

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Solicitar, de conformidad con el artículo 100° inciso 11 de la Constitución Nacional y el artículo 204° del Reglamento de esta Honorable Cámara de Diputados de la Nación, que el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Desregulación y Transformación del Estado y del Ministerio de Seguridad, así como demás organismos competentes informe sobre el Proyecto de Decreto que aprueba el reglamento de los servicios de practicaje y pilotaje para los ríos, puertos, pasos y canales de la República Argentina, detallando:

1. Qué áreas técnicas, organismos y funcionarios intervinieron en la redacción del proyecto de decreto.
2. Si se han realizado consultas formales a organismos con competencia tales como la Armada Argentina.
3. Informes técnicos, jurídicos y de impacto regulatorio que fundamentan la iniciativa.
4. Si ha dado intervención a asociaciones profesionales de prácticos y pilotos, detallando cuáles y en qué instancias.
5. Si se han llevado a cabo evaluaciones específicas respecto del impacto del proyecto en la seguridad de la navegación fluvial y marítima.
6. Si se han realizado análisis sobre el riesgo de accidentes, varaduras, colisiones o incidentes derivados de la modificación del régimen de practicaje y pilotaje.
7. Cuáles son los mecanismos de control, supervisión y fiscalización previstos para garantizar la seguridad en la navegación en el marco del nuevo régimen.

8. Si ha sido evaluado el impacto de la modificación en las zonas críticas de navegación (canales estrechos, pasos complejos, zonas de alta densidad de tráfico, etc.).
9. Si han sido contemplados posibles escenarios de emergencia y afectación causados por la eventual desregulación del servicio de practicaje y pilotaje.
10. Cuáles son los fundamentos técnicos que argumentan las razones por las que se considera conveniente avanzar en dicha desregulación.
11. Cómo se garantizará la idoneidad profesional de quienes presten el servicio de practicaje bajo el nuevo régimen.
12. Si se modificarán los requisitos de habilitación, formación, certificación o experiencia de los prácticos y pilotos.
- 13.Cuál será y qué facultades tendrá la autoridad de aplicación bajo el nuevo esquema.
14. Si se prevé una reducción o modificación en las funciones de control del Estado en materia de navegación.
15. Si está previsto negociar con los demás países miembros del sistema de la Vía Navegable Troncal la aplicación de criterios de reciprocidad en materia de navegación, a fin de garantizar que los argentinos puedan operar en aguas de Paraguay, Uruguay, Brasil y Bolivia en condiciones equivalentes a las que el proyecto de decreto habilita para los navegantes de estos países en aguas de jurisdicción argentina.
16. Si se han llevado a cabo las consultas correspondientes con la República Oriental del Uruguay en cumplimiento de lo establecido en el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo.
17. Detalle cómo se articulará el nuevo régimen con las competencias de la Armada Argentina y la Prefectura Naval Argentina.
18. Si se ha evaluado el impacto en la coordinación operativa entre los distintos actores del sistema de navegación.
19. Si existen antecedentes comparables en otros países que hayan implementado esquemas similares de desregulación del practicaje y pilotaje. En caso afirmativo, remita los estudios comparativos y los resultados en términos de seguridad de la navegación.

20. Por qué motivo el proyecto de decreto no fue sometido a instancias de participación sectorial.
- 21.Cuál es el estado actual del trámite administrativo del proyecto de decreto.

En relación con lo dispuesto en los artículos del proyecto de decreto que establecen el traspaso del sistema de formación del personal de la Marina Mercante hacia la Prefectura Naval Argentina, informe:

22. Cuáles son los fundamentos jurídicos que justifican esta modificación, en particular en relación con la vigencia de la Ley N° 22.392, que asigna a la Armada Argentina la responsabilidad sobre la formación del personal superior de la Marina Mercante.
23. Los motivos por los que se dispone la transferencia de las Escuelas Nacionales de Náutica, Fluvial y de Pesca, así como de la oficina de titulación del personal embarcado de la Marina Mercante, desde la órbita de la Armada Argentina hacia la Prefectura Naval Argentina.
24. Si el proyecto contempla la derogación o modificación expresa de la Ley N°22.392.
25. Cuáles son los beneficios concretos que se derivarían del traspaso de competencias a la órbita de la Prefectura Nacional Argentina.
26. Si fue evaluado el impacto en la calidad de la formación, planes de estudio y en los tiempos de capacitación del personal.
27. Cómo se garantizará la continuidad del vínculo entre la formación del personal de la Marina Mercante y su integración en la Reserva Naval.

Jorge Taiana

FUNDAMENTOS

El objeto del presente pedido de informes es esclarecer los alcances, fundamentos y consecuencias del proyecto de decreto (IF-2026-35939828-APN-MSG) firmado por la ministra de Seguridad de la Nación, Alejandra Susana Monteoliva, e impulsado, según ha trascendido, por el Ministerio de Desregulación y Transformación del Estado, a cargo de Federico Adolfo Sturzenegger, mediante el cual se propone modificar el régimen de practicaje y pilotaje en las vías navegables de la República Argentina, un sistema que constituye un componente fundamental para la seguridad de la navegación, la protección ambiental y el ejercicio efectivo de la soberanía nacional.

El practicaje y el pilotaje constituyen funciones técnicas altamente especializadas que intervienen en los momentos más críticos de la navegación. Los prácticos son profesionales habilitados que asisten al capitán en el ingreso, egreso y tránsito por zonas complejas, como puertos, ríos y canales, aportando conocimiento local sobre corrientes, profundidades, tráfico y normativa. Su intervención forma parte de un sistema orientado a reducir riesgos, prevenir accidentes y garantizar la integridad de las operaciones fluviales y marítimas.

En un país cuya estructura logística depende de manera significativa del sistema portuario y de la vía troncal navegable, cualquier modificación del régimen de practicaje impacta directamente en la seguridad de la navegación, en la protección de infraestructuras estratégicas y en la prevención de daños ambientales de gran escala. En consecuencia, la alteración del esquema regulatorio de este régimen lejos de implicar una simple reorganización administrativa, supone efectos estructurales sobre el funcionamiento del comercio y el control de las vías navegables.

El proyecto de decreto impulsado por el Gobierno nacional avanza en una línea que desregula el sistema, al modificar habilitaciones,

incorporar intermediarios e incluir cambios en el régimen sancionatorio. Esta iniciativa se inscribe dentro de una concepción que prioriza la reducción de costos económicos como objetivo central, sin que se hayan presentado estudios técnicos que acrediten de manera suficiente el impacto que estas medidas tendrán sobre la navegación.

La reducción del análisis a una noción de "eficiencia económica" resulta improcedente en un ámbito donde la variable central es la seguridad de la navegación y la cuestión soberana. El argumento en torno a que la desregulación del practicaaje podría derivar en una disminución de los costos del comercio exterior resulta insuficiente, dado que los fletes marítimos se determinan en función de dinámicas internacionales que no se ven afectadas por este tipo de modificaciones regulatorias.

La reducción de requisitos, la ampliación de actores sin controles equivalentes y la presión sobre las condiciones de prestación del servicio generan un escenario de mayor exposición a colisiones, varaduras o derrames, con consecuencias económicas y ambientales de gran magnitud. La flexibilización del régimen implica una degradación de los estándares técnicos y operativos, que lejos está de mejorar la eficiencia que esgrime el gobierno nacional.

A su vez, las modificaciones que propone el gobierno nacional vulneran el marco jurídico internacional aplicable en las aguas de uso común con la República Oriental del Uruguay. El Tratado del Río de la Plata establece, en su artículo 14, que toda modificación de la reglamentación de los canales debe realizarse previa consulta entre ambas partes, y dispone, en su artículo 26, la adopción de normas coincidentes en materia de practicaaje. En este sentido, la implementación de medidas sin el debido proceso de consulta podría generar disparidad entre las normativas de ambos países. Esta situación compromete el cumplimiento de las obligaciones internacionales asumidas por la Argentina e introduce incertidumbre en un ámbito donde la coordinación normativa resulta indispensable para garantizar la seguridad de la navegación y la gestión compartida de un espacio estratégico.

El practicaaje no constituye únicamente una función técnica, representa también una herramienta institucional de control estatal sobre la navegación. La presencia de profesionales argentinos a bordo de buques que transitan por aguas de jurisdicción nacional forma parte de un esquema que permite supervisar operaciones en un ámbito estratégico para nuestra soberanía. La desregulación en este punto no se limita a modificar condiciones de mercado, puede debilitar los mecanismos de control y abrir espacio a una mayor injerencia de operadores externos.

En este mismo marco, el proyecto de decreto incorpora una modificación sustantiva al disponer el traspaso del sistema de formación del personal de la Marina Mercante desde la Armada Argentina hacia la Prefectura Naval Argentina. Esta previsión se aparta de lo establecido por la Ley N° 22.392, norma vigente que asigna a la Armada la responsabilidad sobre la formación del personal superior de la Marina Mercante, incluyendo las Escuelas Nacionales de Náutica, Fluvial y de Pesca. Bajo el esquema actual, la Armada tiene a su cargo la formación, capacitación y titulación, mientras que la Prefectura Naval interviene en la habilitación profesional. El sistema ha funcionado históricamente bajo esta organización, con antecedentes que se remontan a fines del siglo XIX en el caso de la formación de marinos de ultramar.

En este contexto, resulta necesario esclarecer por qué motivo se dispone la transferencia de las Escuelas Nacionales de Náutica, Fluvial y de Pesca, junto con la oficina de titulación del personal embarcado de la Marina Mercante, desde la órbita de la Armada Argentina hacia la Prefectura Naval Argentina. Se trata de instituciones que integran un sistema de formación y certificación consolidado, cuya organización responde a una normativa vigente y a una trayectoria histórica prolongada. La modificación propuesta no explicita beneficios concretos para el Estado, en tanto implica el traslado de funciones entre organismos públicos sin evidencia de ahorro presupuestario ni mejora en la eficiencia del sistema.

A su vez, el proyecto prevé la reformulación de los planes de estudio en plazos acotados, bajo el argumento de que la formación resultaría excesiva, lo que introduce interrogantes respecto del mantenimiento de los estándares de capacitación en un ámbito caracterizado por su alta complejidad técnica. Este enfoque se produce en un contexto internacional en el que las exigencias de formación tienden a incrementarse en función de la creciente complejidad tecnológica de las embarcaciones y de las condiciones de navegación.

Por otra parte, corresponde señalar que el personal superior de la Marina Mercante integra la Reserva Naval, conforme a la normativa vigente en materia de personal militar, lo que vincula directamente su formación con las capacidades estratégicas del Estado.

En igual sentido, resulta indispensable conocer si la Armada Argentina, en su carácter de organismo actualmente responsable del sistema de formación, fue consultada de manera específica en relación con esta modificación. La eventual ausencia de intervención de un actor central en la materia debilita el sustento técnico de la decisión y plantea interrogantes respecto del proceso de elaboración del proyecto de decreto y de los mecanismos de articulación institucional adoptados.

El Gobierno nacional reproduce una lógica de desregulación que no distingue entre actividades donde el costo es la variable determinante y aquellas donde la seguridad y la soberanía resultan prioritarias. La aplicación de los criterios propios del mercado en servicios de alta complejidad técnica no garantiza resultados mejores e incrementa la posibilidad de generar efectos adversos.

El practicaje forma parte del entramado que sostiene la soberanía en las vías navegables, en un contexto donde confluyen intereses comerciales, ambientales y geopolíticos. Su debilitamiento implica una potencial pérdida de capacidades estatales en el control de los flujos del comercio exterior.

En virtud de lo expuesto, resulta necesario que el Poder Ejecutivo informe de manera detallada los fundamentos técnicos, los estudios de impacto y las evaluaciones de riesgo que sustentan el proyecto de decreto, así como las medidas previstas para garantizar que cualquier modificación preserve los estándares de seguridad de la navegación y la capacidad de control del Estado argentino sobre sus vías navegables.

Jorge Taiana