

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 17 de octubre de 2025.

Al señor

PREFECTO NACIONAL NAVAL,

Prefecto General Guillermo Giménez Pérez.

S / D.

Ref.: Inmovilización de remolcadores paraguayos que violan la Ley.

De mi consideración:

RAÚL OMAR DURDOS, Secretario General de la Federación Sindical Marítima y Fluvial (Fe.Si.Ma.F.) y del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (S.O.M.U.); **EDUARDO BAGLIETTO**, Vicepresidente en ejercicio de la Presidencia del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante; **MARCELO GIURLANI**, Vicepresidente Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales; **ÁNGEL RAIMUNDI**, Secretario Adjunto del Sindicato Conductores Navales de la República Argentina; **MARIANO MORENO**, Secretario General del Centro de Patrones y Oficiales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo y **LUCIANO LOMARTIRE**, Presidente Asociación Profesional de Capitanes y Baqueanos Fluviales de la Marina Mercante; con domicilio real en Perú 1667, donde lo constituí especial a los fines de estas actuaciones, y constituyendo domicilio electrónico en alejandro.vargas@somu.org.ar, en representación de esa Federación y de los Sindicatos que la integran, al señor Prefecto Nacional me presento y digo:

1.- Objeto.

Venimos a **DENUNCIAR** que los remolcadores troncales de empuje de bandera paraguaya que más abajo indicamos, están operando activamente en el cabotaje nacional en condiciones contrarias a las previsiones de la Ley de Cabotaje (especialmente Art. 6 Dec. 19.492/44) y de los Arts. 28, 30 y concordantes de la Ley 27.419, desconociendo los principios constitucionales relativos a la protección del trabajo argentino y de la soberanía en el transporte fluvial; por lo que **SOLICITO** que, ante esta grave infracción, se disponga su inmovilización e interdicción en el primer puerto argentino en el que hagan escala; sin perjuicio de la aplicación de las sanciones del Art. 48 del Decreto 19.492/44 y de la apertura del sumario interno que pueda corresponder, en el marco del Art. 5 inc. b) de la ley 18.398.

2.- Marco legal.

Esta denuncia nos referimos a los cuatro remolcadores de bandera paraguaya, beneficiarios de los repetidos "waivers", que luego mencionamos; que, según los Arts. 30 y 31 de la Ley 27.419, debieron ser tripulados exclusivamente por argentinos, desde la fecha de inicio de su actual exención; y que no cumplieron esa obligación.

Las exenciones previstas en el Art. 6 del Dec. 19.492/44; así como las previsiones de la Ley 27.419; armónicamente interpretadas; mandan que el comercio de cabotaje en nuestras aguas se realice sólo con **buques argentinos tripulados por argentinos**; y que los buques extranjeros autorizados a participar del cabotaje, en el marco estricto de esas Leyes, también sean tripulados por argentinos (en el caso de los waivers, la incorporación de nuestros tripulantes es obligatoria a partir del día 31 de actividad del buque en aguas argentinas; plazo que puede cumplirse en un solo período o bien acumulando los plazos de varias exenciones, concedidas al buque en el año aniversario).

La reserva del cabotaje; y la obligación de llevar tripulantes argentinos; rigen para **los buques mismos**, con independencia de quien sea su armador ¹.

¹ El Art. 31 no menciona a los armadores, sino a los buques: "*Todos los buques y artefactos navales de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina, deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino o residente...*"; y el Art. 30 alude al buque, no a quien lo opera ("*Los buques y artefactos navales de bandera extranjera*").

Estas normas tienen directa ralgambre constitucional; no sólo porque el Art. 26 de la Constitución manda que la libre navegación de los ríos interiores de la Nación esté sujeta "a los reglamentos que dicte la autoridad nacional"; sino porque el Inc. 10 de su Art. 75 faculta al Congreso (y a ningún otro Poder del Estado) para "Reglamentar la libre navegación de los ríos interiores ...".

Ningún acto del Poder Ejecutivo o de los organismos que de él dependen (como esta Prefectura) puede violar o permitir que se violen las directivas que, en materia de cabotaje, ha dictado el Congreso en ejercicio de sus facultades constitucionales exclusivas.

3.- Buques en infracción.

Hemos detectado que la Ley está siendo actualmente infringida en no menos de cuatro casos.

- 1.- Remolcador troncal de bandera paraguaya "**BOQUERÓN**": según las Resoluciones de exención que adjunto (documentos disponibles para consulta pública en los registros de la ANPYN; cuya autenticidad no es necesario abonar), gozó de una exención por sesenta días entre el 10 de julio y el 7 de septiembre p. pdo.; por lo que desde el primer día de la exención hoy en curso (su plazo comenzó a correr el 23 de septiembre p. pdo. y vencerá el 22 de octubre venidero) debió ser tripulado exclusivamente por argentinos. Como esa obligación no se cumplió, corresponde que la Prefectura, para hacer cumplir la Ley y en su condición de Autoridad Marítima, mande inmovilizarlo en su primer puerto de escala, hasta tanto embarque dotación argentina completa.
- 2.- Remolcador troncal de bandera paraguaya "**TUYUTÍ**": según las Resoluciones de exención que adjunto, gozó de una exención por sesenta días entre el 10 de julio y el 7 de septiembre p. pdo.; por lo que desde el primer día de la exención hoy en curso (su plazo comenzó a correr el 23 de septiembre p. pdo. y vencerá el 22 de octubre venidero) debió ser tripulado exclusivamente por argentinos. También debe ser inmovilizado por esta Autoridad en su primer puerto de escala, hasta tanto embarque dotación argentina completa.
- 3.- Remolcador troncal de bandera paraguaya "**LAUTARO C**": según las Resoluciones de exención adjuntas, gozó de treinta días de exención entre el 14 de mayo y el 13 de junio venideros. En esas fechas regía el DNU 340/2025, que extendía a sesenta días el plazo para incorporar personal argentino; pero como esa mayor extensión del plazo fue suspendida por una medida judicial notificada a la Autoridad (ANPYN) el 1º de Agosto p. pdo., desde el primer día de la exención hoy en curso, cuyo plazo comenzó a correr el 14 de agosto -dos semanas después de la cautelar- y vencerá el 12 del corriente mes, debió ser tripulado exclusivamente por argentinos. También debe ser inmovilizado por esta Autoridad en su primer puerto de escala, hasta tanto embarque dotación argentina completa.
- 4.- Remolcador troncal de bandera paraguaya "**HUMAITÁ**": según las Resoluciones de exención adjuntas, gozó de sesenta días de exención entre el 10 de julio y el 7 de septiembre p. pdos., y la nueva exención comenzó a correr el 23 de septiembre p. pdo. y vencerá el 22 de octubre venidero. También debe ser inmovilizado por esta Autoridad en su primer puerto de escala, hasta tanto embarque dotación argentina completa.

Es de conocimiento de esta Autoridad ² que la Ley paraguaya n° 476/1957 (su "**Código de navegación fluvial y marítimo**"), establece, en su Art. 56, que los tripulantes de buques de esa bandera deben elegirse "*entre el personal agremiado disponible*"; y que su Art. 154 exige que ese personal sea paraguayo y que esté "*matriculado en la Prefectura General de Puertos,*

que en virtud del artículo 6º ... sean autorizados para actuar en el cabotaje nacional por períodos superiores a los treinta (30) días consecutivos o no consecutivos en el año aniversario, deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino....

² O no puede ignorarlo, por la especialidad de sus funciones.

sin cuyo requisito no puede ser enrolado como miembro de una tripulación" ³. También exige que todo tripulante cuente con una Libreta de Navegación expedida por la Prefectura General de Puertos paraguaya (Art. 160); y el Art. 60 establece que "El Capitán no podrá enrolar en su embarcación a personas no inscritas en la matrícula respectiva...". Esto colisiona con el Art. 30 de la Ley 27.419.

La decisión de pedir un waiver para estos buques paraguayos fue exclusiva del solicitante; y será él quien deba aportar la solución para este conflicto de leyes (logrando, por ejemplo, una excepción especial de la autoridad de la bandera).

Como la Prefectura no puede dar precedencia a normas extranjeras contrarias a la política naviera fijada por el Congreso, deberá imponer que nuestra Ley se cumpla; y si el solicitante debe retirar el buque del servicios, será él quien deberá asumir esa consecuencia de su accionar ilegal (no podía ignorar que, tarde o temprano, enfrentaría esta situación).

4.- Derecho.

Fundo el de mis representados y sus afiliados en la Ley de Cabotaje (esp. Arts. 1º, 6º y 14º Dec. 19.492/44), en la Ley 27.419 (esp. Arts. 28, 30 y 31), en la Ley de Asociaciones Sindicales de Trabajadores, en jurisprudencia y doctrina.

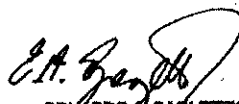
5.- Petitorio.

En función de lo expuesto y de lo que resulta de los documentos públicos cuya reproducción adjunto, solicito al señor Prefecto Nacional que, en su condición de Autoridad Marítima (cuya función y obligación es lograr que la navegación se desarrolle con observancia de las normas obligatorias que la regulan), disponga la inmovilización de los buques denunciados, a su primera entrada a puerto, hasta tanto su dotación esté totalmente constituida por tripulantes argentinos habilitados.

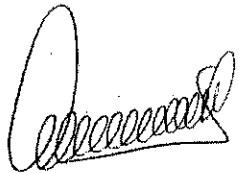
Ello, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones del Art. 48 del Decreto 19.492/44; y de la apertura de los sumarios que puedan corresponder.

Saludo al Señor Prefecto Nacional muy atentamente.


RAÚL OSCAR DURÁN
Secretario General
S.O.M.U.


EDUARDO A. BASLIETTO
CAPITÁN DE ULTRAMAR
CENTRO DE CAPITANES DE ULTRAMAR
Y OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE
VICEPRESIDENTE
EN EJERCICIO DE LA PRESIDENCIA


MARCELO GIURLANI
VICEPRESIDENTE 1º
CENTRO DE JEFE Y OFICIALES
MARINISTAS NAVALES


LUCIANO JAVIER LOMARTIRE
PRESIDENTE
Asociación Profesional de Capitanes y Boqueanos
Fluviales de la Marina Mercante


RAIMUNDI ANGEL J.
SECRETARIO ADJUNTO
SI.CO.NA.R.A.


MARIANO MORENO
Secretario General
Centro de Patronos y Oficiales Fluviales,
de Pesca y de Cabotaje Marítimo

³ Su Art. 155 permite la reválida de títulos e inscripción de extranjeros en ese Registro, en el marco de la reglamentación.