

PROYECTO DE DECLARACIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA

- Su más enérgico repudio al Decreto N° 690/2026, mediante el cual se aprueba un nuevo Reglamento de los servicios de practica y pilotaje para los ríos, puertos, pasos y canales de la República Argentina, en el que se desregulan aspectos sustanciales de la actividad náutica y se modifican normas de orden público vinculadas a la soberanía, la seguridad de la navegación y la protección ambiental en las vías navegables del país.
- El rechazo al artículo 17° del mencionado Decreto que dispone la transferencia de las funciones de titulación del personal de la Marina Mercante y de la formación profesional desde la órbita de la Armada Argentina hacia la Prefectura Naval Argentina, apartándose de las previsiones legales vigentes y afectando las capacidades estratégicas y de reserva naval del Estado.
- La preocupación ante la utilización de la Prefectura Naval Argentina para emitir intimaciones individuales dirigidas a compeler a los profesionales autónomos del practica a retomar la prestación del servicio bajo apercibimiento de denuncias penales y sumarios administrativos, desnaturalizando las funciones propias de una fuerza de seguridad pública para someterla a la resolución de conflictos laborales y comerciales del sector privado.

- Manifestar alarma por las consecuencias operativas derivadas del Decreto N° 690/2026 y la suspensión de la prestación de los servicios profesionales por parte de los prácticos y pilotos, que comprometen la seguridad y el normal desarrollo de las operaciones de importación y exportación y afectan severamente la cadena logística y el comercio exterior de la República Argentina.

Jorge E. Taiana

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto tiene por objeto expresar el más enérgico repudio al Decreto N° 690/2026, mediante el cual el Poder Ejecutivo Nacional aprueba un nuevo Reglamento de los servicios de Practicaje y Pilotaje para los ríos, puertos, pasos y canales de la República Argentina, introduciendo una profunda desregulación de una actividad que constituye un componente esencial de 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, mediante el accionar de profesionales habilitados y altamente calificados que asisten al capitán durante el ingreso, egreso y tránsito por puertos, ríos y canales, aportando conocimientos específicos sobre corrientes, profundidades, tráfico, condiciones hidrográficas y normativa aplicable, integrando un sistema destinado a reducir riesgos, prevenir accidentes y garantizar la seguridad de las operaciones fluviales y marítimas.

En un país cuya estructura logística depende de manera determinante de su sistema portuario y de la Vía Navegable Troncal, cualquier modificación del Régimen de Practicaje y Pilotaje produce efectos directos sobre la seguridad de la navegación, la protección de infraestructuras críticas, la prevención de daños ambientales y el normal desarrollo del comercio exterior. Por lo tanto, la alteración del marco regulatorio de esta actividad no responde más a una decisión con profundas implicancias estratégicas para el funcionamiento del Estado y el control de sus vías navegables, que una mera reorganización administrativa.

En este sentido, el Decreto N° 690/2026 profundiza una lógica de desregulación basada en la premisa de que las exigencias regulatorias conforman barreras de acceso al mercado y favorecen conductas anticompetitivas, y sostiene que su flexibilización permitirá reducir costos, incrementar la competencia, garantizar la continuidad del servicio y mejorar la inserción de nuestro país en los mercados internacionales.

Sin embargo, este razonamiento reduce la actividad a una lógica estrictamente económica y comercial, al desconocer que se trata de un servicio cuya finalidad primordial consiste en garantizar la seguridad de la navegación, prevenir accidentes y proteger un sistema estratégico para el medio ambiente y la soberanía nacional. Es decir, el Practicaje y el Pilotaje responden a objetivos propios del orden público y de la protección de intereses generales que son condición indispensable para garantizar el funcionamiento del sistema fluvial y marítimo argentino.

A su vez, resulta desacertada la premisa según la cual la desregulación constituye un instrumento idóneo para mejorar la competitividad logística e integrar más eficientemente a la Argentina en los mercados internacionales. La competitividad del comercio exterior no puede construirse sobre la flexibilización de los estándares de seguridad de la navegación ni sobre el debilitamiento de los mecanismos de control estatal. Por el contrario, la previsibilidad, la seguridad jurídica y la confiabilidad de las operaciones constituyen condiciones indispensables para el normal funcionamiento de las cadenas logísticas internacionales. Ningún sistema portuario o fluvial alcanza mayores niveles de eficiencia cuando las medidas adoptadas generan incertidumbre operativa, conflictos en la prestación de servicios esenciales o riesgos para la navegación. No puede proyectarse una integración exitosa de nuestro país a los mercados internacionales ni una mejora en la eficiencia de los procedimientos logísticos si la desregulación atenta contra la seguridad de las operaciones fluviales y marítimas, lejos de brindar mayores garantías, esto genera condiciones de inestabilidad que afectan al potencial comercial de nuestro país.

La reducción de requisitos, la flexibilización de los estándares técnicos y la modificación de las condiciones de prestación del servicio incrementan la exposición a colisiones, varaduras, derrames y otros incidentes con potenciales consecuencias económicas, ambientales y operativas de enorme magnitud. La aplicación de criterios propios del mercado a una actividad de alta complejidad técnica no garantiza una mayor eficiencia y puede derivar, por el contrario, en una degradación de las condiciones de seguridad que históricamente han caracterizado al practicaje argentino.

El debilitamiento de este régimen implica una potencial pérdida de capacidades estatales para controlar los flujos del comercio exterior porque el practicaje es también una herramienta institucional mediante la cual el Estado argentino ejerce control sobre la navegación en sus aguas jurisdiccionales. La presencia de profesionales argentinos a bordo de los buques que transitan por ríos y canales nacionales forma parte de un esquema de supervisión que contribuye al ejercicio

de la soberanía sobre un espacio donde confluyen intereses comerciales, ambientales y geopolíticos.

Por otra parte, merece especial preocupación la decisión contenida en el decreto en cuestión de transferir desde la Armada Argentina hacia la Prefectura Naval Argentina las funciones vinculadas con la formación y titulación del personal superior de la Marina Mercante. Una modificación que se aparta de lo establecido por la Ley N° 22.392 y que altera un sistema institucional consolidado durante más de un siglo sin que se hayan explicitado beneficios concretos para el Estado ni razones técnicas suficientes que justifiquen semejante modificación.

Asimismo, esta transferencia compromete un aspecto estratégico frecuentemente soslayado, ya que el personal superior de la Marina Mercante integra la Reserva Naval de la Nación conforme a la legislación vigente, lo que vincula directamente su formación con las capacidades estratégicas del Estado en materia de defensa nacional. Como consecuencia, desvincular a la Armada Argentina del proceso de formación y titulación debilita un sistema concebido para garantizar la disponibilidad de recursos altamente capacitados ante eventuales situaciones de emergencia o conflicto.

A las objeciones institucionales y jurídicas se suman las consecuencias operativas derivadas de la implementación del Decreto porque la suspensión de la prestación de los servicios profesionales por parte de prácticos y pilotos afecta el normal funcionamiento de los puertos argentinos y compromete la continuidad de las operaciones de importación y exportación, la cadena logística nacional y el abastecimiento de insumos estratégicos para la economía.

En esta línea, resulta inadmisibles que frente al conflicto generado por la implementación del nuevo régimen, se haya recurrido a la Prefectura Naval Argentina para emitir intimaciones individuales dirigidas a profesionales autónomos del practica con el objeto de compelerlos a retomar la prestación del servicio bajo apercibimiento de denuncias penales y sumarios administrativos. La utilización de una fuerza de seguridad federal para intervenir en conflictos laborales y comerciales entre particulares desnaturaliza las funciones que la ley asigna a la Prefectura Naval Argentina y configura un precedente institucional de extrema gravedad que la aparta de las competencias que le son propias para convertirla en un instrumento de presión sobre trabajadores independientes en el marco de un conflicto suscitado por decisiones del Poder Ejecutivo Nacional.

El Decreto N° 690/2026 parte de una premisa errónea al presentar la seguridad de la navegación y el control estatal como obstáculos para la eficiencia económica. La

eficiencia del sistema logístico, la competitividad del comercio exterior y la integración de nuestro país en los mercados internacionales descansan sobre la seguridad de las operaciones, la protección ambiental y el ejercicio efectivo de la soberanía nacional. La preservación de estándares rigurosos de capacitación, habilitación, control y supervisión resulta indispensable para el aprovechamiento seguro y eficiente de nuestro sistema fluvial y marítimo y, por lo tanto, para el fortalecimiento de las capacidades estratégicas del Estado.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto de declaración.

Jorge E. Taiana