cuando exista versión digital con firma electrónica avanzada.

ARTÍCULO 75.- Silencio administrativo positivo. Las solicitudes de inscripción en el RNPP que cumplan con todos los requisitos documentales y de examen establecidos en la presente ley se considerarán aprobadas si la autoridad competente no se pronuncia dentro del plazo de treinta días hábiles, contados desde la presentación completa del expediente. Este régimen no se aplica a las solicitudes de dispensa de practica ni a las autorizaciones del sandbox regulatorio.

ARTÍCULO 76.- Declaración jurada. Para las actividades de riesgo bajo vinculadas al SINCOSMI que establezca la reglamentación, se admitirá el inicio de actividades mediante declaración jurada, sujeta a verificación posterior. La falsedad de la declaración jurada constituye infracción grave en los términos del Título IX.

TÍTULO XV - CLÁUSULAS DE REVISIÓN Y VIGENCIA

ARTÍCULO 77.- Cláusula de revisión (sunset review). El Congreso de la Nación revisará la presente ley a los diez años de su entrada en vigencia, sobre la base de un informe técnico elaborado por el Consejo Directivo del SINCOSMI que evaluará: la evolución de la siniestralidad, los indicadores de eficiencia logística, el desarrollo tecnológico del



sistema, el funcionamiento del régimen tarifario y la comparación con estándares internacionales. El informe será elevado al Congreso con una antelación mínima de un año al vencimiento del plazo decenal.

ARTÍCULO 78.- *Inflación regulatoria.* La reglamentación que se dicte en el marco de la presente ley no podrá crear requisitos, trámites ni obligaciones que no estén expresamente previstos o autorizados por el texto legal. Toda nueva exigencia reglamentaria deberá acompañarse de un análisis de necesidad, proporcionalidad e impacto sobre pequeñas y medianas empresas navieras.

TÍTULO XVI - DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

Capítulo I - Transición

ARTÍCULO 79.- *Plazo de implementación.* El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará la presente ley dentro de los ciento ochenta días corridos de su publicación en el Boletín Oficial. El SINCOSMI deberá estar plenamente operativo dentro de los veinticuatro meses de la publicación de la reglamentación.

ARTÍCULO 80.- *Transición de prácticos.* Los prácticos habilitados bajo el régimen anterior a la presente ley serán inscriptos de pleno derecho en el RNPP, conservando su habilitación por zona. Deberán completar el módulo de inteligencia marítima y uso de sistemas del NOTSM dentro de los doce meses de la puesta en funcionamiento del SINCOSMI. El incumplimiento de este plazo importará la suspensión de la habilitación hasta su cumplimiento.

ARTÍCULO 81.- *Transición tecnológica.* La implementación de los sistemas tecnológicos del NOTSM y la PIMM se realizará en forma progresiva, priorizando las Zonas de Riesgo Alto. El Consejo Directivo del SINCOSMI aprobará un cronograma de implementación tecnológica que garantice la cobertura total de las zonas de practica dentro del plazo de implementación del artículo 79.

ARTÍCULO 82.- *Fase piloto obligatoria.* Antes del despliegue general de la PIMM y la UPA, el NOTSM ejecutará una fase piloto de duración mínima de doce meses en no menos de tres zonas representativas, que deberán incluir al menos una Zona de Riesgo Alto en la Hidrovía, una zona portuaria de ultramar y una zona marítima. La fase piloto evaluará la fiabilidad de los sistemas de correlación AIS-satelital, la tasa de falsos



positivos de la UPA, la interoperabilidad entre organismos y la capacitación del personal operativo. Solo tras la aprobación formal de los resultados de la fase piloto por el Consejo Directivo, con dictamen técnico del NOTSM e informe de la auditoría externa prevista en el artículo 10, podrá autorizarse el escalamiento a cobertura nacional. Los resultados de la fase piloto serán públicos.

ARTÍCULO 83.- *Modo degradado funcional.* Los sistemas tecnológicos del SINCOSMI deberán diseñarse con capacidad de operación en modo degradado. Ante fallas parciales o totales de la PIMM, la UPA, los sistemas AIS-A o las comunicaciones satelitales, el SINCOSMI mantendrá su operatividad mínima mediante los siguientes mecanismos de respaldo: el practicaje obligatorio en Zonas de Riesgo Alto se mantendrá sin alteración alguna; los prácticos transmitirán los Informes de Navegación Soberana por canales de comunicación alternativos que establezca la reglamentación; la Prefectura Naval Argentina asumirá el monitoreo de tráfico mediante los sistemas VTS y radar propios; y las dispensas otorgadas en Zonas de Riesgo Medio quedarán automáticamente suspendidas hasta el restablecimiento pleno de la PIMM. El Consejo Directivo aprobará un protocolo de operación en modo degradado dentro de los noventa días de la entrada en vigencia de la reglamentación.

ARTÍCULO 84.- *Régimen transitorio de dispensas.* Hasta la plena operatividad de la PIMM, no se otorgarán dispensas de practicaje en Zonas de Riesgo Medio. Las dispensas previamente otorgadas bajo el régimen anterior mantendrán su vigencia hasta su vencimiento natural, sin posibilidad de renovación bajo el régimen anterior.

ARTÍCULO 85.- *Constitución del FOSOMAR.* El Fondo de Soberanía Marítima deberá constituirse dentro de los ciento veinte días corridos de la publicación de la reglamentación. Hasta la constitución del FOSOMAR, los gastos de implementación del SINCOSMI serán financiados con partidas del presupuesto de los organismos integrantes.

Capítulo II - Disposiciones finales

ARTÍCULO 86.- *Derogaciones.* Deróganse las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a la presente ley. Las normas complementarias vigentes en materia de practicaje y pilotaje mantendrán su vigencia en lo que no se opongan a la presente ley, hasta tanto se dicte la reglamentación correspondiente.

ARTÍCULO 87.- *Orden público.* Las disposiciones de los Títulos I, II, IV Capítulos I y II, VII



y IX de la presente ley son de orden público y no podrán ser modificadas por convención de partes ni por actos administrativos de alcance individual.

ARTÍCULO 88.- *Invitación a las provincias.* Invítase a las provincias ribereñas y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir al SINCOSMI y a adecuar su normativa local de practicaje y pilotaje a los estándares establecidos en la presente ley, en el marco de la coordinación federal en materia de navegación y seguridad marítima.

ARTÍCULO 89.- *Comuníquese al Poder Ejecutivo.* Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

LIC. MARCELA MARINA PAGANO

DIPUTADA DE LA NACIÓN



FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de ley somete a consideración de esta Honorable Cámara la creación del Sistema Nacional de Control y Soberanía Marítima Inteligente (SINCOSMI), una arquitectura institucional y tecnológica diseñada para garantizar que la República Argentina ejerza control soberano efectivo sobre los flujos marítimos y fluviales que atraviesan sus aguas jurisdiccionales, sin resignar competitividad logística ni eficiencia comercial.

I. El contexto: desregulación del practicaje y riesgo sistémico

La iniciativa del Poder Ejecutivo Nacional de desregular el servicio de practicaje y pilotaje plantea una disyuntiva que trasciende la cuestión tarifaria o corporativa. El practicaje no es un servicio logístico más: es un mecanismo de control estatal sobre la navegación de buques extranjeros en aguas soberanas. El práctico constituye, en los hechos, la presencia humana del Estado argentino dentro de un buque extranjero. Eliminar o debilitar esta función sin construir un sistema alternativo de control equivale a ceder conciencia situacional marítima.

Argentina es una nación cuyo comercio exterior depende en más del ochenta por ciento del transporte marítimo y fluvial. La Hidrovía Paraguay-Paraná es la arteria logística central del Mercosur, por donde transitan anualmente miles de buques que movilizan granos, hidrocarburos, minerales y manufacturas. El control de este flujo no es una cuestión administrativa: es una cuestión de soberanía económica.

II. El problema: fragmentación institucional y obsolescencia tecnológica

El sistema vigente de control de la navegación adolece de dos debilidades estructurales. En primer lugar, la fragmentación institucional: la Armada Argentina, la Prefectura Naval Argentina, la autoridad de transporte y los prácticos operan como compartimentos estancos, sin integración de datos ni doctrina común. En segundo lugar, la obsolescencia



tecnológica: el Estado argentino carece de un sistema unificado de monitoreo en tiempo real que le permita saber, en cada momento, qué buques navegan por sus aguas, qué transportan, con qué condiciones operativas y hacia dónde se dirigen.

Esta doble falencia genera una paradoja: el practicaje obligatorio es la principal herramienta de control estatal, pero no está diseñado para funcionar como tal. El práctico sube al buque, asesora al capitán y baja del buque, sin que la información que obtiene se integre a un sistema de inteligencia nacional. Es un sensor humano desperdiciado.

III. La propuesta: ni corporativismo ni liberalización ciega

Este proyecto rechaza tanto la defensa corporativa del statu quo como la liberalización irreflexiva. La respuesta que propone es un rediseño sistémico: transformar el practicaje de un servicio técnico aislado en un componente integrado de un sistema nacional de control marítimo inteligente.

El SINCOSMI se estructura sobre cuatro pilares. Primero, la integración institucional: un sistema interagencial que coordina a la Armada Argentina (conducción estratégica e inteligencia), la Prefectura Naval Argentina (ejecución operativa y fiscalización), la autoridad de transporte (regulación económica) y un nodo tecnológico dedicado. Segundo, la redefinición del práctico: de prestador privado regulado a agente de interés estratégico nacional, con doble función de asesor de navegación y sensor humano del sistema estatal. Tercero, la doble capa de control: capa física (prácticos obligatorios graduados por riesgo) y capa digital (AIS avanzado con verificación satelital independiente, telemetría en tiempo real, inteligencia artificial de detección de anomalías y unidad automatizada de priorización de amenazas). Cuarto, la proporcionalidad regulatoria: un régimen de obligatoriedad inteligente que gradúa las exigencias según el nivel de riesgo real de cada zona.

IV. Arquitectura de la clasificación por riesgo

El régimen de obligatoriedad inteligente es el núcleo técnico de la propuesta. En lugar de la disyuntiva binaria entre practicaje obligatorio o libre navegación, el SINCOSMI



establece tres niveles de riesgo con consecuencias regulatorias diferenciadas. Las Zonas de Riesgo Alto, que incluyen la Hidrovía, los canales de acceso a puertos de ultramar y las zonas de interés estratégico naval, mantienen el practicaje obligatorio sin excepciones posibles. Las Zonas de Riesgo Medio admiten dispensas individuales, condicionadas y revocables, para capitanes que acrediten conocimiento local certificado y que operen buques de porte limitado. Las Zonas de Riesgo Bajo permiten navegación sin práctico, pero con monitoreo remoto permanente a través de la Plataforma Integrada de Monitoreo Marítimo.

Esta graduación permite reducir costos logísticos donde el riesgo lo justifica, sin sacrificar el control estatal donde es imprescindible. El sistema se inspira en los modelos de Singapur, los Países Bajos y Estados Unidos, donde el practicaje se mantiene como función esencial de seguridad pero se articula con sistemas tecnológicos de vanguardia.

V. El rol de la Armada Argentina: conducción estratégica con límites claros

La asignación de la conducción estratégica del SINCOSMI a la Armada Argentina no es una decisión nostálgica sino funcional. La Armada es la institución del Estado con mayor capacidad doctrinaria y operativa en materia de control del espacio marítimo. La creación del Centro de Inteligencia Marítima dentro del SINCOSMI le devuelve a la Armada una función central sin caer en la corporativización del servicio: conducir la inteligencia situacional marítima, modelizar riesgos, definir zonas estratégicas y participar en la formación de prácticos.

El proyecto establece con precisión los límites de esta conducción estratégica. La Armada no ejerce funciones de policía dentro del SINCOSMI, no interviene en decisiones comerciales, no ejerce jurisdicción sobre personas civiles y no subordina a los organismos civiles integrantes a la cadena de mando militar. El artículo 11 inciso e) delimita expresamente que la coordinación con el Sistema Nacional de Inteligencia opera sin perjuicio de los límites de la Ley 24.059 de Seguridad Interior y la Ley 25.520 de Inteligencia Nacional, prohibiendo toda actividad de inteligencia interior o vigilancia sobre personas. El principio de carácter civil de la regulación, consagrado en el artículo 3 inciso i) y desarrollado en el artículo 12, impide toda lectura de este proyecto como una militarización del control marítimo comercial.



El diseño del Consejo Directivo refleja esta misma lógica de equilibrio. El voto dirimente de la Armada en caso de empate se circunscribe a las cuestiones de naturaleza estratégica: clasificación de zonas de riesgo, definición de zonas de interés naval, estándares tecnológicos y protocolos de emergencia. En materia tarifaria, regulación económica y dispensas, el desempate favorece a la autoridad de transporte, garantizando que las decisiones comerciales permanezcan en el ámbito civil.

VI. Nodo tecnológico, anti-spoofing y priorización de amenazas

El Nodo Tecnológico de Soberanía Marítima (NOTSM) y la Plataforma Integrada de Monitoreo Marítimo (PIMM) constituyen la capa digital del sistema. Sin esta capa, cualquier flexibilización del practicaje es riesgosa, porque el Estado pierde la capacidad de saber qué ocurre en sus aguas. Con ella, el Estado puede transicionar de un modelo de control presencial a un modelo de control inteligente.

El proyecto incorpora dos innovaciones técnicas críticas. Primero, la protección contra spoofing marítimo: la PIMM correlaciona permanentemente las señales AIS con datos satelitales independientes (radar de apertura sintética e imágenes ópticas), permitiendo detectar en tiempo real discrepancias indicativas de manipulación de identidad, posición o rumbo. Esta capacidad eleva el estándar de verificación al nivel utilizado por fuerzas navales de la OTAN. Segundo, la Unidad de Priorización de Amenazas (UPA): un subsistema automatizado que filtra el volumen total de datos y alertas del sistema para escalar a los operadores humanos exclusivamente aquellas que superan un umbral de riesgo definido, evitando la saturación informativa que convierte los datos en ruido. La UPA resuelve el problema central de los sistemas de monitoreo complejos: más datos no es más inteligencia si no hay capacidad de procesamiento priorizado.

VII. Impacto económico y competitividad

El proyecto aborda la legítima preocupación por la competitividad logística a través de cuatro mecanismos: la graduación de la obligatoriedad por riesgo, que elimina el practicaje donde no es necesario; la apertura del mercado de prácticos, con libre acceso regulado y prohibición de monopolios; el régimen diferenciado para pequeñas y medianas empresas navieras de cabotaje, con tarifa reducida y plazos ampliados; y la



revisión tarifaria periódica con comparación regional obligatoria.

El Fondo de Soberanía Marítima (FOSOMAR) garantiza que la inversión tecnológica no dependa exclusivamente de las partidas presupuestarias anuales, sino que tenga financiamiento afectado y sostenible en el tiempo. Para evitar que el Fondo se convierta en una estructura burocrática, el proyecto impone un tope del diez por ciento en gastos administrativos e información trimestral pública de ejecución financiera en formato abierto, sometida a fiscalización de la Auditoría General de la Nación.

VIII. Régimen de responsabilidad: claridad jurídica y estándar estatal

Uno de los riesgos más graves de la desregulación es la ambigüedad en la cadena de responsabilidad. Si un buque navega sin práctico y encalla en la Hidrovía, el costo ambiental, económico y reputacional lo absorbe la República Argentina, mientras la responsabilidad se diluye entre el capitán extranjero, el armador y el Estado.

El proyecto establece con claridad la responsabilidad de cada actor: el capitán conserva el mando y la responsabilidad, el práctico responde por su asesoramiento técnico, el armador responde solidariamente y el Estado responde exclusivamente por fallas graves y comprobables del sistema, entendidas como disfunciones que un organismo diligente habría detectado y corregido. El estándar de falla grave evita tanto la impunidad del Estado como la apertura de litigios oportunistas, y la carga de la prueba recae sobre el reclamante.

IX. Control parlamentario y auditoría independiente

El proyecto refuerza el control democrático sobre el SINCOSMI mediante dos mecanismos. Primero, la comparecencia anual obligatoria del Consejo Directivo ante las comisiones parlamentarias competentes, con un informe detallado que incluye evolución de siniestralidad, implementación tecnológica, ejecución del FOSOMAR y análisis de dispensas. Segundo, la auditoría técnica externa independiente cada tres años, contratada por concurso público, cuyo informe es público y se remite tanto al Congreso como a la Auditoría General de la Nación. Estos mecanismos responden a la concentración de funciones del Consejo Directivo con una supervisión proporcionada.



X. Fase piloto, modo degradado y realismo de implementación

El proyecto incorpora una corrección de realismo que atiende a la capacidad efectiva de ejecución tecnológica del Estado argentino. En lugar de asumir un despliegue tecnológico inmediato y perfecto, establece una fase piloto obligatoria de doce meses en al menos tres zonas representativas antes de autorizar el escalamiento nacional. Esta fase evaluará la fiabilidad real de la correlación AIS-satelital, la tasa de falsos positivos de la UPA, la interoperabilidad entre organismos y la capacitación del personal. Solo tras la aprobación formal de sus resultados, con dictamen técnico y auditoría externa, se habilitará la cobertura total.

Adicionalmente, el artículo 83 establece un protocolo de modo degradado funcional: ante fallas parciales o totales de los sistemas tecnológicos, el SINCOSMI no colapsa sino que revierte automáticamente a los mecanismos de control físico. El practicaje obligatorio en zonas de alto riesgo se mantiene inalterado, las dispensas quedan suspendidas, y la Prefectura asume el monitoreo con sus sistemas propios. Esta arquitectura de resiliencia garantiza que el sistema funcione incluso en condiciones subóptimas, evitando la dependencia absoluta de la tecnología como único vector de control.

XI. Derecho comparado

La experiencia internacional respalda la orientación del proyecto. Ningún Estado marítimo relevante ha eliminado el practicaje en zonas críticas. Singapur mantiene practicaje obligatorio en su puerto y ha invertido masivamente en sistemas tecnológicos de monitoreo de tráfico. Los Países Bajos combinan un sistema de practicaje profesional con tecnología avanzada en sus accesos al Mar del Norte. Estados Unidos exige pilotos locales en virtualmente todas las aguas navegables interiores y puertos. La Organización Marítima Internacional, a través de la Resolución A.960(23), recomienda el practicaje como mecanismo esencial de seguridad de la navegación.

XII. Conclusión

La pregunta que enfrenta la República Argentina no es si debe desregular o proteger el



practicaje. La pregunta es cómo debe controlar los flujos marítimos que constituyen la columna vertebral de su comercio exterior y de su inserción logística global. Este proyecto responde con una propuesta que no es defensiva ni conservadora: es refundacional. Propone transformar el control marítimo argentino de un sistema fragmentado, analógico y corporativo en un sistema integrado, inteligente y soberano.

El mar no es solo agua. Es información, comercio y soberanía en movimiento. Este proyecto propone que la República Argentina ejerza su soberanía sobre ese movimiento con las herramientas del siglo XXI.

Por las razones expuestas, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de ley.

LIC. MARCELA MARINA PAGANO

DIPUTADA DE LA NACIÓN