

TEXTO DEFINITIVO

LEY Z-0256

(Antes Decreto ley 19.492/1944 ratificado por ley 12980)

Sanción: 25/07/1944

Promulgación: 25/07/1944

Publicación: BO. 14/08/1944

Actualización: 31/03/2013

Rama: Transporte y Seguros

REGIMEN PARA LA NAVEGACION, COMUNICACION Y COMERCIO DE CABOTAJE NACIONAL

CAPITULO I Disposiciones generales

ARTICULO 1. - La navegación, comunicación y comercio de cabotaje nacional serán practicados únicamente por barcos argentinos.

ARTICULO 2. - Para que a un barco argentino se le autorice a ejercer la navegación comercial de cabotaje y tenga 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% 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.

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

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

ARTICULO 5. - 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.

ARTICULO 6. - 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.

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

ARTICULO 8. - En los puertos deberá conservarse un sitio especial de atraque para 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:

- 1 Barcos con privilegio de paquete postal;
- 2 Barcos de pasajeros sin privilegio de paquete postal;
- 3 Barcos que conducen exclusivamente animales en pie;
- 4 Barcos con privilegio aduanero (de carga);

5 Barcos sin ambos privilegios y veleros.

ARTICULO 9. - 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.

ARTICULO 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

ARTICULO 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.

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

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 inscrito de nacionalidad argentina, se le podrá sustituir por extranjeros , en cuyo caso deberá anotarse en el rol de tripulación dicha circunstancia.

ARTICULO 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 aduanas, 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, equipaje y carga

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

ARTICULO 17. - Los pasajeros y sus equipajes transportados en barcos argentinos dedicados a 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 19. - Los barcos de cabotaje nacional que se dediquen únicamente al tráfico de cargas están exentos de lista de pasajeros, salvo que los conduzcan accidentalmente.

ARTICULO 20. - Las empresas dedicadas al transporte de cabotaje nacional, comunicarán sus tarifas, horarios e itinerarios para su aprobación a la Prefectura General Marítima, las que publicarán con todas sus características una vez aprobado.

Toda modificación de precio y condiciones de transporte serán puestas en conocimiento del público con treinta (30) días de anticipación, tal plazo podrá ser reducido hasta siete (7) días por razones de fuerza mayor debidamente justificadas y con autorización de la autoridad competente.

ARTICULO 21- Las tarifas relativas al transporte de pasajeros, hacienda y demás cargas deberán ser:

- a) Justas y razonables;
- b) Uniformes para todo usuario a igualdad de recorrido, económicamente determinada según su capacidad de flete.

Las reducciones de fletes por carga completa o por mayores plazos de transporte deberán ser expresamente autorizadas por la autoridad competente.

CAPITULO IV Estadísticas

ARTICULO 22.- La **Prefectura General Marítima** deberá publicar anualmente una estadística de todas las empresas dedicadas a la navegación y cabotaje nacional, discriminadas en fluvial y marítimo.

Será obligación contestar cualquier requerimiento que en tal sentido se les formule, así como llenar los formularios estadísticos tipos que les remita la autoridad competente.

CAPITULO V Contralor de aptitud y seguridad de los barcos para navegar

ARTICULO 23. - 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 (2) años, en seco para los barcos de vapor o de motor de carga o de pasajeros; cada tres (3) años para los remolcadores; cada cuatro (4) años para los veleros y pontones.

Para las chatas portuarias, la inspección se efectuará cada dos (2) 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, subsistencias y movilidad de los inspectores técnicos oficiales.

ARTICULO 24. - 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 VI - Formalidades aduaneras

ARTICULO 25. - 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.

ARTICULO 26. - 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.

ARTICULO 27. - Las maderas de producción nacional que se transporten en jangadas, podrán removerse, bastando para sus operaciones 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.

CAPITULO VII Documentos exigidos

ARTICULO 28. - En el ejercicio del cabotaje, el libro de cargamento a bordo a que se refiere el [artículo 927 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) Patente de navegación;
- e) Patente 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 VIII Exención de derechos

ARTICULO 29. - Los barcos argentinos de cabotaje no pagarán derecho de entrada, faros, balizas y sanidad, cuando procedan de puertos nacionales o de países limítrofes.

ARTICULO 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.

ARTICULO 31. - Los barcos argentinos de hasta 150 toneladas de arqueo neto, están exonerados de los de anclaje y permanencia.

ARTICULO 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.

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

ARTICULO 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.

ARTICULO 35. - Los barcos que se encuentren en reparaciones en astilleros, no abonarán derecho alguno durante su permanencia en dicha situación. Exceptúanse los fijados para el uso de diques del Estado que pagarán las tasas fijadas por la Ley de la materia.

ARTICULO 36. - 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 a la reglamentación.

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

ARTICULO 37. - 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 IX Limitación de gravámenes

ARTICULO 38. - En los barcos empleados en el cabotaje de cualquier naturaleza no se podrá imponer gravamen alguno que no esté claramente expresado en las tarifas públicas de servicio autorizadas por el Poder Ejecutivo.

ARTICULO 39. - 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.

ARTICULO 40. - El armador podrá prohibir o limitar el número de visitas o acompañantes de pasajeros, determinándolo en el boleto de pasaje.

ARTICULO 41. - 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.

ARTICULO 42. - 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.

ARTICULO 43. - 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](#).

ARTICULO 44. - 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 permanezca embarcado, o en el lugar de las operaciones, desde su salida hasta el regreso al lugar de su asiento.

ARTICULO 45. - Los barcos argentinos de cabotaje fronterizo, no pagarán emolumentos consulares de ninguna clase por la visación de los documentos que deben 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 X -Abono de derechos

ARTICULO 46. - 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 XI -Multas

ARTICULO 47. Los buques y artefactos navales extranjeros que efectúen navegación, comunicación o comercio de cabotaje nacional en violación de lo establecido en la presente ley y su reglamentación, serán sancionados con multa equivalente al triple del valor del flete o de los servicios efectuados. La autoridad de aplicación determinará el valor del flete o del servicio sobre el que se aplicará la

multa. La **Prefectura Naval Argentina** será el organismo de fiscalización y, en tal sentido, constatada prima facie la infracción, dispondrá la interdicción de salida del buque o artefacto naval en puerto. Se considerará constatada la infracción, si ante la requisitoria de la **Prefectura Naval Argentina**, las unidades no tuvieran a bordo el certificado que las habilite para la actividad que se cuestiona. Esa circunstancia deberá ser comunicada al Cónsul respectivo y la medida se mantendrá hasta el depósito del importe de la multa o hasta la presentación de garantía a satisfacción de la autoridad de aplicación. El infractor podrá, dentro de los CINCO (5) días de notificada la sanción interponer recurso administrativo ante la autoridad de aplicación. La resolución que recaiga será apelable dentro de los CINCO (5) días, ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

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

ARTICULO 48. - 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 de 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 será 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.

ARTICULO 49. - 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 con la reglamentación que en su oportunidad se dicte y que en ningún caso podrá exceder del 3% de su arqueó neto.

ARTICULO 50. - Los barcos de cabotaje nacional, con privilegio de paquete postal y que tengan más de 250 toneladas de arqueó 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 establecen 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.

ARTICULO 51. - Los barcos de cabotaje nacional, con privilegio de paquete postal, menores de 250 toneladas de arqueó 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.

ARTICULO 52. - 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 o la conducción de la correspondencia, encomiendas y envases postales de que trata el artículo 48, serán abonados por el correo, rigiéndose por las disposiciones contenidas en el presente artículo.

ARTICULO 53. - La aplicación del presente decreto estará a cargo de los [Departamentos de Marina y de Hacienda](#).

ARTICULO 54. - El Poder Ejecutivo, al reglamentar este decreto, cuidará de no establecer en ningún caso exigencias por las cuales los buques de la matrícula nacional quedaren en inferiores condiciones con respecto a los extranjeros y determinará la siguiente significación de los vocablos y expresiones usados en el mismo, así como también la definición que considere conveniente adoptar para 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 usado en el [Código de Comercio](#), comprende el casco, quilla, aparejos y demás accesorios para que pueda navegar, tal como se determina en el [artículo 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 50 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 50 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 unan cuadernas. Si los baos de esta cubierta estuviesen interrumpidos al medio de la eslora substituirá 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 operaciones 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 las costas 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 constituya su destino más lejano.

13- Prolongación de viaje: Es el aumento de travesías de escalas o de permanencia fuera del puerto de matrícula, que aleje 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, gánguiles, trenes de entarquinado, algibes, pontones, campana de buceo, diques y grúas flotantes, las jangadas, las usinas flotantes.

16- Rol de tripulación o rol: Es la relación nominal por categorías de todos los tripulantes de la embarcación, que además contiene los datos exigidos por el [Código de Comercio, libro III, artículo 926](#).

17- Las palabras mercadería o carga de retorno, transbordo, 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.

<p align="center">LEY Z-0256 (Antes Decreto Ley 19492/1944 ratificado por ley 12980) TABLA DE ANTECEDENTES</p>	
Artículo del texto definitivo	Fuente
1 a 19	Arts. 1 a 19 Texto original.-
20	Art. 20 texto según ley 12980 art 4 inc a)
21	Art. 20 a) Incorporado por ley 12980 art 4 inc b)
Capítulo IV	Capítulo Incorporado por Ley 12.980 Art.4 inc c)
22	Art 20 –b Incorporado por Ley 12.980 Art.4 , inc c)
Capítulo V	Capítulo IV –renumerado por Ley 12.980 Art.4 inc c)
23	Art 21 texto original
24	Art 22 texto original
Capítulo VI	Capítulo V –original renumerado por Ley 12.980 Art.4 inc c)
25	Art 24 texto original .Último párrafo eliminado por referirse al art 23 de la presente ley que fuera derogado por ley 22415-código aduanero, art 1187-
26	Art 25 texto
27	Art 26 texto original
Capítulo VII	Capítulo VI –original renumerado por Ley 12.980 Art.4 inc c)
28	Art 28 texto original
Capítulo VIII	Capítulo VII –original renumerado por Ley 12.980 Art.4 inc c)
29 a 33	Art 29 a 33 texto original
34	Art 34 texto según Decreto Ley 15.362/46 Art.1
35	Art 35 texto original

36	Art 37 texto original
37	Art 38 texto original
Capítulo IX	Capítulo VIII original –renumerado por Ley 12.980 Art.4 inc c)
38	Art 39 texto original
39	Art 40 texto original
40	Art 41 texto original
41	Art 42 texto original
42	Art 43 texto original
43	Art 44 texto original
44	Art 45 texto original
45	Art 46 texto original
Capítulo X	Capítulo IX original –renumerado por Ley 12.980 Art.4 inc c)
46	Art 47 texto original
Capítulo XI	Capítulo X original –renumerado por Ley 12.980 Art.4 inc c)
47	Art 48 , texto según ley 26778, art 1.
Capítulo XII	Capítulo XI original –renumerado por Ley 12.980 Art.4 inc c)
48	Art 49 texto original
49	Art 50 texto original
50	Art 51 texto original
51	Art 52 texto original
52	Art 53 texto original
53	Art 54 texto original
54	Art 55 texto original
52	Art 53 texto original
53	Art 54 texto original
54	Art 55 texto original Inciso 2) e inc 3) texto según Dec Ley 25.700/44 Art.1

Artículos suprimidos:

Arts 1, 2 y 3 del decreto ley: suprimidos (aprobaban el reglamento, establecían vigencia y de forma)

Art 23 Derogado por Código Aduanero Art.1187 A partir del 24-09-81 por art. 1186.

Art 27. - Derogado por Código Aduanero Art.1187 . A partir del 24-09-81 por art. 1186.

Art 36. - Derogado por Ley 18.138 Art.1 (B.O. 11-03-69).

REFERENCIAS EXTERNAS