

Art. 2º — Esta bonificación beneficiará exclusivamente los productores. Los acopiadores y comerciantes que realicen o hayan realizado operaciones de mercadería depositada en el momento de su negociación a la Junta en las instalaciones mencionadas, tendrán la obligación de abonar al productor la referida bonificación cuando a su vez la hayan percibido de dicho organismo.

Art. 3º — Comuníquese, etc. — FARRELL. — Diego I. Mason. — César Ameghino. — Juan D. Perón. — Orlando Peluffo. — Alberto Baldrich. — Juan Pistarini. — Alberto Teisaire.

DECRETO Nº 19.374, de julio 25 de 1944 (H.). — Fija la zona portuaria del Canal de San Fernando y sus límites (Bol. of., 18/8/944).

DECRETO Nº 19.449, de julio 25 de 1944 (H.). — Prorroga por el término de sesenta días el plazo establecido en el art. 7º del decreto núm. 10.160 (1), relativo al Registro de Exportadores e Importadores (Bol. of., 7/9/944).

Art. 1º — Prorrógase por un término de sesenta días, a contar de su vencimiento, el plazo establecido en el art. 7º del decreto núm. 10.160/44, para que las firmas exportadoras cumplan con el requisito de inscripción en el Registro de Exportadores e Importadores creado por el citado decreto.

Art. 2º — Comuníquese, etc. — FARRELL. — César Ameghino.

DECRETO Nº 19.491, de julio 25 de 1944 (A.). — Declara comprendidas en la categoría A, del decreto núm. 10.920 (2), de 3 de mayo de 1944, las consignaciones de bolsas destinadas al envasado de la próxima cosecha de cereales y oleaginosos (Bol. of., 10/8/944).

Art. 1º — Decláranse comprendidas en la categoría A, del decreto núm. 10.920/44, de fecha 3 de mayo de 1944, las consignaciones de bolsas destinadas al envasado de la próxima cosecha de cereales y oleaginosos, despachadas con órdenes oficiales de carga libradas por la Dirección de Abastecimiento (División de Envases Textiles, Cueros y Pieles) del Ministerio de Agricultura y sus comisiones locales de bolsas.

Art. 2º — El Ministerio de Obras Públicas, por intermedio de la Dirección General de Ferrocarriles, impartirá las órdenes correspondientes a fin de asegurar la máxima celeridad en los despachos de bolsas vacías para el envasado de la próxima cosecha.

Art. 3º — El presente decreto será refrendado por los señores Secretarios de Estado en los Departamentos de Agricultura y de Obras Públicas.

Art. 4º — Comuníquese, etc. — FARRELL. — Diego I. Mason. — Juan Pistarini.

DECRETO Nº 19.492, de julio 25 de 1944 (A. de M.). — Dicta la reglamentación por la cual se regirá la navegación y comercio de cabotaje nacional (Bol. of., 14/8/944).

Art. 1º — A partir de la fecha del presente decreto la navegación y el comercio de cabotaje nacional, se regirán por las siguientes disposiciones:

CAPITULO I

Disposiciones generales

Art. 1º — La navegación, comunicación y comercio de cabotaje nacional serán practicados únicamente por barcos argentinos.

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

a) Estar inscripto en la matrícula nacional;

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

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

d) Usar obligatoriamente el idioma nacional en las órdenes de mando verbales y escritas y del servicio del barco y en las anotaciones y libros, y documentos exigidos por el Código de Comercio (libro III), y las inscripciones de los transmisores de órdenes, alojamientos y compartimientos.

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

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

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

Art. 6º — Cuando por circunstancias excepcionales no sea posible abastecer de artículos de primera necesidad una zona costera o cumplir un contrato por no encontrarse barcos argentinos en condiciones de prestar el servicio correspondiente, queda autorizado el Poder Ejecutivo para otorgar permiso precario, en cada caso, a barcos extranjeros para realizarlo, y en tanto subsistan esas circunstancias de fuerza mayor.

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

Art. 8º — En los puertos deberá conservarse un sitio especial de atraque para

(1) V. p. 256.

(2) V. p. 272.

los barcos de cabotaje, al que no podrán ser girados otros barcos mientras aquéllos realicen operaciones, salvo caso de fuerza mayor.

El orden de preferencia para el atraque será:

- 1º Barcos con privilegio de paquete postal;
- 2º Barcos de pasajeros sin privilegio de paquete postal;
- 3º Barcos que conducen exclusivamente animales en pie;
- 4º Barcos con privilegio aduanero (de carga);
- 5º Barcos sin ambos privilegios y veleros.

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

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

CAPITULO II

Sobre personal

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

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

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

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

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

Cuando en la localidad no se encuentre disponible personal inscripto de nacionalidad argentina, se le podrá substituir por extranjeros, en cuyo caso deberá anotarse en el rol de tripulación dicha circunstancia.

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

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

CAPITULO III

Transporte de pasajeros, equipajes y carga

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

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

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

Art. 19. — Los barcos de cabotaje nacional que se dediquen únicamente al tráfico de cargas están exentos de listas de pasajeros salvo que los conduzcan accidentalmente.

Art. 20. — Las empresas de transporte, sea cual fuere el medio que utilicen para desempeñar su cometido, no podrán cobrar por los servicios que presten entre dos puntos del litoral nacional, habilitados como puertos, sumas inferiores a las que correspondería abonar, por sus propias tarifas entre uno de esos puntos y otro mediterráneo o costero separado de él por igual distancia.

CAPITULO IV

Contralor de aptitud y seguridad de los barcos para navegar

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

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

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

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

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

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

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

CAPITULO V

Formalidades aduaneras

Art. 23. — Los barcos de cabotaje nacional que transporten mercaderías nacionales o nacionalizadas, formalizarán en papel simple su entrada, permiso de descarga, de embarque y despacho de salida, ante el destacamento del resguardo en cuya jurisdicción se encuentren.

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

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

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

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

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

Art. 26. — Las maderas de producción nacional que se transporten en jangadas, podrán removerse, bastando para sus ope-

raciones un simple pasavante en papel común expedido a requisición de los interesados por el destacamento del resguardo más próximo al sitio en que se formen las jangadas.

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

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

Art. 27. — Cuando se encuentren a bordo de un barco, bultos de removido que no hayan sido descargados en el puerto de destino, se dará aviso al primer resguardo al cual se arribe, debiendo éste otorgar un pasavante para el retorno sin multa, previo contralor con la guía respectiva.

CAPITULO VI

Documentos exigidos

Art. 28. — En el ejercicio del cabotaje, el libro de cargamento a bordo a que se refiere el art. 937 del Código de Comercio, será obligatorio solamente para los barcos con patente de privilegio aduanero (de carga) y los que hagan cabotaje fronterizo. Únicamente se hará constar en este libro las mercaderías no nacionalizadas, el movimiento de dichas mercaderías, su clase genérica, el punto de embarque, las marcas y números de los bultos, cantidad de éstos de cada marca, nombre de los cargadores y consignatarios.

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

- a) Libro de rol de tripulación u hoja rol de tripulación;
- b) Los de cargamento;
- c) Certificado de arqueo;
- d) Patentes de navegación;
- e) Patentes de privilegio aduanero o postal;
- f) Certificado de navegabilidad;
- g) Certificado de seguridad de máquinas y calderas;
- h) Libro "diario de navegación";
- i) Libro "diario de máquinas";
- j) Certificado de desratización;
- k) Certificado de franco bordo;
- l) Licencias para estaciones de navío.

CAPITULO VII

Exención de derechos

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

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

Art. 31. — Los barcos argentinos de hasta 150 toneladas de arqueo neto, están

exonerados de los derechos de anclaje y permanencia.

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

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

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

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

Art. 35. — Los barcos que se encuentren en reparación en astilleros, no abonarán derecho alguno durante su permanencia en dicha situación.

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

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

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

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

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

CAPITULO VIII

Limitación de gravámenes

Art. 39. — En los barcos empleados en el cabotaje de cualquier naturaleza no se podrá imponer gravamen alguna que no esté claramente expresado en las tarifas públicas de servicios autorizadas por el Poder Ejecutivo.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 45. — El empleado aduanero que se designe para atender operaciones en lugares distantes de los puertos y habilitados como puertos intermitentes, tendrá derecho a percibir, como única retribución extraordinaria, de cinco a diez pesos moneda nacional (\$ 5 a \$ 10 m/n.) por cada noche e igual suma por cada día feriado que per-

manezca embarcada, o en el lugar de las operaciones desde su salida hasta el regreso al lugar de su asiento.

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

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

CAPITULO IX

Abono de derechos

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

CAPITULO X

Multas

Art. 48. — Los barcos extranjeros que efectúen operaciones de cabotaje nacional, serán pasibles de una multa de mil pesos moneda nacional (\$ 1.000 m/n.), por cada 100 toneladas de arqueo neto, importe que ingresará a la Caja Nacional de Jubilaciones, Pensiones y Retiros del Personal de la Marina Mercante.

No se considerarán de cabotaje nacional, las operaciones de retorno o permanencia.

CAPITULO XI

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

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

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

rará por cuenta de la administración de correos, según los convenios que se establezcan.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 54. — La aplicación del presente decreto estará a cargo de los Departamentos de Marina y Hacienda.

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

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

La palabra Barco o embarcación que sustituye al vocablo buque usada en el código de comercio, comprende el casco, quilla, aparejos y demás accesorios para que pueda navegar tal como se determina en el art. 856 de dicho código;

2. Buque: Barco o embarcación en el cual el producto de su eslora máxima por su manga máxima y por su puntal de cubierta superior, sea igual o superior a 25 metros cúbicos;

3. Embarcación menor: Barco o embarcación en el cual el producto de su eslora máxima por su manga máxima y por su puntal de cubierta superior, sea inferior a 25 metros cúbicos;

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

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

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

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

raciones industriales de cualquier naturaleza;

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

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

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

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

11. Cabotaje fronterizo: Aquel que en razón de existir tratados, convenciones o acuerdos de reciprocidad, se practica haciendo escala en la costa de naciones limítrofes;

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

13. Prolongación de viaje: Es el aumento de travesías de escalas o de permanencia fuera del puerto de matrícula, que aleja el término del viaje con respecto al que se había estimado al arrendarlo, siempre que no se aumente su duración más de un 20 %;

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

15. Artefactos navales: Las dragas, desrocadoras, gángules, trenes de entarquinado, algibes, pontones, campana de buceo, diques y grúas flotantes, las jangadas, las uinas flotantes;

16. Rol de tripulación o rol: Es la relación nominal por categoría de todos los tripulantes de la embarcación, que además contiene los datos exigidos por el código de comercio, libro XXX, art. 926.

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

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

Art. 2º — Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan al presente decreto.

Art. 3º — Comuníquese, etc. — FARRELL. — Alberto Teisaire. — Orlando Peluffo. — Alberto Baldrich. — César Ameghino. — Juan D. Perón. — Juan Pistarini. — Diego I. Mason.

DECRETO Nº 19.643, de julio 25 de 1944 (A. de M.). — Dispone que los oficiales que soliciten su separación del Ejército, sin tener derecho a pensión de retiro, pasarán, sin ella, a dicha situación de revista, si el Poder Ejecutivo juzga al causante acreedor a esta distinción (Bol. of., 10/8/944).

Art. 1º — Los oficiales que soliciten su separación del Ejército, sin tener derecho a