



GUARDACOSTAS

Número especial dedicado a la Prefectura Naval Argentina

Año XXXV N° 95
Buenos Aires, octubre de 1998

Director

ANTONIO PEDRO MAJAS
prefecto principal (RE)

Editor

SERGIO D. CLERICI
ayudante mayor

Secretario de redacción

JUAN E. DEMARCO
ayudante de 2da (RE)

Administración

JULIO C. RODRÍGUEZ
ayudante de 3ra
Contador Público Nacional

Ilustraciones

MIGUEL ANGEL RUSSO
VÍCTOR I. STOCKI
ayudante de 1ra

Fotografía

Laboratorio Fotográfico
del Departamento Investigaciones
de Criminalística

Coordinación de textos en inglés

SUSANA MOLTEDO DE RUIZ
Traductora Pública Nacional

Traducciones

MARÍA GABRIELA VILLANO
Traductora Pública Nacional
Prof. MARIA CLARA MONTEVERDE

Composición

DANIEL A. ENRÍQUEZ
ayudante de 2da
MARÍA L. PIAZZALE
administrativa de 1ra categoría

Distribución y archivo

JUAN PABLO GARCÍA
ayudante de 2da



Premios "APTA - F. ANTONIO RIZZUTO"
Categoría "Revistas Oficiales"
1976 - 1984 y 1994

GUARDACOSTAS

Revista oficial de la Prefectura Naval Argentina, creada el 26 de junio de 1964 con la finalidad de divulgar temas profesionales y de interés general para el personal de la Institución y coadyuvar al conocimiento y opinión sobre cuestiones relativas al transporte marítimo y fluvial, la legislación y reglamentación marítima nacional e internacional, el Derecho del Mar, la preservación del medio ambiente, las actividades náutico deportivas, la seguridad de la navegación, la policía de seguridad y judicial, los desarrollos tecnológicos y todos los aspectos políticos, económicos, técnicos o científicos conexos.

La revista "Guardacostas" circula en todo el país y es distribuida a autoridades nacionales y provinciales, autoridades marítimas extranjeras, representaciones diplomáticas, organismos regionales e internacionales, empresas navieras, entidades del deporte náutico, establecimientos universitarios, museos, bibliotecas y entidades diversas relacionadas con el quehacer marítimo e institucional.

La Dirección se reserva la propiedad del material propio que integra este número, cuya reproducción, en todo o en parte, queda autorizada siempre que se acompañe la aclaración de su origen.

DIRECCIÓN Y REDACCIÓN

Tacuari 471 6° A
1071 Buenos Aires
Telefax 334-1173
E-mail: pna@sudnet.com.ar

Afiliada a la Asociación de la Prensa Técnica y Especializada Argentina (APTA).

"GUARDACOSTAS" es una publicación que se financia totalmente a través de las suscripciones voluntarias del personal de oficiales, suboficiales y civil de la Prefectura Naval Argentina, al igual que de suscriptores ajenos a la Institución.

SUSCRIPCIONES: Personal en actividad y retirado de la Prefectura Naval Argentina: 3\$ mensuales. Particulares 48\$ por año. Solicitudes y consultas, personalmente, por teléfono o fax en la sede de la dirección y redacción.

*Registro de la Propiedad Intelectual N° 18454/96

La Prefectura Naval Argentina posee una tradición histórica y funcional, que no por reiteradamente exhibida y reconocida, deja de merecer continua atención.

Las múltiples facetas de sus actividades, de indudable repercusión pública y las sucesivas innovaciones en sus procedimientos y medios, renuevan el interés hacia lo que constituye un verdadero ejemplo de dedicación a los cometidos que el Estado le ha confiado y que la sociedad distingue por su significación esencialmente humanitaria.

Esta edición de GUARDACOSTAS, que ahora presentamos, no constituye una memoria; es tan sólo la muestra de esa labor cotidiana, abnegada y silenciosa, del personal que la integra y de los medios que el Estado ha destinado para el logro de los objetivos institucionales.

En la seguridad de seguir contribuyendo a la divulgación de su quehacer hacia los más diversos sectores de nuestro país y el extranjero, es que presentamos al lector esta obra, que refleja la labor de una Institución con una historia más que bicentenaria, la más antigua del país, y que frente al tercer milenio exhibe un presente de realizaciones y se proyecta hacia el futuro, a no dudar, como desde sus orígenes, de acuerdo con las necesidades de la Nación.

Buenos Aires, octubre de 1998
La Dirección



La Prefectura Naval: Autoridad Marítima Argentina

La Prefectura es la Autoridad Marítima Argentina por antonomasia, conforme lo consagra la Ley General 18.398, la Ley de la Navegación 20.094 y la nutrida legislación que en forma coincidente define el amplio y homogéneo perfil de sus competencias.

Es asimismo la Autoridad Marítima Argentina en virtud de su tradición histórica y funcional, inalterable a través del tiempo, que la identifica como el órgano a través del cual el Estado ejerce la policía de seguridad de la navegación y de la seguridad y el orden público en las aguas de jurisdicción nacional y en los puertos.

Es la Autoridad Marítima Argentina por su carácter de órgano de aplicación de los convenios internacionales relativos a la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención y la lucha contra la contaminación y las materias técnicas y jurídicas relacionadas, conforme lo establecen las leyes de su aceptación por el país.

También es la Autoridad Marítima Argentina en virtud de las funciones que desempeña en ejercicio de las obligaciones del país como Estado de Abanderamiento y Estado Rector del Puerto, para el registro de los buques y el control de sus condiciones de seguridad, según las leyes y reglamentaciones que le asignan estas competencias y los acuerdos internacionales respectivos.

La Prefectura es, en suma, la Autoridad Marítima Argentina por antonomasia, por la multiplicidad de circunstancias generales y específicas que abarcan sus responsabilidades y en mérito a la legislación que reiteradamente lo expresa, definiendo nítidamente su perfil institucional en el concierto de los organismos del Estado.

Prefectura Naval Argentina: Argentine Maritime Authority

Prefectura Naval Argentina (PNA-Argentine Coast Guard) is the Argentine Maritime Authority par excellence, pursuant to the provisions of PNA Organic Act. No. 18398, Navigation Act. No. 20094 and other related legislation, which establish PNA functions and duties.

PNA origin dates back to the XIX century and has a long and outstanding tradition. Consequently, it is the agency through which the Argentine State performs police functions in the fields of safety of navigation as well as safety and public order enforcement at jurisdictional waters and ports.

As the Argentine Maritime Authority, PNA enforces international conventions on safety of human life at sea, pollution prevention and control as well as related technical and legal matters.

Moreover, PNA performs Flag State and Port State control functions involving vessel records and control of ship safety conditions pursuant to the provisions of related laws, regulations and relevant international agreements.

In short, PNA is the Argentine Maritime Authority par excellence due to the multiple general and specific responsibilities it covers and to current legislation which defines its institutional frame within the State.

Notas sobre una tradición funcional

La corona española transfirió a sus colonias la misma estructura administrativa que regía en la península.

Las atribuciones y responsabilidades obraban inicialmente en la "Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias", promulgadas en 1680 por Carlos II y más precisamente, en las "Ordenanzas Generales" de 1793, dictadas por el rey Carlos IV, cuyo título 7 reglamentaba la "policía general de los puertos y otros cualesquiera fondeaderos a cargo de los Capitanes de Puertos y las demás obligaciones de éstos", con funciones como la habilitación de prácticos, inspección de las condiciones de seguridad de los buques, actuaciones sumariales por acaecimientos de la navegación, delitos y contravenciones, despacho de buques, control de navegantes y pasajeros, prohibición de arrojar basuras y escombros a las aguas, funcionamiento de la junta de sanidad, etc. que actualmente continúa cumpliendo la Prefectura.

Este agrupamiento de funciones permaneció a través del tiempo con ligeras variaciones. Al producirse la Revolución de Mayo, el alférez de fragata D. Martín Jacobo Thompson era el Capitán de Puertos y Comandante de Matriculas. Muchos hombres destacados de nuestra historia ocuparon ese cargo, como Matías de Irigoyen, Zapiola, Azopardo, Toll y Bernadet, Espora, Erézcana, etc.

Notes Regarding a Functional Tradition

The Spanish Crown transferred to its colonies the government structures prevailing in the peninsula.

All rights and duties were described in the "Compendium of Laws Governing the Indias", promulgated in 1680 by King Charles II of Spain. In 1793, King Charles IV passed a bill regulating the activities of the Port Police and Port Captains, which dealt with licensing and certifying of pilots; inspections of vessels, their equipment and appliances; legal proceedings in cases of maritime incidents; offences or law infringement; clearance of vessels; procedures to control passengers and crew members; prohibition of dumping wastes and debris into the water; monitoring of the sanitary board, etc.

These duties are still being performed by Prefectura Naval Argentina.

All these activities went on for a long time with minor variations. During the May Revolution of 1810, Second Lieutenant Martín Jacobo Thompson was Captain of the Port. Many prominent men of our History have held that post, for example, Matías de Irigoyen, Zapiola, Azopardo, Toll y Bernadet, Espora, Erézcana, etc.

It would be endless to describe all the background connected with the functions that were vested in the PNA, but obviously its jurisdiction and tasks became solid as time went by, and the agency has taken on a qualified, definite role among the rest of the institutions.

On October 29, 1896, the Argentine Congress promulgated Act No. 3445, giving Prefectura a legal framework. This Act clearly defined the role of the PNA, establishing its organization all along the maritime and river coasts. This Act vested upon the Prefectura General de Puertos (as it was known then) all rights and duties as Maritime Authority, giving it a functional framework. Subsequent acts, such as Act No. 20094 or Navigation Act, have confirmed and expanded this Act.

In 1969, a new Act was passed -No. 18398. This is

ORDENANZAS GENERALES DE LA ARMADA NAVAL.

PARTE PRIMERA.

**SOBRE LA GOBERNACION MILITAR Y MARINERA
DE LA ARMADA EN GENERAL,
Y USO DE SUS FUERZAS EN LA MAR.**

TOMO II.



**EN MADRID
EN LA IMPRENTA REAL.**

MDCCLXXXIII.

La enumeración de antecedentes relativos a las funciones asignadas durante tiempo tan prolongado sería extensa, pero de su examen se puede inferir que la jurisdicción y competencias de la Prefectura se fueron conformando y perfeccionando a través del tiempo en forma armónica, definiendo desde el siglo pasado un ámbito específico, reiteradamente calificado como exclusivo, que le fue confiriendo fisonomía en el concierto de los órganos que componen la administración pública nacional.

El 29 de octubre de 1896 fue promulgada la ley 3.445, marco de referencia legal que no muchas instituciones pueden ostentar desde hace tanto tiempo y que le asignó un lugar preciso entre las instituciones argentinas y estableció su organización en todo el litoral fluvial y marítimo del país. Esta ley confirió a la Prefectura General de Puertos, como entonces se la llamaba, las atribuciones y deberes que las leyes generales asignaban a la Capitanía de Puertos o Autoridad Marítima, antecedente este último de máxima importancia para precisar el ámbito funcional de la Prefectura, reiterado y ampliado luego por la legislación dictada con posterioridad, entre la que cabe mencionar la ley 20.094 (Ley de la Navegación). Dicho instrumento rigió su devenir hasta 1969, en que fue promulgada la ley 18.398, repertorio actual de la misión y competencias que el Estado confía a la Prefectura Naval Argentina.

Al margen de estos antecedentes, es dable destacar que el espectro funcional de la Prefectura no proviene solamente de su Ley General, dado que existe un número importante de otras leyes y decretos que reiteran sus atribuciones o le asignan incluso competencias adicionales, coincidentes con tal espectro, reafirmando de este modo el rol que le corresponde en la estructura administrativa del Estado.

the present legal instrument that specifies the mission and jurisdiction entrusted by the State upon Prefectura. Notwithstanding the above described background, PNA's functional structure is based not only on its Organic Act, but also on a number of laws and decrees which confirm its role and assign additional duties to PNA, thus confirming its importance among Government agencies.

Hitos y personajes de la historia institucional

Primer establecimiento de la Prefectura en Buenos Aires

El incremento de la navegación y el comercio en el puerto de Buenos Aires, dio motivo a que las autoridades españolas establecieran la Capitanía de Puerto en 1756, como la Institución encargada de cubrir en forma específica la policía de seguridad de la navegación y de los puertos, reemplazando así el cumplimiento de algunas de esas funciones ejercidas con anterioridad por parte de los adelantados, gobernadores, alguaciles mayores y otras autoridades capitulares. Para desempeñar el cargo de Capitán de Puerto fue designado entonces D. Juan Antonio Guerreros, sucediéndole otros españoles hasta 1806, oportunidad en la que se nombró a D. Martín Jacobo Thompson, primer criollo en acceder a ese cargo.

Incorporación de la Prefectura como Institución de la Patria

La Primera Junta incorporó a la Prefectura como Institución de la Patria en 1810, hecho que se produjo a través de dos decretos: uno del 25 de junio, por el que oficialmente se disponía que la Capitanía de Puerto debía subordinarse al primer Gobierno Patrio, absteniéndose de obedecer a la Comandancia de Marina española de Montevideo; el otro del 30 de junio que redactó de puño y letra el Dr. Mariano Moreno -secretario de Gobierno y Guerra de la Junta- nombrando a Thompson como primer Capitán de Puertos de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

Consolidación jurídica de la Prefectura

Si bien entre 1756 y 1896 muchos han sido los reglamentos y ordenanzas que rigieron a la Prefectura -manteniendo siempre el espectro funcional que aún hoy la caracteriza-, la promulgación de la ley 3.445 especificó claramente sus atribuciones y jurisdicción, y su importancia radica en que tuvo entonces la virtud de unificar toda la legisla-

Milestones and Characters in the History of Prefectura

The First Establishment of Prefectura in Buenos Aires

As a result of the increasing navigation traffic and trade at the port of Buenos Aires, the Spanish authorities established a Port Captainship Office in 1756 to serve as police authority in safety of navigation and ports and to perform the functions previously carried out by commanders of sea expeditions, governors, judicial officials and other capitular authorities. Mr. Juan Antonio Guerreros was appointed Port Captain and other Spanish officers took over after him until 1806 when Martín Jacobo Thompson became the first "criollo" (son of European parents born in Argentina) to hold the post.
How Prefectura became a National Institution

Our first truly Argentine Government, called Primera Junta, incorporated Prefectura as a national institution in 1810, through two decrees. The first decree dated June 25, 1810, stated that the Port Captainship Office should report to the Primera Junta, and not obey the orders of the Spanish Navy Commander's Office, in Montevideo, Uruguay. The other decree, dated June 30, which was drawn up by Mr. Mariano Moreno's own hand – the Junta's Secretary of Government and War- appointed Thompson as Captain of the Ports of the River Plate United Provinces.

PNA's Legal Consolidation

Many rules and ordinances regulated the activities of PNA from 1756 to 1896, but the Agency's duties and jurisdiction were duly clarified through Act. No. 3445, which unified all previous legislation.

"We are not creating anything new", reads the Act. "Prefectura is just as the Port Captainship Office and performs the same tasks". As from then, it followed the traditions of the old Captainships. PNA is the only police in seas, rivers, channels and ports within national jurisdiction.

Juan Antonio Guerreros
Born a Spaniard, he settled in Buenos Aires and was appoint-



ción que la rigiera desde sus orígenes.

Tanto en el trámite parlamentario previo, como en su articulado, se explica que "nada nuevo se viene a crear con la presente Ley", y que la Prefectura "es la misma Institución española denominada Capitanía de Puerto y cumple sus mismas funciones", siendo a partir de entonces indudable continuadora de las antiguas Capitanías y exclusiva policía de los mares, ríos, canales y puertos sometidos a la jurisdicción nacional.

Juan Antonio Guerreros

Español de nacimiento, se radicó en Buenos Aires y fue designado en 1730 como piloto práctico del Río de la Plata. El 8 de enero de 1756, el Rey de España lo nombró Capitán del Puerto de Buenos Aires, antecedente fundacional de la actual Prefectura de Buenos Aires. Falleció en 1767 mientras ejercía dicho cargo.

Coronel Martín Jacobo Thompson

El primer Capitán de Puerto criollo nació en Buenos Aires el 23 de abril de 1777, estudió en el Real Colegio de San Carlos e ingresó en 1796 en la Academia Naval de El Ferrol, España, egresando como guardiamarina en 1800.

Destinado a Buenos Aires, fue designado Capitán de Puerto en 1806, teniendo destacada actuación durante las invasiones inglesas. Su adhesión a la Revolución de Mayo motivó su baja como alférez de fragata de la Armada Española, otorgándole las autoridades argentinas, en 1813, el grado de teniente coronel.



Coronel Martín Jacobo Thompson

ed River Plate pilot in 1730. On January 8, 1756, the King of Spain named him Captain of the Port of Buenos Aires, which was the foundation stone of the current Buenos Aires Coast Guard. He passed away in 1767 while in office.

Colonel Martín Jacobo Thompson

The first Argentine Port Captain was born in Buenos Aires, on April 23, 1777. He studied at the Colegio Real de San Carlos de Buenos Aires and enlisted the Navy School in El Ferrol, Spain, in 1796, becoming a Junior officer in 1800.

He was sent to Buenos Aires and then he was appointed Captain of the Port in 1806. He acted bravely during the English Invasions (1806 and 1807). His support to the May Revolution, 1810, resulted in his dismissal as Second Lieutenant from the Spanish Navy. The Argentine authorities gave him the rank of Lieutenant-Colonel in 1813.

The Thompson's house was a center of the arts and also for revolutionary ideas. Our National Anthem was sung there for the very first time on May 25, 1813. Many important figures were present on that occasion, among them San Martín, Alvear, Cayetano Rodríguez, Blas Parera, Balcarce, Vicente López y Planes, etc. There is a famous oil-painting by Pedro Subercaseaux which depicts that event.

Thompson's work as a Port Captain went on until 1815. It was through his effort that many rules were enforced, such as the regulation of Captainship offices, in 1814, regulations to develop the ports of Ensenada and Barracas, and to forbid dumping ballast into the water, regulations governing shipbuilding as well as ships at ports, and so on.

He was promoted to Colonel in 1816 and sent on a diplomatic mission to the United States, dying on board, on his way back to Argentina, on October 23, 1819. His body was buried at sea.

General Matías de Irigoyen y de la Quintana

Born in this country, he traveled to Spain as a young man. Like Thompson, he studied at the Naval Academy of El Ferrol, Spain, and participated in the Trafalgar battle. He returned to his country together with Thompson and the Spanish Admiral Pascual Ruiz de Huidobro, and they all stood up for the revolutionary movement. For this reason, he was discharged from the Spanish Navy. After performing various missions abroad for the cause of emancipation, he was promoted by the authorities in 1811, and in October 1815, he replaced Thomson as Captain of the Port of Buenos Aires, holding this position until 1816.

El salón de los Thompson fue centro de las artes y de las ideas revolucionarias. Allí se ejecutó por primera vez el Himno Nacional el 25 de mayo de 1813, acontecimiento en el que estuvieron presentes entre otros, San Martín, Alvear, Cayetano Rodríguez, Blas Parera, Balcarce, Vicente López y Planes, etc. y que fuera llevado al óleo por Pedro Subercaseaux.

Su labor como Capitán de Puerto se extendió hasta 1815, debiéndose a su iniciativa el Reglamento para las Capitanías de 1814, el fomento de los puertos de Ensenada y Barracas y los reglamentos relativos a la construcción de buques, la prohibición de arrojar lastres al agua, las embarcaciones en puerto, etc. Ascendido a coronel en 1816 fue designado en una misión diplomática a los Estados Unidos. Falleció el 23 de octubre de 1819 de regreso a la Patria, y su cuerpo fue arrojado al mar.

General Matías de Irigoyen y de la Quintana

Nacido en estas tierras, estudió al igual que Thompson en la Academia Naval de El Ferrol, España y combatió como guardiamarina en la batalla de Trafalgar. Destinado a Buenos Aires, simpatizó junto a Thompson y al almirante español Pascual Ruiz de Huidobro con el movimiento patriota de 1810 y participó activamente en el Cabildo Abierto del 22 de mayo, por cuyas razones fue dado de baja de la Armada española. Luego de cumplir algunas misiones en el exterior en pro de la causa emancipadora, las autoridades le confirieron el grado de sargento mayor en 1811 y en octubre de 1815 relevó a Thompson en el cargo de Capitán



General Matías de Irigoyen y de la Quintana

General José Matías Deogracias Zapiola

Born in Buenos Aires, he started his career in the Spanish Navy. When the May Revolution broke out, he was sent to Buenos Aires in order to perform different activities, but having stood up for the revolutionary movement, he was sent back to Cadiz. He escaped to London and joined other countrymen there, returning to Buenos Aires in 1812, together with San Martín and Alvear, in order to serve the country.

He assisted San Martín in organizing the Regimiento de Granaderos a Caballo (Mounted Grenadier's Regiment), and participated in the Chacabuco and Maipú battles, as well as in many other military campaigns.

Among other services rendered to the country, he served as Captain of the Port of Buenos Aires for the periods 1820-1821 and 1852-1853.

Colonel Francisco Seguí

Colonel Seguí was born in Buenos Aires. As a young man, he stood out in naval campaigns. In February, 1855 he was appointed Port Captain. He held this position for a long period of time until October 1868. Thanks to his initiatives, significant regulations were enacted, such as the rules regarding River Plate Maritime Police, the Republic port police regulations for sea-going vessels, etc.

Dr. Diego Gregorio de la Fuente

Dr. de la Fuente was also born in Buenos Aires. He attended medical school, and in 1858 he graduated as a physician. Appointed Medical Doctor of the Port Captainship, he held this position until 1865. From that time on, and as a result of the abolition of that post from the Budget, he continued working with no pay, showing his altruist spirit.

He served as a military doctor and acted as such during the Paraguayan war. President Avellaneda appointed him Port Captain in Buenos Aires, and he held that position for as long as Avellaneda was in office.

Carlos Alberto Mansilla

Carlos Mansilla was the son of General Lucio Norberto Mansilla and Agustina de Rosas, sister of Juan Manuel de Rosas.

When Dr. de la Fuente ended his office, Mansilla assumed the duties of Captain of the Port on a temporary basis, and he was finally confirmed in July, 1880. By decree of January 31, 1882 the Captainship was renamed Maritime Prefecture (Prefectura Marítima) –this was the first time that the name Prefectura was shown– and in 1894, it was renamed

del Puerto de Buenos Aires, mandato que se extendió hasta 1816.

General José Matías Deogracias Zapiola

Oriundo de Buenos Aires, inició su carrera en la Armada española. Al producirse la Revolución de Mayo, fue destinado a Buenos Aires para desempeñar diversas gestiones, pero al descubrirse su simpatía por el movimiento se ordenó su traslado a Cádiz, huyendo luego a Londres. En esta ciudad se reunió con otros patriotas y en 1812 regresó a Buenos Aires, junto con San Martín y Alvear, poniéndose a las órdenes del Gobierno Patrio.

Acompañó a San Martín en la organización del Regimiento de Granaderos a Caballo y estuvo presente en las batallas de Chacabuco y Maipú, participando en varias campañas militares.

Entre otros servicios que prestó al país, se desempeñó como Capitán del Puerto de Buenos Aires en los periodos 1820-1821 y 1852-1853.

Coronel Francisco Seguí

Nacido en Buenos Aires, se destacó durante su juventud en varias campañas navales. En febrero de 1855 fue nombrado Capitán del Puerto, cargo que ejerció por un prolongado período, hasta octubre de 1868. Gracias a su iniciativa se promulgaron importantes reglamentos, como el relativo a la policía marítima del Río de la Plata y sus afluentes, el Reglamento de policía de los puertos de la República, el destinado a los buques de alta mar, etc.

Dr. Diego Gregorio de la Fuente

El doctor de la Fuente nació también en Buenos Aires, cursó la carrera de médico y se graduó en forma brillante en 1858. Designado como médico de Sanidad de la Capitanía del Puerto, desempeñó el cargo hasta 1865 y continuó haciéndolo luego en forma gratuita ya que su cargo había sido eliminado del presupuesto, demostrando de esa forma su espíritu altruista.

Prestó servicios como médico militar y actuó como tal en la guerra con el Paraguay. El presidente Avellaneda lo designó Capitán del Puerto de Buenos Aires, puesto que desempeñó durante todo su mandato.

Carlos Alberto Mansilla.

Hijo del general Lucio Norberto Mansilla y de doña Agustina de Rosas, hermana de Juan Manuel de Rosas.

Al cesar en su mandato el Dr. de la Fuente, Man-



Carlos Alberto Mansilla

Port General Prefecture (Prefectura General de Puertos). Accordingly, Mansilla held the post of Maritime Prefect first and then he became Port General Prefect. He held this position very efficiently until September 1895.

In addition to the promotion of regulations on navigation and ports, he tirelessly tried to improve the institutional organization and the staff conditions, as shown by diverse projects which he successfully accomplished.

Dr. Manuel Florencio Mantilla

This outstanding public man was born in the province of Corrientes in 1853. By 1870 he attended the Jurisprudence Department of the University of Buenos Aires, where he graduated with full honours. He held important political positions in his province; in 1879 and 1894, he was elected National Deputy, and was in office until 1898 when he was elected National Senator, being reelected in 1904.

He had numerous parliamentary initiatives and performed distinguished tasks both as a journalist and as a writer.

By 1896, during his last term of office, he introduced a bill establishing the specific PNA duties and authority, as well as the scope of its jurisdiction. Up to that time, Prefectura had been governed by provisions regarding Maritime and Port Police, which were based on the General Ordinances of 1793. This bill laid the foundations for Act. No. 3.445.

Although Dr. Mantilla did not belong to Prefectura, he is regarded as one of the most outstanding figures throughout PNA history due to his significant contributions towards the institutional legal definition.

silla se hizo cargo interinamente de la Institución, siendo confirmado en julio de 1880. Por decreto del 31 de enero de 1882 se cambió la denominación de la Capitanía General de Puertos por la de Prefectura Marítima -siendo en consecuencia la primera oportunidad en la que aparece la denominación Prefectura- y en 1894 por la de Prefectura General de Puertos. Mansilla continuó con suma eficacia en el cargo de Prefecto Marítimo, luego Prefecto General de Puertos, hasta setiembre de 1895.

Además de las reglamentaciones sobre la navegación y puertos que promovió, luchó incansablemente por mejorar la organización institucional y las condiciones de su personal, como lo acreditan numerosos proyectos que logró materializar.

Dr. Manuel Florencio Mantilla.

Este preclaro hombre público, nació en la provincia de Corrientes en 1853. En 1870 ingresó al entonces Departamento de Jurisprudencia de la Universidad de Buenos Aires, graduándose con honores en 1874. Ocupó cargos políticos de relevancia en su provincia; en 1879 y 1894 fue electo diputado nacional y al término de su mandato en 1898 ocupó el cargo de senador nacional, para el que fue reelegido en 1904.

Autor de numerosas iniciativas parlamentarias, tuvo asimismo destacada actuación como periodista y escritor.

Durante su último mandato como diputado en 1896, presentó un proyecto de ley por el que se establecía la naturaleza jurídica de la Prefectura,



Dr. Manuel Florencio Mantilla



Prefecto General Oscar Aníbal Correa Falcón

Prefecto General Oscar Aníbal Correa Falcón

Prefecto General Correa Falcón was born in Merlo, province of Buenos Aires, on April 17, 1897. On May 20, 1918 he joined the institution and rendered services in the units of the Buenos Aires, Tigre, Rosario and Paraná ports. He was chief to the San Lorenzo, Pilcomayo, San Carlos de Bariloche, Boca and Riachuelo, Puerto Madero, Paraná, La Plata and Buenos Aires ports' units. In 1949, he was assigned to the Security and Judicial Police Service and to the Vice Commandant's Office. In 1951, he became responsible for the Southern Coast Area District.

As Prefecto Mayor and by decree 19390 of September 29, 1951, he was appointed National Maritime Prefect, becoming the first senior rank officer of the Institution to hold this post. He was promoted in 1953 to Prefecto General and he held that position until 1955.

While in office, he was involved in different technical committees and performed tasks related to the police organization of his own mission and of other services. He was a member of the Technical Committee for National Customs and Ports Comptrollership, and he was assigned to the General Migration Directorate, etc. He passed away in Mar del Plata on January 4, 1985.

especificando sus deberes y atribuciones y el límite de su jurisdicción. Hasta entonces la Prefectura se regía por disposiciones relativas a la Policía Marítima y Portuaria, que reconocían como antecedente a las Ordenanzas Generales de 1793, adecuadas al nuevo ordenamiento nacional. Este proyecto dio lugar a la ley 3.445.

Si bien el Dr. Mantilla no integró las filas de la Prefectura, por el mérito de su enorme contribución a la definición jurídica institucional, ha sido uno de los prohombres de mayor relieve en su trayectoria histórica.

Prefecto general Oscar Aníbal Correa Falcón

El prefecto general Correa Falcón, nació en Merlo, provincia de Buenos Aires el 17 de abril de 1897. El 20 de mayo de 1918 ingresó en la Institución y prestó servicios en las Subprefecturas de los puertos de Capital, Tigre, Rosario y Paraná. Se desempeñó como jefe en las correspondientes a los puertos de San Lorenzo, Pilcomayo, San Carlos de Bariloche, Boca y Riachuelo, Puerto Madero, Paraná, La Plata y Buenos Aires. En 1949 fue destinado al Servicio de Policía de Seguridad y Judicial y a la Subprefectura General Marítima. En 1951 se hizo cargo de la Prefectura de Zona de la Costa Sur.

Con el grado de prefecto mayor y por decreto 19.390 del 29 de setiembre de 1951, fue designado Prefecto Nacional Marítimo, constituyendo el primer oficial superior de la Institución en acceder a tan alta investidura. Ascendió a prefecto general en 1953, extendiéndose su gestión hasta 1955.

Durante su permanencia en el servicio participó en distintas comisiones técnicas y realizó tareas relativas a la estructuración policial en relación a la función propia y la de otros servicios. Fue miembro de la Comisión Técnica de la Intervención de Aduanas y Puertos de la Nación, destinado en comisión a la Dirección General de Migraciones, etc. Falleció en Mar del Plata el 4 de enero de 1985.





Entonación del Himno Nacional en el Salón de los THOMPSON.
Oleo de Pedro SUBERCASEAUX. Museo Histórico Nacional

Uniformes históricos y símbolos institucionales

Tripulante de falúa del puerto (1830)

El uniforme más antiguo de la Prefectura que se conoce, corresponde al de tripulante de la falúa del puerto de la entonces Capitanía de Puerto, actualmente utilizado por la Institución dentro del ceremonial como "uniforme de época".

Marinero del servicio de vigilancia (1920)

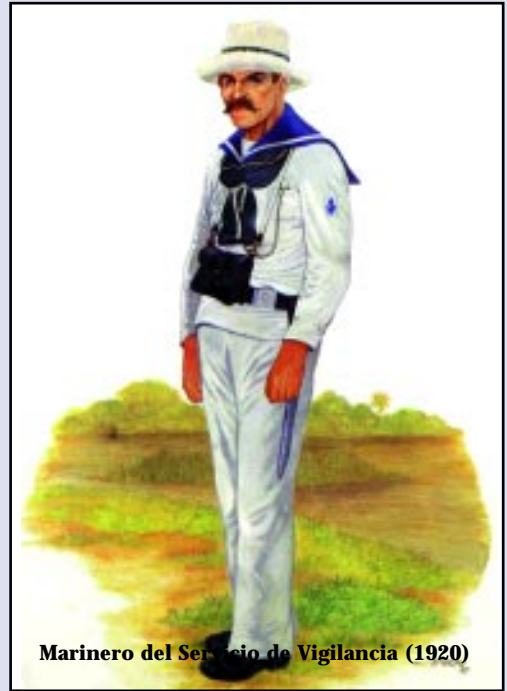
Hacia 1920 el personal subalterno del servicio de vigilancia utilizaba durante el verano un uniforme blanco, que además de la gorra típica de marineró tenía un sombrero blanco de corte civil, con una cinta negra con el nombre de la Institución. El armamento generalmente consistía en un sable bayoneta.

Cabo segundo del servicio de vigilancia (1936)

El uniforme blanco de verano fue reemplazado por otro similar de sarga azul, con gorra de igual color y cuello postizo de brin azul, más claro. Además de la actividad propia de policía de seguridad de la navegación, se efectuaba el patrullaje de las zonas



Tripulante de Falúa del Puerto (1830)



Marinero del Servicio de Vigilancia (1920)

Historic Uniforms and Institutional Symbols

Port Long Boat Crew Member (1830): The oldest PNA uniform known is the Port Long Boat Crew member uniform which belonged to the Port Captainship at that time. It is used today by the institution as an "epoch uniform" in ceremonies.

Sailor of the Watch (1920): By 1920, the enlisted personnel of the Watch Party used to wear a white summer uniform with the typical seaman cap. It also had a white civilian-type hat with the name of the Service stamped on a black ribbon. The arms consisted of the bayonet sabre.

Watch Party Seaman (1936): The white summer uniform was replaced by a similar one in blue serge, with a blue cap and a detachable neck in a lighter blue canvas. Apart from the traditional activities as Safety of Navigation Police, the patrolling of port and shore areas was performed on horseback at specific places at that time.

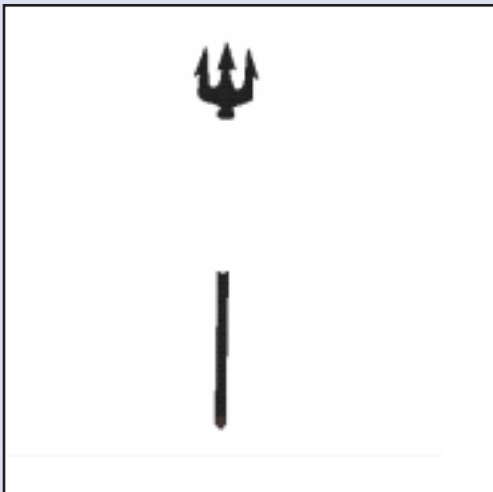
portuarias y costeras, utilizándose por entonces - y desde los tiempos de las antiguas Capitanías de Puerto- el caballo como medio apto para determinados lugares.

Distintivo de la Prefectura Naval Argentina

El actual distintivo de la Prefectura, las dos anclas cruzadas, ya se utilizaba en los mombretes de la Capitanía de Puerto de Buenos Aires hacia 1834, incorporándose por decreto del 6 de octubre de 1893 al escudo de la gorra del personal superior. En 1924 pasaron a conformar el gallardete distintivo de la Prefectura, consistente en una bandera blanca con un ribete azul y las dos anclas centrales en el mismo color.

Escudo heráldico

Es un escudo de campaña, apoyado en dos anclas cruzadas en metal oro y al centro, en forma vertical, un tridente de plata. Contornean un delfín y un dorado enfrentados y orlando el conjunto, dos cintas de plata con las inscripciones "Prefectura Naval Argentina" en la superior y "ROBUR ET QUIES IUXTA LITORA ET IN UNDIS" (valor y seguridad en las costas y en las aguas), en la inferior.



Prefectura Naval Argentina Badge:

The current PNA badge -two crossed anchors- had already been used for letter headings at the times of the old Captainships of the Port in Buenos Aires by 1834. On October 6, 1893, it was included -by Decree- as a part of the escutcheon on the front side of the top rank officers' caps. In 1924, it was incorporated into the PNA insignia, which consisted of a white, blue-bordered flag and two centered anchors in the same colour.

Heraldic Escutcheon:

This is a campaign escutcheon supported by two gold-plated crossed anchors and a vertical silver trident in the middle. A dolphin is facing a "Dorado" fish and they are both bordering the escutcheon, together with two silver ribbons. The inscription "PREFECTURA NAVAL ARGENTINA" is stamped on the top one, and "ROBOUR ET QUIES IUXTA LITORA ET IN UNDIS" (courage and safety on shore and at sea) can be read on the bottom ribbon.



Organización de la Prefectura

En el concierto de instituciones del Estado, la Prefectura Naval Argentina es una fuerza de seguridad bajo dependencia del Ministerio del Interior.

A modo de síntesis funcional, se la puede definir como una institución policial de características especializadas, dirigidas al ejercicio del servicio público de policía de seguridad de la navegación, policía de seguridad y orden público, policía judicial y de la jurisdicción administrativa de la navegación. Interviene también, en lo que es de su competencia, en todo lo relativo a la policía de preservación del medio ambiente, la policía de la caza y pesca marítima y fluvial y ejerce por delegación funciones de policía auxiliar aduanera, migratoria y sanitaria.

La Prefectura posee no sólo un dilatado ámbito geográfico de actuación caracterizado por problemáticas locales particulares, sino también un vasto espectro funcional de alta complejidad técnica, aplicable a un entorno mutable por el creciente desarrollo tecnológico. En este contexto, la seguridad de la vida humana y bienes en las aguas, puertos y costas es un elemento superior que subyace en toda circunstancia, demandando respuestas oportunas y precisas. Para satisfacer estos requisitos, la Prefectura ha adoptado una estructura que responde al concepto de centralización normativa y descentralización ejecutiva.

Área de conducción superior

Prefectura Nacional: es el organismo mediante el cual el Prefecto Nacional Naval ejerce la conducción institucional de máximo nivel, con la asistencia y asesoramiento de la Secretaría General, el Servicio de Inteligencia, las Asesorías Jurídica y Técnica Naval y los consejos de Oficiales Superiores y Consultivos.

Subprefectura Nacional: es el organismo a cargo del Subprefecto Nacional Naval que asiste al Prefecto Nacional Naval mediante el planeamiento de toda la actividad de la Prefectura y que, a la vez, ejerce el más alto nivel de supervisión y control de organismos y dependencias.

Área de conducción ejecutiva

Está compuesta por las Direcciones de Policía de Seguridad de la Navegación, de Policía de Seguridad y Judicial y de Protección del Medio Ambiente, dependientes -al igual que el resto- del Prefec-

PNA Organization

Within the range of national institutions, the PREFECTURA NAVAL ARGENTINA (PNA-ARGENTINE COAST GUARD) is a Safety and Security Force which reports to the Ministry of the Interior.

The PNA can be defined as a specialized Police Service with particular dimensions, directed towards functions such as the Safety of Navigation Police, Security and Public Order Police, Judicial Police and Navigational Issues Police. Likewise, Prefectura provides many other services within the scope of its functions, such as Environmental Preservation Police, Maritime and River Fishing Police, and -by delegation- Customs, Migratory and Sanitary Auxiliary Police.

The PNA does not only have a wide geographical field of action, characterized by particular local problems, but also carries out a wide spectrum of highly technically complex functions within a switching environment under increasingly technological development. Within this context, the safety of life and property at sea, in port and on shore is a high priority activity demanding timely and accurate responses. In order to meet these requirements, the PNA has adopted a flexible and adjustable approach, keeping in mind centralized standards and executive decentralization.

SENIOR MANAGEMENT Area.

Prefectura Nacional (Commandant's Office): it is the body by means of which the Commandant directs the Service at the top level, with the assistance and counselling of the General Secretariat, the Intelligence Service, the Naval Technical and Legal Advisory Service and the High Rank Officer Council and Consultative Councils.

Subprefectura Nacional (Vice Commandant's Office): through this body the Vice Commandant assists the Commandant in planning the whole range of PNA activities, monitoring and controlling all departments and units at the highest level.

EXECUTIVE MANAGEMENT Area.

It consists of the Safety of Navigation Police Direction, the Safety and Judicial Police Direction and the Environment Protection Direction. They report to the Commandant, as the remaining directions do. These Directions perform a Naval Police Service with auxiliary police functions, the normative and registry aspects thereof and their supervision.

to Nacional Naval. Estas Direcciones condensan el concepto totalizador del servicio público de policía naval, extendido a las funciones policiales auxiliares, los aspectos normativos y registrales de él derivados y la supervisión funcional de su ejercicio.

Área de apoyo

Está integrada por las Direcciones del Personal, del Material, de Instrucción y de Administración, que sintetizan las funciones de obtención, distribución, sostén y mantenimiento del personal y material y la gestión económica, financiera y contable de la Prefectura.

Área de ejecución:

Está conformada por la Dirección de Operaciones, siendo su finalidad asegurar el cumplimiento de las leyes, reglamentos y órdenes en vigor. Con tal objetivo coordina la labor de las dependencias y servicios que la integran, cuya misión es garantizar el cumplimiento de las funciones de la Prefectura en todos los puntos de su jurisdicción.

SUPPORT area.

It consists of the Personnel, Material, Training and Administration Directions, which are responsible for the recruitment, distribution, support and maintenance of personnel and materials, as well as the economic, finance and accounting management of Prefectura.

OPERATIONAL area.

It consists of the Operations Direction. Its purpose is to ensure that statutes, rules and orders are enforced. With this purpose it co-ordinates the work of its different units in order to guarantee that PNA functions are fulfilled at every point within its jurisdiction.

Ámbitos de actuación y despliegue geográfico

Un modo de apreciar las tareas realizadas por la Prefectura, es mediante el conocimiento de sus ámbitos de actuación y el despliegue geográfico adoptado en consecuencia, factores que imponen modalidades particulares propias de cada entorno.

En principio, interesa recordar que de acuerdo a su Ley General, la Prefectura actúa en mares, ríos, lagos, canales y demás aguas navegables destinadas al tránsito y comercio interjurisdiccional y los puertos sometidos a jurisdicción nacional; en la Antártida Argentina; las islas Malvinas y demás islas del Atlántico Sur, en las costas y playas marítimas y fluviales; en las Zonas de Seguridad de Frontera Marítima y en las márgenes de los ríos navegables.

En cuanto a los buques y según la misma fuente, le corresponde actuar sobre aquellos en aguas jurisdiccionales y respecto de los de bandera argentina que se encuentren en mar libre o en puertos extranjeros, en todo lo referente a la policía de seguridad de la navegación, el ejercicio de la jurisdicción administrativa de la navegación y en general, en todos los casos que de acuerdo con el derecho internacional público, no sean de competencia del Estado jurisdiccional local.

Dados estos ámbitos de actuación y las funciones que le impone la ley, la Prefectura estableció el consiguiente despliegue administrativo y operativo para materializar sus cometidos, fraccionando su jurisdicción territorial en 10 Prefecturas de Zona, cuyas características salientes se mencionan a con-

Scope and Geographical Deployment

The geographical features of the different areas in which Prefectura Naval Argentina (PNA) carries out its functions impose different modalities on the tasks performed by this service.

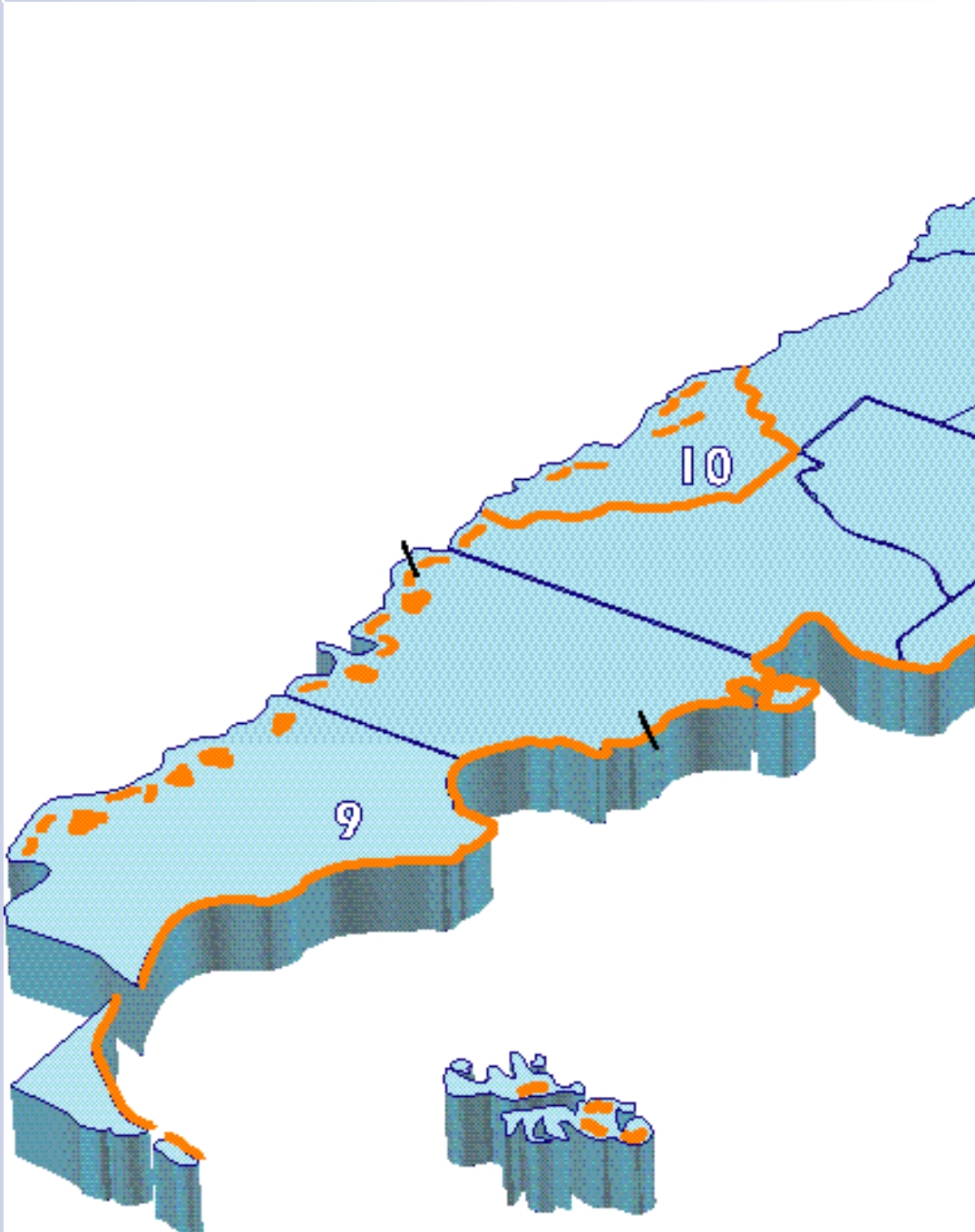
According to the provisions of its Organic Act, PNA performs its tasks in the following areas: seas, lakes, rivers, channels and navigable waters devoted to inter-jurisdictional traffic and trade; ports under national jurisdiction; Argentine Antarctic Territory; Malvinas and other South Atlantic islands; sea and river shores and beaches; Maritime Frontier Security Areas; and navigable river shores.

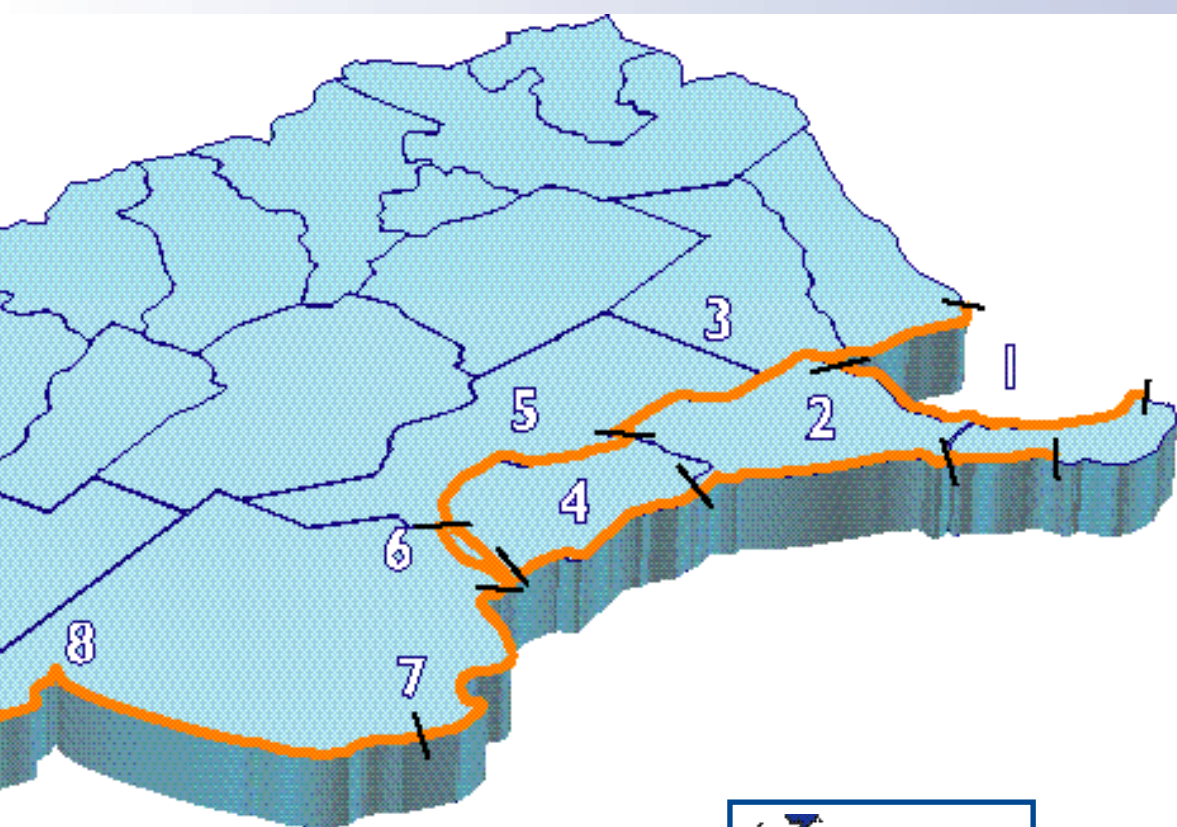
PNA carries out its function on vessels in jurisdictional waters and on Argentine flag vessels at high seas and foreign ports, as regards matters connected to navigation safety enforcement, navigation administrative affairs supervision, and in all cases which fall outside the jurisdiction of a local State according to the provisions of public international law.

PNA operational structure and administrative resources are organized according to the different areas of activities and functions imposed by legislation. The territorial jurisdiction is divided into 10 Prefecturas de Zona (Coast Guard Districts), each one with several units, as follows:



UBICACION GEOGRAFICA DE LAS PREFECTURAS DE ZONA





tinuación, como asimismo sus dependencias subordinadas.

PREFECTURA DE ZONA DEL RÍO DE LA PLATA

Tiene cuatro dependencias que se destacan: las Prefecturas de Buenos Aires, Dock Sud y La Plata y la Subprefectura de General Lavalle, todas ellas con sus Destacamentos subordinados, distribuidas a lo largo de su jurisdicción. El puerto de Buenos Aires, mediante buques de ultramar y cabotaje, absorbe un importante porcentaje del total de la carga general que se mueve en el país. Los puertos de Dock Sud y La Plata, especializados en productos químicos, hidrocarburos y derivados, adquieren relevancia por la concentración de medios para la prevención de siniestros.

PREFECTURA DE ZONA DEL DELTA

Está integrada por las Prefecturas de San Isidro, Tigre, Campana y Zárate y las Subprefecturas de Olivos, Escobar, San Pedro, Guazú Guazucito y Paranacito, con sus Destacamentos subordinados. Hay un importante tránsito de buques de ultramar, de cabotaje nacional e internacional y embarcaciones de pasajeros, destacándose el parque náutico deportivo más numeroso del país.

PREFECTURA DE ZONA DEL BAJO PARANÁ

Dentro de su jurisdicción, tienen asiento las Prefecturas de San Nicolás, Villa Constitución, Rosario, San Lorenzo, Santa Fe y Paraná y las Subprefecturas de Ramallo, Diamante y la Paz, con sus Destacamentos subordinados, necesarios para controlar el intenso movimiento de buques generado por la gran actividad de exportación de productos agrícolas y el transporte de combustibles líquidos. Un importante parque náutico deportivo y la única ruta de tránsito fluvial de y hacia los puertos del Alto Paraná y Paraguay, son características de esta zona.

PREFECTURA DE ZONA DEL PARANÁ SUPERIOR Y PARAGUAY

En su ámbito jurisdiccional se encuentran las Prefecturas de Corrientes, Formosa y Barranqueras y las Subprefecturas de Reconquista, Goya, Paso de la Patria, Itati y Pilcomayo, con sus Destacamentos subordinados; existiendo un intenso tránsito de buques comerciales de y hacia Paraguay. Al igual

RIVER PLATE DISTRICT

The following units are found: Prefecturas de Buenos Aires; Prefectura de Dock Sud; Prefectura de La Plata; and Subprefectura General Lavalle.

The port of Buenos Aires receives a large percentage of the total sea-going and coastal sailing traffic. Dock Sud and La Plata ports are not only well-prepared to receive chemicals, oil and by-products but also well-equipped with casualty prevention equipment.

DELTA DISTRICT

It is composed of: Prefectura de San Isidro; Prefectura de Tigre; Prefectura de Campana; Prefectura de Zárate; Subprefectura de Olivos; Subprefectura de Escobar; Subprefectura de San Pedro; Subprefectura de Guazú Guazucito; and Subprefectura de Paranacito.

This area shows an important traffic of sea-going and passenger vessels as well as ships engaged in national and international coastal sailing. Moreover, the highest number of recreational boats in the country are found in this area.

LOWER PARANÁ DISTRICT

The following units can be found within its jurisdiction: Prefectura de San Nicolás; Prefectura de Villa Constitución; Prefectura de Rosario; Prefectura de San Lorenzo; Prefectura de Santa Fe; Prefectura de Paraná; Subprefectura de Ramallo; Subprefectura de Diamante; and Subprefectura de La Paz.

This is a heavy traffic area engaged in farming exportation and liquid fuel transport, with a large number of recreational boats. It is the only waterway to and from Alto Paraná and Paraguay ports.



que toda el área fronteriza, la correspondiente a esta zona exige un permanente control migratorio y de vigilancia para prevenir y reprimir el tráfico ilícito de drogas y de mercancías de importación y exportación. Existe asimismo una creciente actividad de pesca deportiva.

PREFECTURA DE ZONA DEL ALTO PARANÁ

En su jurisdicción se encuentran las Prefecturas de Posadas, Iguazú y San Javier y las Subprefecturas de Itá Ibaté, Ituzaingó, Libertador Gral. San Martín y Eldorado con la mayor cantidad de Destacamentos Reforzados y Destacamentos subordinados de la Prefectura. La extensión de esta jurisdicción (frontera fluvial con Brasil y Paraguay), la exuberante vegetación y angostura del río facilitan la comisión de diversos ilícitos, el tráfico de drogas y el contrabando de mercancías de importación y exportación.

PREFECTURA DE ZONA DEL BAJO URUGUAY

Posee dos Prefecturas, Concepción del Uruguay y Concordia y las Subprefecturas de Gualeguaychú, Colón, Salto Grande y Federación, con sus Destacamentos subordinados. Hay una intensa actividad náutico deportiva y de buques comerciales, areneros y pedregulleros. Por tratarse de un área fronteriza con Uruguay adquiere relevancia la represión del tráfico ilícito de drogas y el contrabando.

PREFECTURA DE ZONA DEL ALTO URUGUAY

Tiene dos escalones orgánicos de importancia, como las Prefecturas de Paso de los Libres y Santo Tomé y las Subprefecturas de Monte Caseros, Yapeyú, Alvear y Garruchos con sus Destacamentos subordinados. Por tratarse de un área fluvial fronteriza con Brasil y Uruguay su tarea predominante es la represión del tráfico ilícito de drogas y de mercancías de importación y exportación como asimismo el control migratorio.

PREFECTURA DE ZONA DEL MAR ARGENTINO NORTE

Desplegadas en su jurisdicción se encuentran las Prefecturas de Mar del Plata, Quequén, Bahía Blanca y Puerto Madryn y las Subprefecturas de Patagones, San Antonio Oeste y Rawson con sus Destacamentos subordinados. Son sus rasgos pre-

UPPER PARANÁ AND PARAGUAY DISTRICT

It comprises Prefectura de Barranqueras; Prefectura de Corrientes; and Prefectura de Formosa; Subprefectura de Reconquista; Subprefectura de Goya; Subprefectura de Paso de la Patria; Subprefectura de Itati; and Subprefectura de Pilcomayo.

This is a heavy traffic area, and trade vessels mainly sail to and from Paraguay. Continuous migratory control and strict surveillance is kept on this borderline area in order to prevent and control drug trafficking and smuggling. In addition, there is an increasing sports fishing activity.

UPPER PARANÁ DISTRICT

It is made up of the following units: Prefectura de Posadas; Prefectura de Iguazú; Prefectura de San Javier; Subprefectura de Ita Ibaté; Subprefectura de Ituzaingó; Subprefectura Libertador General San Martín; and Subprefectura de Eldorado.

This area has the largest number of Reinforced Detachments and units of all PNA. Here the river forms the natural borderline with Brazil and Paraguay. The river extension and narrowness, as well as the wild vegetation, create a favourable environment for drug trafficking, smuggling and other offences.

LOWER URUGUAY DISTRICT

It includes Prefectura de Concepción del Uruguay; Prefectura de Concordia; Subprefectura de Gualeguaychú; Subprefectura de Colón; Subprefectura de Salto Grande; and Subprefectura de Federación.

Recreational boats, trade vessels and sand and boulder barges are active in this area. Here the river forms the natural borderline with Uruguay and PNA is therefore in charge of preventing and controlling drug trafficking and smuggling.

UPPER URUGUAY DISTRICT

The following units can be found within its jurisdiction: Prefectura de Paso de los Libres; Prefectura de Santo Tomé; Subprefectura de Monte Caseros; Subprefectura de Yapeyú; Subprefectura de Alvear; and Subprefectura de Garruchos.

In this area the river forms the natural borderline with Brazil and Uruguay and PNA's main duties here are the prevention and control of drug trafficking and smuggling as well as the migratory control.

ARGENTINE NORTHERN SEA DISTRICT

It consists of the following units: Prefectura de Mar del Plata; Prefectura de Quequén; Prefectura de Bahía



dominantes, el desarrollo de una importante actividad pesquera a través de los puertos de Mar del Plata y Madryn e importantes terminales cereales con puertos de aguas profundas en Quequén y Bahía Blanca y punto de salida de toda la producción frutihortícola del Alto Valle del Río Negro a través del puerto de San Antonio Oeste.

PREFECTURA DE ZONA DEL MAR ARGENTINO SUR

La mayor actividad se concentra en las Prefecturas de Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, Río Gallegos e Islas Malvinas, Río Grande y Ushuaia e Islas del Atlántico Sur y las Subprefecturas de San Julián y Santa Cruz, con sus Destacamentos subordinados. Hay una importante actividad pesquera en Puerto Deseado y Punta Quilla y uno de los mayores movimientos de hidrocarburos del país a través de Comodoro Rivadavia. El puerto de Ushuaia, tiene gran importancia estratégica y constituye la última escala continental en la navegación hacia la Antártida.

PREFECTURA DE ZONA LACUSTRE Y DEL COMAHUE

Abarca un área lacustre integrada por casi 80 lagos navegables situados en las provincias de Neuquén, Río Negro y Chubut, donde se desarrolla una importante actividad náutica deportiva y de placer con un gran movimiento de pasajeros que visitan la zona lacustre y los parques nacionales de la región. La alta sensibilidad ecológica del área, determina asimismo una atención particular a cargo de la Prefectura de San Carlos de Bariloche y la Subprefectura de Neuquén con sus Destacamentos subordinados.

Blanca; Prefectura de Puerto Madryn; Subprefectura de Patagones; Subprefectura de San Antonio Oeste; and Subprefectura de Rawson.

The area's main features are fishing activities, at Mar del Plata and Madryn ports, and large grain terminals with deep sea ports, located at Quequén and Bahía Blanca. Fruits and vegetables from the upper valley of Río Negro are sent abroad through San Antonio Oeste.

ARGENTINE SOUTHERN SEA DISTRICT

Prefectura de Comodoro Rivadavia; Prefectura de Puerto Deseado; Prefectura de Río Gallegos e Islas Malvinas; Prefectura de Río Grande; Prefectura de Ushuaia e Islas del Atlántico Sur; Subprefectura de San Julián; and Subprefectura de Santa Cruz comprise the Argentine Southern Sea District.

Fishing activities are very important at Deseado and Punta Quilla ports, and Comodoro Rivadavia is the most important port devoted to oil traffic in the country. Moreover, Ushuaia port is a strategically important area and constitutes the last continental call on the way to Antarctica.

COMAHUE AND LAKES DISTRICT

Over 80 navigable lakes are found in the southern provinces of Neuquén, Río Negro and Chubut. Recreational boating is very important –many passengers visit the lakes as well as the national parks in the region. This area is particularly controlled by Prefectura de San Carlos de Bariloche, Subprefectura de Neuquén and their corresponding units due to the high ecological sensitivity of the area.





La reglamentación marítima

Las actividades económicas están sujetas en cada Estado a determinadas normas destinadas a regular las relaciones entre sus actores y a facilitar su desenvolvimiento. En lo que atañe al transporte por agua, es necesario también prestar atención a la seguridad de la navegación, a la prevención de la contaminación producida por los buques y a los diversos factores técnicos y jurídicos propios del sector.

El desarrollo de la navegación, impuso asimismo la necesidad de elaborar instrumentos internacionales para facilitar el transporte por agua y acrecentar su seguridad, contribuyendo a ello la necesidad de brindar protección a vidas y bienes por el riesgo específico del medio.

En estas dos vertientes se fue conformando el complejo normativo que rige a la navegación en todas sus facetas. Su aplicación, en lo que respecta a nuestro país, es confiada por la legislación a la Prefectura Naval Argentina.

La Prefectura somete a aprobación del Poder Ejecutivo Nacional los reglamentos que derivan de las leyes y de los convenios internacionales, promueve su actualización y enmiendas y dicta las restantes disposiciones y ordenanzas que constituyen en conjunto el complejo normativo conocido genéricamente como ordenamiento administrativo de la navegación o Reglamentación Marítima.

Numerosas son las normas de utilidad general para el sector naviero, la industria naval, el personal navegante y entidades y organismos afines, que dicta la Prefectura, muchas de ellas relacionadas estrechamente con los convenios y recomendaciones de la Organización Marítima Internacional. Entre estas publicaciones cabe destacar el "Regímen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre" -REGINAVE-, compendio de disposiciones relativas a los buques, la navegación y las tripulaciones; las "Ordenanzas", normas que dicta el Prefecto Nacional Naval en ejercicio de la policía de seguridad de la navegación; el Boletín Informativo para la Marina Mercante y el Boletín Informativo Marítimo Internacional, destinados ambos a difundir noticias de interés y las innovaciones de la reglamentación nacional e internacional.

Maritime Rules and Regulations

Each State's economic activities are governed by specific regulations which rule the relationship among parties and facilitate their development. Where waterborne transport is concerned, safety of navigation, prevention of pollution from ships and diverse technical and legal factors of the sector must also be considered.

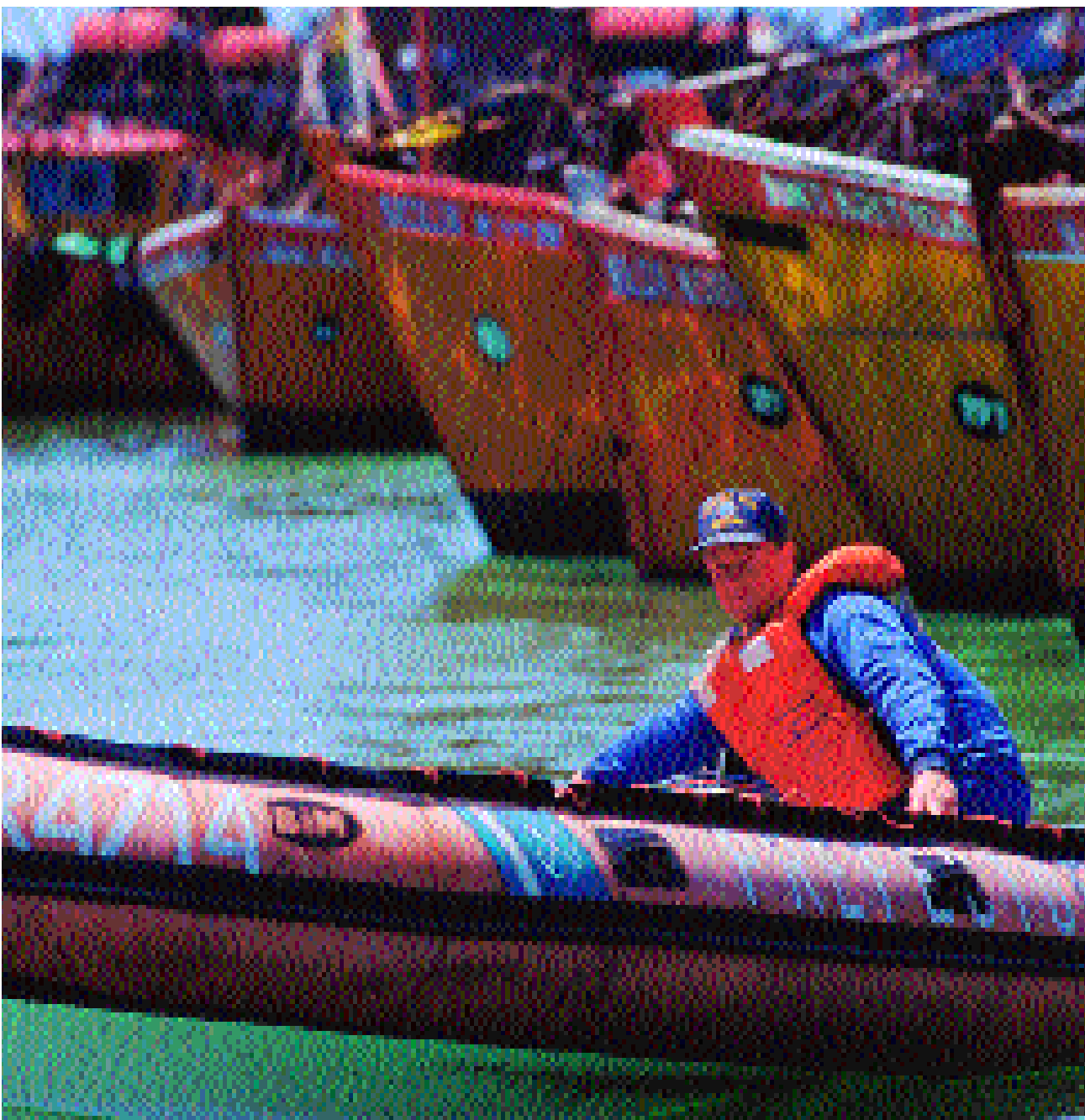
The evolution of navigation made international instruments development necessary for both facilitating maritime transport and increasing safety, in order to protect life and property from environmental risks.

These two aspects gave rise to the rules and regulations which govern navigation. The PNA -as far as our country is concerned- is responsible for maritime law enforcement.

The PNA submits regulations arising from laws and international conventions to the Executive for adoption, promotes regulation improvements and amendments, and enacts other provisions and ordinances which constitute the standards entitled Administrative Navigation Set of Rules or Maritime Regulations.

There is a number of PNA publications which are very useful to the maritime sector, the naval industry, mariners and associated entities and agencies. Many are closely related to conventions and recommendations of the International Maritime Organization.

Among these publications, it is worth mentioning "REGINAVE" (Maritime, River and Lake Navigation Regulations), a summary of provisions associated with vessels, navigation and seafarers; regulations laid down by the Commandant when acting in his capacity as Safety of Navigation Police; the "Merchant Marine's Information Bulletin" and the "International Maritime Information Bulletin" both designed to publish important news as well as the latest domestic and international regulations.



Los convenios de la Organización Marítima Internacional

En su prolongada trayectoria, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha promovido numerosos instrumentos internacionales relativos a la seguridad marítima, la protección del medio marino y diversos temas técnicos y jurídicos relacionados con las esferas de su responsabilidad.

Entre estos instrumentos merecen citarse los convenios relativos a la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de abordajes, las líneas de carga, la seguridad de contenedores, las telecomunicaciones marítimas por satélite, la seguridad de buques pesqueros, la formación y titulación de la gente de mar, la búsqueda y salvamento marítimo, la prevención de la contaminación por los buques, el vertimiento de desechos y otras materias en el mar, la cooperación en la lucha contra la contaminación, la responsabilidad e indemnización, la facilitación del tráfico marítimo, el arqueo de buques y la represión de ilícitos.

La implementación de estos convenios recae en los órganos apropiados de la administración de los Estados parte, como ocurre en nuestro país con la Prefectura Naval Argentina, a quien la legislación le confía reiteradamente la misión de ser órgano de aplicación de los convenios relacionados con la navegación en general y específicamente los asuntos atinentes a la seguridad marítima, la prevención de la contaminación y las cuestiones técnicas y jurídicas relacionadas.

La Prefectura asistió y asiste regularmente a las sesiones de los órganos de trabajo de la OMI, con-

IMO Conventions in Argentina and the PNA

Throughout its activities, the International Maritime Organization has promoted many international instruments related to maritime safety, marine environment protection and different technical and legal issues within IMO's responsibility. It is worth mentioning, among these instruments, the conventions regarding safety of life at sea, collision prevention, load lines, safe containers, satellite maritime telecommunications, safety of fishing vessels, training and certification of seafarers, maritime search and rescue, prevention of pollution from ships, dumping of waste and other matter at sea, cooperation in the prevention of pollution, liability and compensation, facilitation of maritime traffic, tonnage measurement of ships and suppression of unlawful acts.

The implementation of these conventions lies within the appropriate bodies of the Party State administrations. This is the case of the Prefectura Naval Argentina in our country, which is continuously entrusted with the mission of serving as enforcement authority of conventions related to navigation in general and to safety related matters, prevention of pollution, and associated technical and legal affairs in particular.

The PNA attended in the past, and regularly attends meetings of the IMO working groups, cooperates with the execution of its working programs and has a notorious organic and functional parallelism with the IMO. For this reason, it is identified as the typical agency of the National Public Administration, for the compliance with the obligations that arise from the implementation, in our country, of the conventions administered by this specialized United Nations Agency.

Because of PNA's work, the Argentine Republic has a prominent place among the Member States of the IMO, due to the number of adopted and effectively applied conventions, in line with Argentina's background at the international level and the traditional course of action of its institutions.

tribuye a la ejecución de sus programas de trabajo y posee con respecto a ella un notorio paralelismo orgánico y funcional, lo que permite identificarla como el órgano característico de la Administración Pública Nacional, para satisfacer las obligaciones que demanda la implementación en el país de los convenios que administra dicha agencia especializada de las Naciones Unidas.

En mérito a su labor, la República Argentina ocupa un lugar destacado entre los Estados miembro de la Organización Marítima Internacional, por el número de convenios aceptados y aplicados efectivamente, correspondiendo a los antecedentes que posee nuestro país en ámbitos internacionales y la trayectoria tradicional de sus instituciones.





La seguridad de la vida humana en el mar

Si existe una expresión que sintetiza desde siempre los afanes de la comunidad marítima internacional, frente a los riesgos específicos de la navegación marítima, es la relativa a la seguridad de la vida humana en el mar.

Es por ello, que al procurarse la concertación de normas universales en la materia, los sucesivos instrumentos acordados recibieron esa denominación. A los adoptados en 1914, 1929, 1948 y 1960, sucedió el que rige en la actualidad: el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, reiteradamente enmendado y ampliado para dar cabida a nuevos desarrollos tecnológicos y a la experiencia resultante de diversos acontecimientos de la navegación.

Este convenio constituye la piedra angular de la reglamentación marítima internacional y junto con los relativos a la prevención de abordajes, las líneas de carga, la medición de tonelajes y la prevención de la contaminación producida por los buques, encierra el conjunto principal de normas que rigen las relaciones emergentes del transporte marítimo.

La construcción de buques, incluyendo las reglas sobre compartimentado, estabilidad, plantas propulsoras e instalaciones eléctricas, la prevención, detección y extinción de incendios, los dispositivos y medios de salvamento, las radiocomunicaciones marítimas, la seguridad de la navegación, el transporte de granos, el de mercancías peligrosas, las



Safety of Life at Sea

If there is an expression that can summarize the concern of the international maritime community with respect to the specific risks entailed by maritime navigation, that is safety of life at sea.

For this reason, when trying to establish uniform principles and rules for the promotion of safety of life at sea, all the adopted successive instruments came under this title. The instruments adopted in 1914, 1929, 1948 and 1960 were followed by the one currently in force, that is, the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, which has been amended and enlarged to include new technological developments and the experience resulting from different navigation incidents.

This instrument is the milestone of international maritime regulations, and along with the Conventions concerning collision prevention, load lines, tonnage measurement and the prevention of pollution from ships, constitute the primary regulations governing maritime transportation.

Ship construction, including regulations concerning compartmentation, stability, propelling plants and electrical installations, fire prevention, detection, and extinction, life-saving appliances, maritime radiocommunications, safety of navigation, carriage of grain, carriage of dangerous goods, and regulations concerning nuclear ships, management of vessels' operational safety, safety measures for high speed vessels, and special measures intended to increase maritime safety evidence the diversity and coverage of the instrument which gave rise to a number of codes, recommendations and resolutions.

The PNA is the enforcement authority for this Convention in Argentina. Thus, Prefectura has taken all necessary organizational steps, as well as operational and administrative procedures to give these provisions full and complete effect. These activities play a large role within PNA's tasks, and are closely related to the achievement of its goals as a safety of navigation police. These complex and diverse tasks entail attending the working group sessions of the International Maritime Organization for the consideration of proposed amendments, producing derived domestic regulations, carrying out ship surveys, issuing safety certificates, conducting training courses for PNA and merchant marine personnel, making technical decisions and investigating marine casualties, along with a whole wide range of emerging activities from this important Convention.

normas sobre buques nucleares, la gestión de la seguridad operacional de los buques, las medidas de seguridad aplicables a la naves de gran velocidad y las medidas especiales para incrementar la seguridad marítima, dan una clara idea de la diversidad y carácter abarcativo de su contenido, del que derivan a la vez numerosos códigos, recomendaciones y directrices, que completan el vasto repertorio de sus normas.

La Prefectura es órgano de aplicación de este Convenio en la República Argentina y, consecuentemente, ha adoptado medidas organizativas y procedimientos operativos y administrativos para posibilitar la efectividad de sus previsiones, que en su conjunto constituyen una parte preponderante de su quehacer y se relacionan estrechamente con el cumplimiento de sus cometidos de policía de seguridad de la navegación.

Estas tareas, necesariamente complejas y variadas, implican desde la participación en las sesiones de los órganos de trabajo de la Organización Marítima Internacional para considerar las enmiendas al Convenio, hasta la producción de la reglamentación nacional derivada, la inspección de buques y el otorgamiento de certificados de seguridad, la realización de cursos de capacitación para el personal propio y el de la marina mercante, la formulación de determinaciones técnicas, la investigación de acaecimientos de la navegación y toda la gama de precisiones y actividades emergentes de este importante Convenio.





Inspección de buques

La inspección y certificación de las condiciones de seguridad de los buques es llevada a cabo por la Prefectura, de conformidad con los convenios internacionales que establecen sus pormenores y la reglamentación nacional complementaria.

La Prefectura desempeña estas funciones, satisfaciendo los compromisos de la República Argentina como Estado de Abanderamiento y, respecto de los buques que recalán en su territorio, como Estado Rector del Puerto.

En el primer caso, la verificación de las condiciones de seguridad de los buques implica: el examen y aprobación de los planos y cálculos correspondientes, el análisis de los proyectos de construcción, modificación y desguace, la realización de mediciones y cálculos para determinar el franco bordo y el tonelaje de arqueo, la recopilación de toda la información técnica concerniente y el otorgamiento de los certificados nacionales e internacionales de seguridad, previo análisis del resultado de las inspecciones técnicas practicadas al casco, plantas propulsoras, instalaciones eléctricas, equipos de comunicaciones, dispositivos salvavidas y equipos destinados a prevenir la contaminación. En cuanto al marco de las normas relativas al Estado Rector del Puerto, la actuación de la Prefectura se rige por el Acuerdo de Viña del Mar, concertado entre las autoridades marítimas latinoamericanas, de conformidad con las medidas propiciadas por la Organización Marítima Internacional, para coordinar a nivel regional el control de buques, en procura de un cumplimiento más eficiente de las normas internacionales de seguridad.

La Secretaría y el Centro de Información de este sistema son desempeñados por la Prefectura, conforme lo decidido por las autoridades marítimas de la región al firmarse el Acuerdo.

Ship Inspection

Inspection and certification of safety conditions in ships are carried out by the PNA in accordance with the international conventions which set out all relevant details along with domestic supplementary regulations.

The PNA fulfills these functions satisfying Argentine's commitments both as a Flag State and with regard to ships calling in Argentina - as a Port State.

In the first case, testing the ship's safety conditions implies: examination and approval of plans and the corresponding calculations; analysis of building, modification and scrapping projects; carrying out calculations in order to assign load lines and determine tonnage measurement; gathering all related technical information and issuing domestic and international safety certificates, after the analysis of technical surveys made on hulls, propelling plants, electrical installations, communications equipment, life-saving appliances and devices intended for pollution prevention.

Concerning the Port State standards framework, the PNA activities are governed by the Viña del Mar Agreement, concluded by Latin American Maritime Authorities, in accordance with IMO adopted measures intended to coordinate ship control at the regional level with a view to a more efficient compliance with international safety regulations.

The PNA is responsible for both the Secretariat and the Information Center of this System, as decided by the Maritime Authorities in the region when signing the Agreement







Registro Nacional de Buques

El Registro Nacional de Buques otorga nacionalidad a los buques y asegura el tráfico jurídico mediante la publicidad registral, funciones que se encuentran acabadamente diferenciadas entre sí, pero profundamente entrelazadas.

La primera de ellas se materializa con la inscripción en la Matrícula Nacional. Esta inscripción, además de otorgar la nacionalidad argentina, autoriza el uso del Pabellón Nacional y sujeta al buque a las leyes de la República. Lo mencionado está directamente vinculado con la policía de seguridad, y la de seguridad de la navegación y salvaguardia de la vida humana en las aguas, es decir funciones administrativas inherentes a la Prefectura Naval.

La otra, es la que tiene por objeto el registro del dominio y sus distintas afectaciones, función directamente vinculada al orden jurídico, para resguardarlo y dar seguridad y eficacia a las transacciones que se realicen sobre buques, teniendo en mira la importancia de los valores económicos en juego. Esta es la función de policía de la propiedad, que va más allá de los fines administrativos, redundando directamente en los intereses de los particulares y evitando que se produzcan alteraciones en el orden jurídico.

Nuestro país tiene una larguísima tradición en materia de registro de la propiedad naval, siendo de destacar que los principios que se procuran generalizar universalmente para la matriculación de los buques, incorporados en un convenio específico y a la Convención sobre Derecho del Mar, concluidos bajo los auspicios de las Naciones Unidas, están comprendidos desde hace mucho tiempo en los procedimientos del Registro Nacional de Buques.

National Register of Ships

The National Register of Ships provides nationality to all ships and guarantees a legal traffic.

These two duties are performed through the Register publications. Although there is an obvious distinction between them, they are both closely linked.

The first task is carried out by the registration into the National Registry. This registration which also grants the Argentine nationality, authorizes vessels to fly the national flag and subjects ships to national laws. This is directly related to the safety police, the safety of navigation and the protection of human life at sea, i.e., an administrative task within the scope of PNA functions.

The latter task is intended to register ownership and its different activities. This function being directly associated with the legal order so as to safeguard it and to provide security and efficiency to any transactions made on ships, taking into account the economic values which are at stake. This function implies property control and goes beyond administrative purposes, for the benefit of the individual interests and to prevent legal order alterations.

Our country has a long-standing tradition in terms of ship registration. In this connection, it is worth mentioning that the principles for ship registering, which are intended to win global acceptance and are included in the specific convention as well as in the Convention of the Law of the Sea -sponsored by the United Nations-, were incorporated into PNA's National Register of Ships procedures a long time ago.



Registro y habilitación del personal navegante

Una vez que el personal de la marina mercante ha concluido sus estudios, es registrado y habilitado para navegar por la Prefectura, la que refrenda sus títulos y le otorga los documentos de embarco.

La Prefectura también atiende la formación del personal subalterno de la marina mercante, sosteniendo varias escuelas que funcionan en sus propias dependencias, tanto para el personal de cubierta como para los servicios auxiliares.

Las contribuciones de la Institución a la capaci-

Registry and Authorization of Merchant Marine Personnel

When Merchant Marine personnel have successfully completed their studies, they are registered by PNA and authorized to navigate by providing them with shipping documentation.

The PNA is also involved in the qualification and training of crew members from the Merchant Marine. To this end, it has various schools within its premises, both for deck and auxiliary services personnel.

This contribution to the Merchant Marine development is complemented with specific training courses -which are envisaged under the related international conven-

tación del personal de la marina mercante, se complementan con la determinación de los requerimientos que debe satisfacer sobre conocimientos mínimos relativos a la seguridad de la navegación, a cuyos efectos dicta cursos específicos contemplados en los convenios internacionales relacionados.

Las atribuciones con respecto a la habilitación del personal de la navegación incluye a los exámenes médicos para verificar su aptitud física.

Adicionalmente, la Prefectura asigna a los buques sus dotaciones de seguridad, otorgándoles los certificados pertinentes. La determinación de estas dotaciones, llevada a cabo según las normas vigentes en el orden internacional y la reglamentación nacional, se efectúa atendiendo a las características peculiares de cada buque y el servicio a que se lo destina, teniendo por objeto asegurar el funcionamiento de sus servicios esenciales y de emergencia.

Los armadores de buques, los agentes marítimos, los peritos navales, los ingenieros y técnicos constructores navales y otras categorías de personal terrestre vinculado a la navegación, completan el elenco de actividades sujetas a registro y habilitación por parte de la Prefectura, que en estos casos, como en los anteriores, lleva el historial de sus antecedentes y desempeño profesional.

tions-, on the proper identification of requirements to be met for safety of navigation purposes.

Likewise, the PNA conducts medical examinations in order to check and certify the physical fitness of staff. Additionally, vessels are granted a safety manning certificate by the PNA. The identification of the safety manning is conducted in accordance with the international and domestic regulations in force, as per the particular characteristics of each ship and the service for which it is intended, in order to ensure that the most essential services as well as the emergency services operate properly.

Shipowners, maritime agents, naval experts, engineers, shipbuilders and technicians along with other navigation-related shore personnel categories complete the range of activities that are subject to registry and authorization by the PNA, which also has to keep a record of their background information and professional performance.



Reflotamiento de buques

El acceso a los puertos marítimos y fluviales y las vías navegables en general, por las que se canaliza el transporte de cabotaje y la casi totalidad del comercio exterior del país, se realiza en la mayoría de los casos a través de extensos canales, de limitada capacidad en relación al tamaño creciente de los buques.

Conservar expeditas estas vías de comunicación es de vital importancia para asegurar el tráfico eficiente de los buques que las utilizan.

La Prefectura tiene la misión de registrar e inspeccionar los buques y artefactos navales hundidos o encallados en aguas nacionales y, respecto de aquellos que constituyan un obstáculo o peligro para la navegación, fiscalizar o ejecutar su extracción o demolición.

El reflotamiento de buques es una de las actividades de mayor relieve que lleva a cabo el Servicio de Salvamento, Incendio y Contaminación.

Si bien las tareas mencionadas constituyen un rasgo tradicional de este Servicio, que demanda esfuerzos preponderantes de su quehacer, cumple otros cometidos de singular importancia y riesgo específico, que requieren la dedicación de personal y medios sumamente especializados, tales como: la extinción del fuego en instalaciones fijas y en buques, en puerto o en navegación, el auxilio a buques averiados, las medidas de prevención y seguridad en sitios donde se opera con explosivos, la ayuda y rescate de personas en buques en situaciones de emergencia y la ejecución de las medidas relativas a la lucha contra la contaminación.

Vessel Refloating

The approach to maritime and river ports and harbours as well as to any navigable waters where both domestic transport and almost all foreign trade occur, mostly consists of large channels with a limited capacity in relation to the increasing size of ships. It is very important to keep these waterways clear so as to ensure an efficient and fluid traffic of vessels.

PNA must inspect ships and naval craft which are sunk or aground in Argentine jurisdictional waters and must control or carry out their removal or demolition when they imply an obstruction or danger to navigation.

The refloating of vessels is one of the most important tasks performed by the PNA's Salvage, Fire-Fighting and Pollution Control Service.

While the above-mentioned tasks are typical to this Service and require substantial efforts, this Service complies with other important and specifically dangerous duties, which require very specialized personnel and facilities, such as: fire extinction in fixed installations or ships, whether in port or at sea; assistance to damaged vessels; safety and prevention measures in locations where explosives are operated; assisting and rescuing people in vessels undergoing an emergency situation, and fighting pollution.



Investigación de acaecimientos de la navegación

Los acaecimientos de la navegación, por sus características, lugar donde ocurren, medios intervinientes y el sinnúmero de factores confluente, merecen consideración especial para su esclarecimiento, ya que la información acumulada permite a la justicia y a la misma Prefectura expedirse sobre lo acontecido.

Su investigación constituye, por consiguiente, un rasgo de singular importancia entre las actividades que lleva a cabo la Prefectura, no sólo para la determinación de las responsabilidades emergentes y sus consecuencias en el desempeño profesional del personal de la marina mercante, sino para la ponderación de la eficiencia de las normas sobre seguridad de la navegación y su eventual perfeccionamiento. La instrucción de sumarios en casos de naufragios, colisiones, varaduras y otros accidentes de la navegación, es realizada en las dependencias jurisdiccionales y supervisada por la Dirección de Policía de Seguridad y Judicial, suministrándose a la Organización Marítima Internacional los informes que ésta requiere sobre diversos tipos de acaecimientos y un resumen de las conclusiones de la investigación de los hechos de mayor relevancia.

En esta materia, la Prefectura actúa en ejercicio de la jurisdicción administrativa de la navegación, que la legislación le asigna en forma originaria y exclusiva, dando intervención a las autoridades judiciales competentes en los casos que corresponda, sin perjuicio de resolver en sede administrativa respecto de las faltas o contravenciones de seguridad de la navegación.

Marine Casualty Investigations

Marine casualties must be carefully examined according to the characteristics, the location of the incident, the means involved, and many other concurrent factors, to ensure a proper clearing up, since all collected data will enable the Judiciary and Prefectura itself to decide upon the incident.

The investigation of marine casualties therefore is one of the most important activities performed by the PNA, not only in order to identify the emerging responsibilities and its consequences on the professional performance of merchant marine personnel, but also to assess the efficiency of regulations regarding navigation safety and their potential improvement.

Proceedings whenever shipwrecks, collisions, groundings and other maritime incidents occur, are conducted by jurisdictional units and they are monitored by the Security and Judicial Police Direction. The PNA provides the International Maritime Organization with the reports required by the Organization, along with a summary of the conclusions drawn from the most outstanding incidents.

In this sense, the PNA exercises an administrative jurisdiction on navigation, by virtue of the authority vested in the PNA by law, on an exclusive-and-original basis, allowing participation of competent judicial authorities as necessary, without prejudice to decide within administrative jurisdiction on remanent effects of safety of navigation violations or infringements.







Prevención de la contaminación de las aguas

A nivel mundial, la evolución del transporte por agua, el aumento del tamaño de los buques y del tonelaje de la flota, hicieron necesario estudiar la forma más efectiva de enfrentar los problemas de la contaminación proveniente de buques.

El primer ensayo al respecto, se remonta a 1954, con el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación del Mar por Hidrocarburos (OILPOL/54). Este Convenio era de carácter esencialmente prohibitivo y si bien constituyó un avance para su época, el hecho de abarcar sólo hidrocarburos pesados y apuntar exclusivamente al

Prevention of Water Pollution

The evolution of the transport by sea and the constantly increasing size and tonnage of ships made it necessary to study, at the international level, the most effective way to face the problems of ship-derived pollution. The first attempt was in 1954 - the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (OILPOL/54), which was essentially prohibitory. Although it was a great improvement for the time, it only included heavy oil, and its target was the operational control of ships. It became quickly outdated.

In addition, the prevention of pollution by dumping waste and other matters gave rise to a convention



control operacional de los buques, provocó su rápida desactualización.

Por su parte, la prevención de la contaminación por vertimiento de desechos y otras materias, dio lugar a un convenio que fue adoptado en 1972.

En 1973, una conferencia convocada por la Organización Marítima Internacional, aprobó el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación producida por los Buques, complementado con un protocolo adoptado en 1978, por lo que dicho instrumento se conoce desde entonces con la denominación de MARPOL 73/78. Este convenio se ocupa de lo concerniente al buque en su integridad e incluye previsiones sobre su diseño y los dispositivos con que debe contar para prevenir emisiones contaminantes.

Otro instrumento de gran relevancia concluido en 1990, ha sido el "Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos" (OPRC/90). Si el convenio MARPOL 73/78 pone el acento sobre la prevención de la contaminación, el OPRC/90 lo hace sobre las tareas de descontaminación, una vez que el siniestro con fuga de hidrocarburos ya se ha producido. Pero no todo su contenido hace a la reparación del daño causado, ya que muchas de sus disposiciones, al incursionar en la planificación de las contingencias, tienen asimismo un matiz preventivo.

La Ley General de la Prefectura, determina que "debe entender en lo relativo a las normas que se adopten, tendientes a prohibir la contaminación de las aguas fluviales, lacustres y marítimas por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas y verificar su cumplimiento". Consecuentemente, las leyes por las que la República Argentina aprobó todos los convenios internacionales mencionados, atribuyen a la Prefectura el carácter de autoridad de aplicación.

Respondiendo a los crecientes riesgos derivados del incremento del transporte de hidrocarburos, mercancías peligrosas y productos químicos por vía fluvial y marítima y la consecuente necesidad de un mayor desarrollo normativo, control de los buques, investigación de acaecimientos contaminantes y actividades vinculadas, la Prefectura Naval Argentina creó en diciembre de 1995 la Di-

which was adopted in 1972.

In 1973, a conference called upon by the IMO (International Maritime Organization), approved the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships. This was completed later, in 1978, by means of a Protocol. Such legal instrument is known since then as MARPOL 73/78. This convention is concerned with the ship entirely, and includes provisions on ship design and the devices which must be included to prevent the release of pollutants.

Another important legal instrument, completed in 1990, was the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation. (OPRC/90). Just as MARPOL stresses pollution prevention, the OPRC/90 does so on clean-up tasks when a spill has occurred. But it does not only provide for the repair of damage, since many of its articles refer to the prevention of such accidents. The PNA's Organic Act determines that our Agency must deal with laws forbidding water pollution (in rivers, lakes and seas) through oil or other noxious substances. As a result of this, the laws by which Argentina approved the above-mentioned conventions, consider Prefectura as the enforcement authority of the rules.

Due to the increasing risks derived from the growth in the carriage of oil, dangerous goods and chemicals by river and sea, and the resulting need for additional rules and regulations, control of ships, investigation of pollutant events and related activities, in December 1995, the PNA created the Environment Protection Direction in response to the increasing claims made by the sector.

In addition, the Salvage, Fire-fighting and Pollution Service and the specialized Stations existing all along the maritime and river coasts, which report to the Operations Direction, carry out the restoration of the damaged environment and the clean-up of polluted waters.

The penalty system and the measures concerning the restoration of the harmed environment are stated in the National Act No. 22190 on "Prevention and Control of Pollution from Ships and Naval Craft".

Through this Act, Prefectura carries out the investigation, and is entitled to penalize the liable subjects. As regards restoration of the damaged environment, Prefectura cleans polluted waters. This task is performed by its Salvage, Fire-fighting and Pollution Control Service and the different specialized units located along the river and sea shores.

rección de Protección del Medio Ambiente, respondiendo así a las crecientes demandas de atención del sector.

Por su parte, el Servicio de Salvamento, Incendio y Contaminación y las Estaciones especializadas existentes en el litoral marítimo y fluvial, dependientes de la Dirección de Operaciones de la Institución, llevan a cabo la restauración del ambiente dañado y limpieza de las aguas.

El régimen contravencional y sancionador y las medidas relativas a la restauración del medio ambiente dañado, que es necesario tener en cuenta complementariamente, han sido captados por la ley 22.190, sobre "Prevención y vigilancia de la contaminación por la actividad de los buques y artefactos navales".

En virtud de esta ley, la Prefectura realiza las correspondientes investigaciones sumariales y tiene asignada la potestad de imponer sanciones a quienes resultan responsables de vulnerar sus disposiciones.







Control del transporte por agua de mercancías peligrosas

Alrededor del 50% de las cargas que se transportan por mar pueden considerarse como peligrosas, potencialmente peligrosas o perjudiciales para el medio ambiente, de acuerdo a los criterios de clasificación e identificación regidos por la Organización Marítima Internacional. Algunas revisten peligrosidad desde el punto de vista de la seguridad y de su capacidad contaminante, mientras que otras solamente son nocivas para el medio marino. El continuo auge en el transporte de estas mercancías como consecuencia del desarrollo industrial, motivó que desde antaño se les prestara creciente atención. El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar es el instrumento que contiene normas específicas en la materia, a partir de las cuales se estructuraron otros textos, como el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, que prevén todo el espectro de las medidas conducentes a un transporte seguro y la prevención de la contaminación.

Como órgano de aplicación de dicho Convenio, la Prefectura ha promovido la reglamentación destinada a la efectivización de las medidas relativas a identificación, embalaje, etiquetado, manipuleo, almacenamiento, documentación y los restantes pormenores, que en conjunto procuran el adecuado control de las operaciones con mercancías peligrosas y coordina con otras autoridades la compatibilización de las normas relativas a su transporte en otros ámbitos.

Control of the Carriage of Dangerous Goods by Sea.

Around 50% of seaborne cargo can be considered dangerous, potentially dangerous or damaging to the environment, according to the classification and identification criteria adopted by the International Maritime Organization. Some are dangerous in terms of safety and their polluting capacity, while others are damaging to the marine environment. The permanent increase in the carriage of dangerous goods by sea as a consequence of industrial development, has resulted in the fact that increasing attention is being paid to these goods. The International Convention for the Safety of Life at Sea is the instrument which contains specific rules on the subject, and will serve as a basis for other texts, such as the International Maritime Dangerous Goods Code, which envisages a whole range of measures leading towards the safe transport of dangerous goods and pollution prevention.

As an enforcement Authority for this Convention, the PNA has established regulations designed to put into practice all measures related to identification, packaging, labelling, handling, stowage, documentation and other details which altogether try to achieve a proper control of dangerous goods operations. The PNA also coordinates with other authorities the compatibility of measures regarding the carriage of dangerous goods in other spheres.

El deporte náutico y la Prefectura

La vasta geografía de la República Argentina, con sus ríos de llanura y montaña, lagos, lagunas y el extenso litoral atlántico, es uno de los factores que han permitido el extraordinario desarrollo alcanzado por los deportes náuticos.

Las más diversas disciplinas tienen lugar en aguas de jurisdicción de la Prefectura. La navegación a vela, motor, remo y la "bajada" de ríos rápidos de montaña son actividades corrientes para muchos argentinos.

La Prefectura Naval Argentina regula el régimen de la navegación deportiva y es la Institución encargada de la habilitación y juzgamiento administrativo de sus actos como tripulantes deportivos, en las categorías de grumete, conductor náutico, timonel de yate, patrón de yate y piloto de yate. También es de su responsabilidad otorgar las habilitaciones para ejercer actividades deportivas subacuáticas, de las que lleva el correspondiente registro.

El Departamento del Deporte Náutico tiene a su cargo la centralización de la problemática de esas actividades, que comprenden un parque náutico de aproximadamente 70 mil embarcaciones deportivas y un número mayor de personas habilitadas para conducirlos, constituyéndose en el nexo a tra-

Recreational Boating and the PNA

The vast geography of the Argentine Republic - with mountain and prairie rivers, lakes and waterstreams, and the long Atlantic coastline - is one of the factors that allowed the extraordinary development of nautical sports.

The most diverse sports are practised in the waters under PNA jurisdiction. Sailing, motor-sailing, rowing and rafting are routine activities for many Argentinians.

PNA makes the rules for sporting navigation and is responsible for the certification of crew members, as apprentice, yacht wheelman, yacht skipper and yacht pilot. PNA also judges their conduct as seafarers and is responsible for the certification of underwater sporting activities, and it carries out the relevant registration of such activities. The Nautical Sports' Department is in charge of centralizing all the problems involved in these activities, which cover around 70,000 recreational vessels and a higher number of people who are licensed to operate a vessel. Thus, the Department becomes a liaison through which a fluent relationship between the Service and the boating community is maintained. The Department operates in harmony with the needs of the boating sector and makes proposals to different internal bodies participating in pleasure boating coverage. Thus, the service is constantly updated.





vés del cual se mantiene una fluida relación entre la Institución y la comunidad náutica deportiva. Interviene nutriéndose de las necesidades que va generando el sector, para volcarlas en propuestas a los distintos organismos internos que participan en la cobertura de la náutica deportiva y lograr así un servicio actualizado a la realidad del momento. La incumbencia de la Prefectura en el deporte y la recreación náutica con el propósito de brindar seguridad a la vida humana en las aguas, abarca desde el proyecto de construcción de la embarcación y control del equipamiento de seguridad hasta su desguace.

El marco reglamentario destinado a asegurar la convivencia entre quienes hacen de la navegación un pasatiempo o deporte y aquellos que la ejercen profesionalmente como medio de vida, se elabora usualmente procurando consensuar con los usuarios.

Esta forma de tratamiento de materias, que serán luego normas de cumplimiento nacional, se fundamenta en dos pilares: el Consejo Asesor del Deporte Náutico, encargado de secundar al jefe del Departamento e integrado por destacados miembros de la comunidad náutica en sus distintas disciplinas y el Consejo Consultivo, compuesto por representantes de todos los clubes y entidades náuticas del país.

En su rol de apoyo, promoción y fomento de las actividades náutico deportivas, el Departamento del Deporte Náutico alienta la creación de clubes y entidades náuticas, presta asesoramiento legal y técnico, colabora con entidades afines a la vez que promueve estímulos para esta actividad y organiza la distribución de premios a ser entregados por las dependencias de la Prefectura.

Anualmente, en una ceremonia especial, se entregan distinciones a los deportistas náuticos que han obtenido títulos mundiales o continentales y a las instituciones afines que durante el año anterior se destacaron en la actividad náutica deportiva.

PNA's activities , regarding sports and nautical recreation and in order to provide safety of life at sea, comprise not only shipbuilding design but also ship scrapping.

The regulatory framework that ensures coexistence between those who take navigation as a hobby or a sporting activity, and professionals who make a living from navigation is as follows: 1) The Recreational Boating Department detects or receives suggestions from the sector. 2) The issue is discussed with the Advisory Council. 3) This issue is transmitted to the relevant internal bodies, such as: Surveys, National Register of Ships, Training Department and the Coast Guard District Direction. 4) A project is made 5) A Consultative Council is convened to evaluate its contents, and a statutory instrument is enacted to make the new rule official.

This mechanism used for the adoption of a standard that will be mandatory at the national level is based on two mainstays: the Advisory Council to the Recreational Boating Department (responsible for assisting the Head of Department on different related topics) which consists of members of the nautical community, and is divided into different subject-areas; and the Consultative Council (composed by representatives from all the nautical clubs and entities in the country). As a part of its support, promotion and assistance role to recreational boating activities, the Recreational Boating Department encourages the creation of nautical clubs and entities, rendering legal and technical advice; keeps touch with related entities to foster this activity, and organizes the distribution of awards among Prefectura units when different local events take place within its scope.

As a part of PNA's Anniversary ceremonies, many special distinctions are presented at the Coast Guard building to those members of the boating community who have been awarded prizes at a world or continental level.

La seguridad y el orden público

En su más amplia acepción, el poder de policía del Estado constituye un real atributo de soberanía y es, al mismo tiempo, un derecho y un deber; es decir, un vehículo bidireccional entre el Estado y los administrados.

En el más alto nivel, el poder de policía es ejercido por el Poder Legislativo, que estudia las necesidades públicas y procura satisfacerlas, así como asegura la pacífica convivencia social y el bienestar general a través de leyes dictadas conforme a la Constitución Nacional.

Siempre dentro del estado de derecho y para acotar cualquier eventual exceso de poder, también se sancionan leyes que determinan los derechos de los administrados respecto del Estado y de las divisiones del gobierno en la esfera del Poder Ejecutivo, encargado -como es sabido- de ejercer las funciones emanadas de las leyes y proveer o asegurar a la comunidad los servicios públicos esenciales, todo de conformidad con el sistema legal vigente.

Una de las funciones esenciales del Estado es la de salvaguardar la seguridad y el orden público, sin lo

Security and Public Order

Taken as a whole, the power of police exerted by a State is inherent to its sovereignty and it is equally a right and a duty, that is to say, it is a vehicle between the State and the population.

At the highest level, the power of police is exercised by the Legislative Power which analyzes public needs and tries to meet them, seeking a peaceful life for citizens, and general welfare by means of laws according to the National Constitution.

Under the rule of law and in order to avoid possible excesses of power, laws will determine people's rights with respect to the State. The Executive Power performs the functions resulting from acts and must guarantee the essential public services to the community. One of the main tasks of the State is to ensure security and public order. Without them, people would not be able to exercise their full rights nor perform their activities freely.

Therefore, public security police is one of the particular branches of the State's power. Prefectura exerts such authority within its own sphere and through its different divisions: Safety of Navigation Police, Public Security Police (prevention and punishment of infringements and offences), Judicial Police, Marine Environment and Natural Resources Police, Customs Police, Migration and Health Auxiliary Police and Navigational Issues Police.

All these functions are covered by Prefectura, through its units and special bodies, along with its qualified personnel and appropriate means.



cual la población no podría ejercer sus derechos ni desarrollar en plenitud y libertad sus actividades. La policía de la seguridad pública es pues, una de las ramas particulares del poder de policía del Estado. La Prefectura la ejerce dentro de su ámbito espacial de actuación.

En suma: del genérico poder de policía del Estado deviene como especie particular, la policía de seguridad y ya dentro del universo funcional de la Prefectura y como subespecies, la policía de seguridad de la navegación, la policía de seguridad pública -preventiva y represiva de delitos y contravenciones-, la policía judicial, la del medio ambiente marino y de sus recursos naturales y, complementariamente, la policía auxiliar aduanera, migratoria y sanitaria así como la jurisdicción administrativa de la navegación.

Ese amplio repertorio de funciones y tareas policiales -cuyo eje es la policía de seguridad de la navegación-, es ejercido por la Prefectura a través de sus dependencias y organismos especializados, así como de personal y medios materiales idóneos.





Delitos y contravenciones

La Prefectura previene y reprime esencialmente los delitos y contravenciones de jurisdicción federal, es decir aquellos en los que debe conocer la justicia o las autoridades competentes de la Nación.

Ello no excluye su intervención en los delitos comunes, en los que resulta competente la justicia local, cuando se trata de ilícitos en vías de consumación o cuando es menester impedir la fuga de sus responsables. En estos casos, una vez colectados los elementos de prueba o detenidos los presuntos culpables, los hechos son puestos en conocimiento de las autoridades competentes por la vía más rápida.

Respecto de la prevención de ilícitos, cabe resaltar que en términos criminalísticos y de correcta técnica policial, es a ella que debe apuntarse como mejor salvaguardia del orden y seguridad públicos. En efecto, la policía represiva -por su naturaleza- actúa con posterioridad a la consumación o tentativa del ilícito, lo que más allá de la eventual retribución sancionadora en sede judicial, siempre resultará tardío, si se atiende a la lesión.

Otro tanto puede decirse con respecto a las contravenciones, verdadero preludeo de delitos, cuyas sanciones, generalmente pecuniarias y de escasa magnitud, no suelen tener efectos disuasivos o intimidatorios, por lo que también es dable, en lo concerniente a ellos, enfatizar el accionar policial preventivo que cumple la Prefectura.

Offences and Infringements

Prefectura essentially prevents and represses offences and infringements within the federal jurisdiction, which must be considered by federal justice or by national authorities. This does not exclude PNA's intervention in cases involving common offences, judged by local courts, such as cases when illegal actions are being committed or when it is necessary to prevent those responsible from escaping. In these cases, after proof has been collected and the suspects arrested, the facts are submitted to the competent authorities, as soon as possible.

In terms of criminology and accurate police technique, our target should be prevention, which serves best to safeguard public order and security. Repression only takes place after an offence has been committed or when there has been, at least, an attempt.



Seguridad portuaria

La Prefectura desempeña sus funciones en los puertos bañados por aguas de jurisdicción nacional, es decir aquellos que vinculan a dos o más provincias y que por ser navegables, sirven al comercio interjurisdiccional.

Como una de las policías de la Nación, la Prefectura ejerce en esos ámbitos sus funciones específicas, en salvaguardia de la seguridad de la navegación, así como de la seguridad pública y judicial.

Siendo las aguas portuarias generalmente restringidas o riesgosas para la navegación, se impone un control estricto de las reglas y normas aplicables. Por otra parte, merece debida atención la prevención y represión de los delitos y contravenciones que directa o indirectamente pudieran poner en peligro, impedir o perturbar la seguridad de la navegación y las actividades portuarias vinculadas a ella.

La transferencia de dominio y/o administración y explotación de ámbitos portuarios a favor de las provincias, municipalidades o particulares, no afecta al ejercicio de la jurisdicción descripta por la naturaleza federal de la navegación interjurisdiccional.

La Prefectura ejerce por consiguiente sus funciones como policía de seguridad pública en los puertos, a través de las dependencias locales y por aplicación de las leyes y reglamentos respectivos, algunos de estos dictados por ella misma -como las Ordenanzas Marítimas y Policiales- contemplando las normas particulares de cada puerto.

Por otra parte, este ejercicio de la policía de seguridad pública, está estrechamente ligado a la policía de auxilio de la justicia, toda vez que los delitos deben ser investigados en su primera fase de recolección probatoria, con intervención del juez federal respectivo. A tal efecto, cada dependencia de la Prefectura tiene organizada una oficina de sumarios a cargo de personal especializado en la materia.

Aún en el supuesto de tratarse de delitos comunes -no federales-, en ciertas circunstancias actúa adoptando las medidas más urgentes para reunir las pruebas del caso o perseguir y aprehender a los responsables, dando cuenta de ello, por la vía más rápida, a las autoridades locales competentes.

Port Safety

Prefectura Naval Argentina (PNA) performs its functions at ports within national jurisdictional waters, i.e., those navigable stretches of water in which interjurisdictional trade is performed.

PNA carries out its specific functions within these boundaries as one of the police forces of the Nation, protecting navigation safety as well as public and judicial security.

Applicable rules and standards are strictly enforced in port waters, in which navigation is generally restricted or risky. PNA has also been entrusted with preventing and controlling offences and infringements which may pose a direct or indirect danger, obstruction or disturbance to safety of navigation and to related port activities.

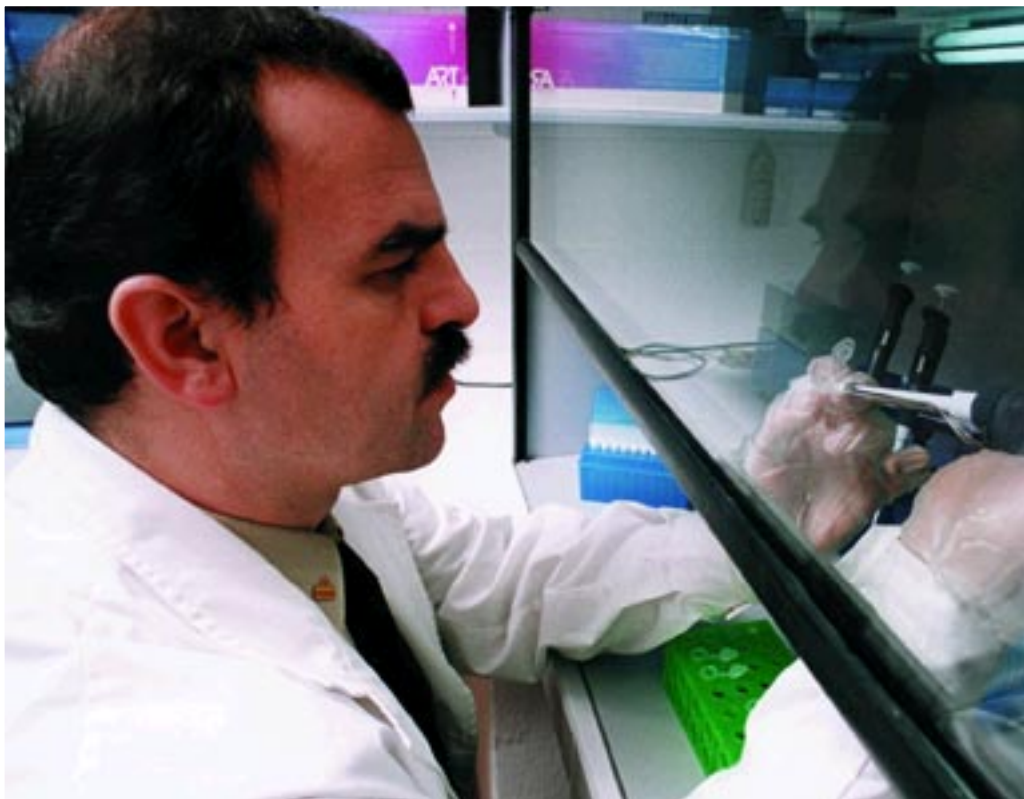
The aforementioned exercise of jurisdiction is not affected by transfer of ownership and/or management and development of ports to provinces, municipalities, private individuals or legal persons, due to the federal nature of interjurisdictional navigation.

PNA therefore performs functions as a public order enforcement force at ports through its local units. Moreover, pertinent rules and regulations, such as those prepared by this service are enforced by PNA in conformity with the specific regulations of each port.

Besides acting as public order enforcement force, the PNA also renders assistance to the Judiciary and investigates offences during the fact-finding period assisting the respective federal judge. Therefore, a legal proceedings office with specialized personnel is found at every local unit.

In case of common, non federal offences, PNA takes action under certain circumstances adopting urgent measures to find evidence, pursuing and arresting suspects, informing local competent authorities immediately.





Auxilio a la justicia

La Prefectura Naval Argentina, como policía judicial y auxiliar de la justicia, desempeña variadas funciones dentro de su jurisdicción.

Ejecuta los mandatos judiciales referidos a embargos o interdicciones de salida de buques, evitando de tal modo que estos zarpen cuando se ha ordenado su detención. En la mayoría de los casos tales interdicciones responden a conflictos civiles, comerciales o laborales que sus armadores, capitanes o representantes legales mantienen en los distintos fueros.

Estas medidas se materializan una vez que los buques arriban a los puertos y excepcionalmente, cuando así lo disponen los magistrados intervinientes, en cualquier lugar de las aguas jurisdiccionales o situación en que se encuentre el buque.

En su carácter de auxiliar de la justicia, la Prefectu-

Assistance to the Judiciary

Prefectura Naval Argentina (PNA) performs law enforcement functions and also renders assistance to the Judiciary within its jurisdiction.

PNA enforces orders of seizures and detention of vessels issued by competent judges in order to prevent ships from leaving port. In most cases, these detentions stem from suits filed at courts on civil, commercial or labour grounds by owners, masters or legal agents.

Such orders are enforced by PNA when vessels arrive at ports or even in jurisdictional waters at the request of competent judges, disregarding the vessel condition. PNA renders assistance to the Judiciary and investigates federal offences committed within its jurisdiction, conducts a preliminary fact-finding investigation according to the provisions of the Procedure Code, gathering evidence and submitting its findings to the



ra extiende su intervención mediante la investigación de hechos ocurridos en su ámbito espacial de actuación y que por su naturaleza son de competencia federal. En tales casos sustancia de acuerdo con el Código de Procedimientos en la materia, una "prevención sumarial" en la que con conocimiento del juez interviniente, se reúnen las probanzas acumuladas en el curso de la investigación, actuaciones que una vez concluidas son elevadas al magistrado respectivo.

Asimismo, la Prefectura diligencia requerimientos judiciales de la más diversa índole, relacionados con procesos penales, civiles, comerciales y laborales, en particular aquellos en los que se halla involucrado personal de la marina mercante.

judge hearing the case.

Moreover, PNA serves different types of judicial requisitions related to criminal, civil, commercial and labour conflicts, especially those in which merchant marine personnel are involved.





ECTURA NAVAL

PA-40

La interdicción del tráfico de drogas

La humanidad, desde sus orígenes ha sufrido múltiples flagelos que la han sumido en el dolor y la desesperación, algunos ocasionados por la naturaleza, tales como inundaciones, terremotos, pestes, plagas y otros provocados por el hombre, como la guerra, los crímenes, la violencia y el terrorismo. Todos estos dramas tienen un común denominador: son dolorosos y nadie quiere sufrirlos.

Sin embargo existe un fenómeno que no es nuevo: el tráfico ilícito y el consumo de drogas, cuyo auge hoy en día hunde a los individuos en la degradación física, psíquica y moral, disuelve a la familia, transforma a las comunidades, corrompe a todos los estamentos de la sociedad e incluso pone en peligro la propia seguridad de los Estados.

Lo increíble de esta situación reside en que millones de seres humanos buscan voluntaria, consciente y deliberadamente sumergirse en el pavoroso mundo de las drogas.

Detrás de los consumidores y drogadictos se esconde una compleja red de delincentes y traficantes de la más variada índole, que han llegado a formar inmensos imperios financieros, permitiéndoles en muchos países corromper incluso a las autoridades, conformando organizaciones criminales que trasponen sus fronteras.

A pesar de los grandes esfuerzos desplegados por los países afectados, el tráfico ilícito de drogas aumenta cada día en forma alarmante. Es el negocio más lucrativo del bajo mundo. Por esta razón, aunque muchos individuos o bandas de narcotraficantes son perseguidos y enjuiciados, el aliciente del lucro financiero perseguido motiva a otros a reemplazar a los ya encarcelados o a formar grupos criminales completamente nuevos.

Esta gran inquietud, es la que ha obligado a las autoridades del Gobierno y a la Prefectura Naval Argentina a tomar medidas conducentes a combatir eficazmente la problemática de las drogas en toda su siniestra dimensión.

La globalización de la economía mundial y el surgimiento de la integración económica regional, trae aparejado un significativo aumento del intercambio comercial entre los países y las regiones entre sí y también importantes cambios en los sis-

Drug Interdiction

Since ancient times, humanity has always suffered tremendous scourges, which have caused pain and despair, sometimes brought about by nature as in floods, earthquakes, diseases and plagues and other by men as in war, crime, violence and terrorism. All these tragic events bear something in common: they are painful and nobody wants to suffer them.

However, another phenomenon has now appeared on the scene: drug trafficking and consumption, which carry people to physical, psychological and moral degradation, dissolves families, disturbs communities and corrupts society, and even endangers the security of the State.

The incredible aspect lies on the fact that millions of people try consciously and deliberately to plunge into the terrifying world of drugs.

Behing consumers, there lies a complex network of criminals and dealers who have established enormous financial empires, enabling them in many countries to bribe authorities and develop far-reaching criminal organizations.

In spite of all efforts displayed by the affected countries, drug trafficking still increases at an alarming rate. It is the most profitable business in the underworld. For this reason, although many individuals or



temas de transportes, movimientos de cargas, tipos de embalajes, utilización de contenedores para sistemas multimodales, etc., haciendo que el ámbito portuario sea propicio para el transporte de drogas.

Las diferentes situaciones que se plantean en la zona de frontera y la de los puertos con movimientos internacionales, hacen que el personal de la Prefectura deba estar preparado para hacer frente al tráfico internacional, lo que ha motivado su activa participación en cursos de entrenamiento en técnicas modernas de investigación, tanto en el país como en el exterior.

Por otra parte, el carácter multinacional del problema de las drogas, ha dado lugar a la imperiosa necesidad de contar con una activa cooperación entre las fuerzas, tanto en el orden nacional como en el campo internacional para luchar contra este fenómeno criminal transnacional.

A ello dedica la Prefectura ingentes esfuerzos que le han permitido la detección de importantes redes delictivas y la incautación de una crecida cantidad de drogas ilícitas, correspondiendo de este modo a la preocupación universal por combatir este flagelo.

gangs of dealers are persecuted and brought to trial, they are soon replaced by others.

This distressing situation has forced authorities and PNA to take measures in order to deal with the problem of drugs as a whole.

The globalization of world economy and regional economic integration has brought a significant increase of trade between countries and regions, as well as changes in transportation systems, cargo handling, packaging, use of containers for multimodal systems, etc., rendering ports into an ideal location for drug traffic.

Due to the special circumstances that prevail in frontiers and in port areas, where international traffic takes place, PNA's staff must be permanently prepared to face illegal traffic. Therefore, PNA's personnel have attended training courses on modern investigation techniques, which have taken place in the country and abroad, since the war against drug trafficking requires of active cooperation between forces at the national and international level.

In response to the international concern to fight drug trafficking, Prefectura has detected important criminal networks and confiscated large quantities of illegal drugs.





Vigilancia de las aguas jurisdiccionales

Entre otros ámbitos en los que la Prefectura debe ejercer sus específicas funciones policiales, su Ley General (18.398) le asigna los mares, ríos, lagos, canales y demás aguas navegables que sirven al tránsito y comercio interjurisdiccional, así como los puertos bañados por esas mismas aguas.

En concordancia con aquella ley, la de Seguridad Interior (24.059) integra su propio ámbito de aplicación con las aguas marítimas jurisdiccionales, aguas éstas que la ley 23.968, receptora de principios consagrados por la "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar" de 1982, extiende hasta las 200 millas náuticas, contadas a partir de las correspondientes líneas de base costeras.

De tal modo y en el contexto de las tres referidas leyes, está claramente definido el ámbito de actuación de la Prefectura.

Cabe resaltar que la vigilancia de las aguas jurisdiccionales y el debido control policial en ellas, en cuanto al cabal cumplimiento de las leyes, reglamentaciones, ordenanzas y demás disposiciones en vigor, son ejercidos por la Prefectura y sus dependencias subordinadas y por medio de los buques guardacostas y aeronaves apostados a lo largo del litoral fluvial y marítimo.

Asimismo cabe indicar que el sistema legal antes mencionado concierne -entre otras funciones policiales-, a la policía de seguridad de la navegación, la policía de prevención y represión de delitos y contravenciones, la policía judicial y también, la policía auxiliar en materia aduanera, migratoria, sanitaria y de la caza y pesca marítima y fluvial.

La Zona Económica Exclusiva -entre las 12 y las 200 millas náuticas-, interesa particularmente por su importancia entre los recursos de la Nación, donde existen grandes riquezas naturales en sus aguas, lecho y subsuelo. En lo concerniente a las pesquerías, del plexo legal antes referi-

Surveillance of Jurisdictional Waters and the Continental Shelf

Law enforcement within Argentine navigable waters -sea, rivers, lakes, channels and other navigable areas devoted to interjurisdictional traffic and trade, as well as at ports under national jurisdiction -has been entrusted to Prefectura Naval Argentina (PNA) according to its Organic Act. No. 18398.

National Defense Act No. 23554 and Interior Security Act No. 24059 are in line with the aforementioned Act. Moreover, Act No. 23968 -which includes several principles of the United Nations Conventions on the Law of the Sea, 1982 (Act 24543)-, extended Argentine intervention up to 200 nautical miles from coastal baselines, in the case of jurisdictional waters, and up to the outer continental edge (beyond the 200 miles) in the case of the continental shelf.

Therefore, PNA's jurisdiction is clearly defined in the above-mentioned Acts. The surveillance of jurisdictional waters, as well as safety and public order enforcement in those areas are performed by PNA and its units, cutters and aircraft located along Argentine sea and river coastlines.

Tasks performed by PNA according to the above Acts also include the following: safety of navigation and related activities; prevention and control of infringe-





PREFECTURA NAVAL





do, consonante con el Régimen Federal de Pesca -ley 24.922-, surgen las atribuciones de la Prefectura en ejercicio de la policía auxiliar en la materia.

Sin embargo, esos derechos patrimoniales -como Estado ribereño- que le corresponden a la Nación en su mar jurisdiccional, se tornarían ilusorios sin la vigilancia continua con medios de superficie y aéreos que efectúa la Prefectura en tareas de prevención y represión de buques pesqueros extranjeros que operan sin la debida autorización. El procedimiento sumarial originado por la detención de un buque infractor, con vistas a la determinación de la sanción imponible a los responsables es, acorde con el mentado Régimen, atribución asignada a la Prefectura.

Por otra parte y en el mismo contexto de vigilancia de las aguas jurisdiccionales y verificación del cumplimiento de la legislación, la Prefectura ha celebrado convenios de cooperación con diversas provincias y organismos nacionales en cuanto a materias tales como el control de la caza y de la pesca marítima y fluvial y la lucha contra la contaminación de las aguas.

ments and offences, the judicial and environment protection police, and the enforcement of applicable legislation on customs, migration and sanitary issues as well as on maritime and river hunting and fishing.

The maritime areas -the Exclusive Economic Zone (from 12 to 200 nautical miles) and the continental shelf - are of particular importance to the Nation because of its sovereignty rights for the purpose of exploration, exploitation, preservation and administration of the natural resources it contains in its waters, the sea-bed and subsoil, and because of its jurisdictional powers over the use of artificial islands and structures, the scientific research and the marine environment protection. In addition, PNA has been entrusted

with fishing control functions pursuant to the provisions of Federal Fishing Regulations (Act No. 24922). These sovereignty rights over the natural resources and the jurisdictional powers of the Nation -as a coastal state - over the Exclusive Economic Zone and the continental shelf require permanent surveillance by surface and air means in order to prevent and control unlawful acts in general, and unlawful fishing activities performed by unauthorized foreign vessels in particular. The PNA has authority to detain trespassing vessels, follow legal proceedings and apply penalties for violations, according to the aforementioned Regulations.

Finally, PNA has entered into several agreements with provinces and national bodies in order to control hunting and fishing on the sea and in rivers, and to prevent and control water pollution, as a complement to PNA's surveillance of jurisdictional waters and law enforcement functions.

A new international scourge requires that we act in high seas for the enforcement of international agreements, such as the United Nations Convention against the Illicit Traffic in Drugs and Psychotropic Substances (Act No. 24072) in order to fight against drug trafficking by sea, in accordance with the international maritime law.

Asistencia a comunidades costeras

En virtud de sus cometidos funcionales, la Prefectura presta diversos servicios de asistencia a las comunidades costeras en su ámbito de actuación.

Quizás una de las contingencias que más se presta a la ponderación de esta asistencia, son las inundaciones que periódicamente afectan a las poblaciones costeras de diversas áreas. Las dependencias de la Prefectura tienen organizados servicios preventivos de auxilio y salvamento de personas y bienes, que les permiten responder rápidamente en emergencias con las mayores probabilidades de éxito.

Se procura de este modo facilitar la evacuación, alojamiento y asistencia médica de los pobladores afectados, utilizando medios propios y coordinando -según los casos- el empleo de los correspondientes a organismos nacionales, provinciales y municipales y aún de particulares con asiento en el lugar. Paralelamente, se adoptan medidas de seguridad y vigilancia para evitar actos depredatorios y los recaudos concernientes a la seguridad de la navegación, tales como detección de novedades en el balizamiento, aparición de obstáculos a la navegación, etc.

Los planes para prestar auxilio en caso de inundación prevén una etapa de alerta, durante la cual se procura la difusión sobre la proximidad del fenómeno, se incrementan los patrullajes terrestres y fluviales para prevenir a la población costera o isleña y se verifican las condiciones de seguridad de las instalaciones portuarias. Al alcanzar las aguas una altura crítica, se despliegan todos los medios humanos y materiales que las emergencias requieren. A estos efectos los planes de evacuación mantienen actualizada la información sobre los sectores más sensibles, para facilitar las prioridades de la asistencia.

El historial de las intervenciones del personal de la Prefectura en auxilio de la comunidad en toda suerte de emergencias, está jalonado de hechos de heroísmo que constituyen una de las facetas más características de su silencioso quehacer humanitario.

Assistance to Shore Communities

Prefectura Naval Argentina (PNA) renders assistance services to coast communities within its jurisdiction as one of its main functions.

Floods periodically affect shore population in different areas and PNA is ready to respond to such emergencies, helping and rescuing people and property successfully.

PNA evacuates, provides shelter and gives medical aid to persons in distress using its own equipment and staff. Moreover, it coordinates, according to the circumstances, the use of resources belonging to national, provincial and city council authorities, and even local private individuals. Safety and control measures are taken in order to prevent plundering. PNA also takes measures to ensure safety of navigation and therefore controls buoyage conditions and removes obstructions to navigation.

Emergency plans in case of floods include a stage of alert in which weather reports are broadcast, land and river patrols are increased in order to alert shore population, and safety measures at ports are checked. When waters reach a critical level, human resources and equipment are deployed according to the type of emergency. Evacuation plans keep updated information on the areas which are most at risk in order to expedite relief.

The PNA has been called upon to intervene in all sorts of emergencies and its history is full of heroic deeds performed silently for humanitarian reasons.



Servicio de Buques Guardacostas

La silueta blanca de los buques pertenecientes a este Servicio, es quizás una de las que identifica más nítidamente a la Prefectura en los escenarios marítimos y fluviales en que actúa.

A través de las múltiples tareas que llevan a cabo, se definen con frecuencia los perfiles humanitarios de su misión. En otros casos, depende de sus actividades la protección de múltiples intereses confiados a su custodia. La mención de estas tareas refleja ambos aspectos: operativos de auxilio, asistencia y salvamento de buques, búsqueda y rescate, apoyo a la navegación deportiva, verificación del cumplimiento de las normas destinadas a prevenir la contaminación del medio ambiente, controlando las derrotas de buques petroleros y efectuando el seguimiento de aquellos que transporten sustancias radioactivas fuera de la Zona Económica Exclusiva, control de actividades de pesca y las de carácter científico en el Mar Argentino, control del tránsito marítimo, vigilancia del cumplimiento de la legislación en las aguas, prevención y represión de ilícitos y apoyo logístico a las estaciones del Servicio de Practicaje, Pilotaje y Baquía.

Complementariamente, el Servicio de Buques Guardacostas contribuye a la formación del personal de la Prefectura, mediante la instrucción y adiestramiento que imparte en sus unidades.

Sus actividades se iniciaron el 30 de diciembre de 1955, cuando se creó, con el rango de División, el Servicio Central de Patrullaje.

El progresivo desarrollo de las operaciones de los buques guardacostas, fue demandando con el transcurso del tiempo una expansión del organismo a cargo de su coordinación y sostén logístico, dando lugar a la actual estructura del Servicio, buscando como uno de sus objetivos el permanente mejoramiento en lo que se refiere a equipamiento electrónico y de carácter general a los efectos de dotar a las unidades de superficie con la tecnología más adecuada para una mejor eficiencia operativa. Los buques guardacostas se hallan hoy destacados en distintos puntos del litoral fluvial y marítimo, lo que permite la atención más rápida y eficiente de los requerimientos operativos que se plantean.

The Cutter Service

The cutter's white silhouette is perhaps the image most frequently associated with Prefectura Naval Argentina (PNA) at rivers and seas.

Humanitarian missions are one of the responsibilities of this service. It also protects several interests entrusted to it.

Tasks performed by this service may be divided into: distress operations; vessel assistance and salvage; search and rescue; support to recreational boating; control of compliance with the regulations for the environmental pollution prevention by controlling the courses of oil ships and ships carrying radioactive substances outside the Exclusive Economic Zone; control of fishing and scientific activities within the Argentine sea; control of compliance with regulations at sea; prevention and suppression of unlawful acts, and logistical support to the Pilot Service stations.

The PNA Cutter Service also helps qualify PNA personnel through education and training programs offered at its units.

The origin of this service dates back to December 30, 1955, when the Patrolling Service Division was created. Later on, as cutter activities developed and increased, this Division expanded into the current PNA Cutter Service, and it was entrusted with coordinating and rendering logistical support to cutters, looking for the permanent improvement of the electronic equipment and other items in order to provide surface units with the most adequate technology for an increased operational efficiency.

Nowadays the units of this Service are located in different river and sea areas in order to meet operation requirements in an efficient and timely manner.





Servicio de Aviación

El Servicio de Aviación de la Prefectura Naval Argentina cumple múltiples tareas cuya enumeración permite advertir la importancia que revisten para el sostenimiento de las funciones propias en los puntos más distantes de su jurisdicción, el apoyo a sus dependencias y personal y el auxilio en todo tipo de siniestros, en los ámbitos marítimos, fluviales, lacustres y portuarios. Estas tareas comprenden, el patrullaje marítimo y fluvial, la búsqueda y rescate, evacuaciones sanitarias, el transporte de pasajeros y cargas, la lucha contra incendios, el auxilio en casos de inundaciones, el apoyo a las actividades náutico-deportivas, la asistencia a buques en emergencia, la detección de derrames de hidrocarburos y mercancías peligrosas, la vigilancia del tráfico marítimo y fluvial, el contralor de actividades ilícitas en la Zona Económica Exclusiva argentina y el patrullaje y control de la pesca en aguas jurisdiccionales. Cuenta para ello con aviones y helicópteros dotados de avances técnicos basados en sistemas y equipos de última generación que le permiten satisfacer los requerimientos de tan diversas tareas. El Servicio tiene su sede administrativa y base de aviones en el aeródromo de San Fernando, localidad distante 20 km de la ciudad de Buenos Aires. En ésta última, dentro del puerto, en el helipuerto "Oficial Principal Balestra", tienen su asiento los helicópteros.

The Aviation Service

The Aviation Service performs many different important tasks and missions in the most remote areas of its jurisdiction to support its units and human resources and to assist in all kinds of incidents within maritime, river, lake and port areas. These duties include maritime and river surveillance, search and rescue operations, medical evacuations, passenger and cargo transport, fire extinction, assistance in the event of floodings, support to recreational boating activities, assistance to distressed vessels, detection of oil spills, control of illegal activities within the Argentine Economic Exclusive Zone and fisheries control in jurisdictional waters. In order to carry out these activities, the PNA is equipped with fixed-wing aircraft and hellos, with state-of-the-art hardware and technology. The administrative headquarters of this Service, as well as the airbase, are located at the San Fernando aerodrome, which is 20 km away from the Capital City. The helicopters are based at the "Oficial Principal Balestra" heliport within the Buenos Aires port area. The Comodoro Rivadavia Air Station, within the Patagonic Region, was founded in 1990 and the Mar del Plata Air Station, within the main seaside resort on the Argentine Atlantic coast, in 1997. Aircraft from these Stations patrol the maritime zone, up to 200 nautical miles from the shoreline seaward trying to prevent depredation of fish stocks and to identify domes-





En 1990 fue creada la Estación Aérea de Comodoro Rivadavia en la región patagónica y en 1997 la Estación Aérea de Mar del Plata en la principal ciudad balnearia de la costa atlántica argentina. Desde ellas, los aviones y helicópteros del Servicio efectúan el patrullaje de la zona marítima, hasta 200 millas náuticas desde la costa y aún más allá de ese límite, procurando evitar la depredación de la fauna ictícola e identificar a los buques nacionales y extranjeros que efectúan faenas de pesca en forma ilegal. Prestan ayuda sanitaria, evacuando a los tripulantes que la necesiten y además contribuyen a la protección del medio marino detectando los derrames de sustancias nocivas o peligrosas e identificando a los buques y establecimientos responsables de tales vertimientos.

Para cubrir las demandas de formación de pilotos y mecánicos y facilitar su permanente actualización, en 1989 fue creado el Centro de Extensión Profesional Aeronáutica, organismo que tiene por misión dictar los cursos de la especialidad.

El Servicio de Aviación tuvo sus orígenes en diciembre de 1946, con la formación de un grupo de aviadores para el cumplimiento de las funciones propias de la Prefectura, iniciando sus tareas en 1947. En 1951 este personal se nucleó en la División Aviación, que posteriormente, con el desarrollo propio del sector, pasó a ser el actual Servicio.

tic and foreign vessels engaged in illegal fishing. They provide health assistance and evacuate crew members as necessary. Likewise, they contribute to marine environment protection, detecting spills of noxious substances and identifying the vessels and companies who are responsible for such spills.

In order to cover the demands of training pilots and air technicians as well as their permanent updating, the Aeronautical Professional Extension Center was founded in 1989.

The Aviation Service dates back to December, 1946, when a group of pilots were recruited to perform PNA functions. These pilots started to serve in 1947. In 1951, they established the Aviation Division which developed into today's Service.



Servicio de Salvamento, Incendio y Contaminación

La prevención y lucha contra los siniestros en las aguas, puertos y buques, ocupan un lugar destacado entre las responsabilidades asignadas a la Prefectura.

El desenvolvimiento del Servicio reconoce antecedentes desde los albores de la Institución en el siglo pasado, en que le fue confiada como una de sus atribuciones más características, la recuperación de los obstáculos peligrosos para la navegación, así como la asistencia y salvamento de buques.

En un principio, algunas de estas tareas eran ejecutadas por empresas particulares bajo la supervisión de la Institución. Paulatinamente se fue reglamentando la incorporación de buzos que prestaron servicios desde las postrimerías del siglo XIX. Los cambios de dependencia ministerial de la Prefectura incidieron en algunos períodos en la continuidad del Servicio, hasta que en 1953 un decreto del Poder Ejecutivo Nacional, dispuso la creación del Cuerpo de Salvamento e Incendio, estableciendo la jurisdicción exclusiva de la Prefectura en la materia.

Este Cuerpo, con la multiplicidad y especialización de sus actividades se desdobló luego en los servicios de Salvamento y Buceo y el de Control de Averías e Incendios.

En 1964 se promulgó la ley 16.526, sobre remoción de obstáculos en aguas jurisdiccionales, constituyendo un hito en la definición de los cometidos de la Prefectura en esta materia, al dotarla de un instrumento legal que le permitió resolver con mayor agilidad y eficiencia todos los aspectos técnicos y jurídicos relacionados con la extracción y dispersión de los restos de naufragio que comprometían a la navegación.

A partir de 1976 otras tareas se sumaron a la entonces División Salvamento y Buceo, atribuyéndole la limpieza de las aguas contaminadas por los buques, lo que fue reafirmado pocos años después por la ley 22.190, que también encomendó a la Prefectura la realización de las investigaciones pertinentes y la imposición de sanciones a los contraventores a las normas relacionadas.

Este proceso de continua redefinición y desarrollo de los roles del sector, culminó en 1984, en que a raíz de un siniestro de magnitud ocurrido en el puerto de Dock Sud, quedó en evidencia que los

The Salvage, Fire-fighting and Pollution Control Service

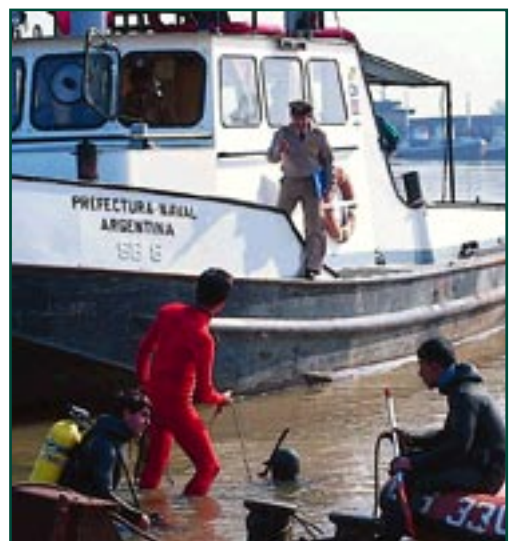
Maritime casualties prevention and control at sea, in port and on board, are outstanding responsibilities of Prefectura.

The development of this Service started in the last century, together with the Institution, when PNA was made responsible for the removal of obstructions which might endanger navigation, as well as the assistance and salvage of ships.

Initially, some of these tasks were performed by private companies under PNA supervision. Gradually, the incorporation of divers, who rendered services since the end of the XIX century, started to be ruled. The changes of Ministries under which PNA used to operate affected the continuance of the Service for some periods until 1953 when a decree of the National Executive Power provided for the creation of a Salvage and Fire-fighting Service, and the exclusive jurisdiction of Prefectura in that field.

As the activities of this Service increased and became more complex, both the Salvage and Diving Division and the Damage Control and Fire-fighting Division were created.

In 1964, Act No. 16526 on removal of obstructions in jurisdictional waters was enacted and it became a milestone to define PNA's duties. This Act conferred on PNA the necessary legal means to deal quickly and efficiently with technical and legal aspects related to the





medios y el personal de la Prefectura que atendía problemas de salvamento, incendio y contaminación operaban necesariamente en forma conjunta, siendo por consiguiente aconsejable nuclearlo orgánicamente, lo que dio origen al actual Servicio de Salvamento, Incendio y Contaminación (SERSICO), bajo la dependencia de la Dirección de Operaciones.

A partir de esta centralización y ante la necesidad de atender tareas vinculadas al reflotamiento de buques, derrames de hidrocarburos e incendios en instalaciones portuarias, se establecieron -en los puntos donde estos hechos son más frecuentes-, Estaciones de Salvamento, Incendio y Contaminación, con personal y material idóneo para estas labores, con la coordinación operativa del Servicio. Las inspecciones subacuas, el reflotamiento y remoción de buques hundidos o elementos que obstaculizan la navegación, el control de derrames de hidrocarburos y mercancías peligrosas, la extinción de incendios, el registro y habilitación de buzos profesionales y deportivos, la confección de planes de contingencia por hechos contaminantes, el registro de empresas de salvamento, la aprobación de planes de reflotamiento que ejecutan empresas particulares, la detección y desactivación de explosivos, la realización de pericias especializadas, el dictado de cursos de capacitación para el personal propio, de otras fuerzas y el proveniente del ámbito civil, son algunas de las complejas tareas que hoy día lleva a cabo el Servicio de Salvamento, Incendio y Contaminación.

El 1989 se creó la Escuela Nacional Superior de Salvamento y Buceo, que imparte cursos en una amplia gama de materias vinculadas con las tareas del SERSICO y expide títulos con reconocimiento del Ministerio de Educación de la Nación.

removal and dispersion of wreckage which might endanger navigation.

As from 1976, the Salvage and Diving Division was entrusted with clean-up activities of waters polluted by vessels. Later on, PNA was made responsible for performing investigations and imposing penalties for violation pursuant to the provisions of Act No. 22190.

In 1984, a serious casualty at Dock Sud Port led to the creation of a joint unit: SERSICO (Salvage, Fire-fighting and Pollution Control Service), under the Operations Direction.

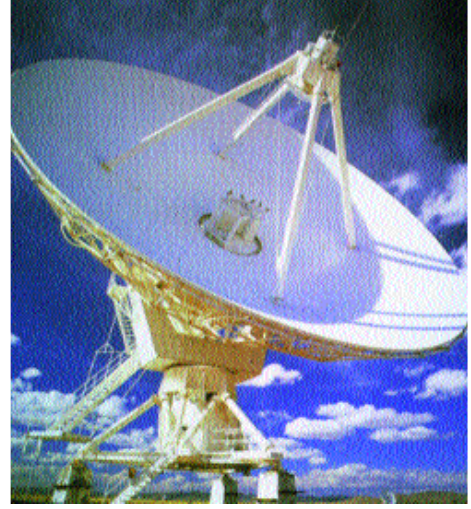
Later on, Salvage, Fire-fighting and Pollution Control Stations were created and allocated with qualified personnel and equipment to perform tasks connected to vessel refloating, oil spills and fires at port facilities, located in areas with a high incidence of accidents.

The Salvage, Fire-fighting and Pollution Control Service has been entrusted with the following functions: underwater inspections; refloating and removal of sunken vessels or elements which obstruct navigation; control of oil spills and dangerous goods; fire-fighting activities; professional and amateur diver licensing and certifying; development of contingency plans for accidents which may cause pollution; registration of salvage companies; approval of refloating plans submitted by private companies; explosives detection and deactivation; specialized investigations; training courses for Service personnel, military forces and civilians.

In 1989, the National Higher School of Salvage and Diving was created. It conducts a wide range of courses connected to the functions of this Service and issues diplomas validated by the Argentine Ministry of Culture and Education.







Servicio de Comunicaciones

La Prefectura dispone de una importante red de comunicaciones destinada a la seguridad de la navegación y la radiodifusión de avisos a los navegantes, información meteorológica, novedades del balizamiento y toda otra información útil a los navegantes.

A tales efectos, sus estaciones costeras cumplen un servicio público gratuito, a nivel nacional e internacional, ya que no sólo brindan información marítima de seguridad y apoyo radioeléctrico a los buques argentinos, sino también a los buques de cualquier bandera, evacuando requerimientos derivados de las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad y las inherentes a las operaciones de búsqueda y salvamento.

Desde las estaciones costeras de seguridad que opera la Prefectura, se cursan diariamente, en horarios y frecuencias preestablecidas, informes para auxilio de la navegación, coordinándose también el tráfico portuario y el marítimo en áreas de movimiento intenso o difíciles condiciones de navegación.

Además de atender el servicio móvil marítimo, constituido por las estaciones de los buques mercantes argentinos y extranjeros, extiende su apoyo a las estaciones extranjeras de correspondencia pública, destinadas a satisfacer las necesidades de

The Communications Service

The PNA has an important communications network intended for safety of navigation, broadcasting of notices to mariners, meteorological information, updates on buoyage and other useful data for mariners.

To this end, PNA's coast radio stations perform a cost-free and public service at the domestic and international level, as they do not only provide maritime information and safety and radioelectrical support to Argentine vessels, but also to ships flying any flag, answering any distress, emergency or safety communications, as well as those associated with search and rescue operations.

Reports intended for ships are issued daily, at pre-established hours and frequencies, at coastal points served by Prefectura. Port and maritime traffic is coordinated in areas of high traffic density or in hazardous navigational situations.

In addition to serving the Maritime Mobile Service, composed by Argentine and foreign merchant vessels stations, the PNA also serves other shore stations, with a view to meeting the needs of recreational navigation. In all the cases, PNA's Radiocommunications Service acts in compliance with the provisions of the international regulations in force, among which the new "Global Maritime Distress and Safety System" is worth mentioning. It envisages the operation of satellite tech-

la navegación deportiva.

En todos los casos, el Servicio de Comunicaciones de la Prefectura, procede de conformidad con las normas internacionales en vigor, entre las que se destaca el nuevo Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, que contempla la operación de técnicas satelitales y otros desarrollos destinados a simplificar y agilizar las comunicaciones de seguridad.

En este sentido merecen destacarse dentro del sistema, las actividades desarrolladas por los CONTRASE (Estaciones de Control de Tráfico y Seguridad) que realizan el control del movimiento de los buques así como el intercambio de información asociado, entre una estación costera y una embarcación y, en caso necesario, regulan el movimiento a fin de afianzar la seguridad de la navegación y promover un flujo de tráfico eficiente, especialmente en áreas de gran densidad, en zonas que presenten dificultades a la navegación o donde hubiere cargas peligrosas.

El Servicio de Comunicaciones, que desempeña todas estas tareas de fundamental importancia para la seguridad de la vida humana en el mar, provee adicionalmente a las necesidades del tráfico interno y posee capacidad para integrar redes conjuntas o combinadas con otras fuerzas.

niques along with other developments intended to simplify and speed up safety communications.

In this respect, it is worth mentioning the activities developed by the CONTRASEs (Traffic and Safety Control Stations) which control the movement of vessels, as well as the associated exchange of information between a shore station and a ship, and where necessary, they direct the movement of ships in order to safeguard safety of navigation and traffic efficiency, particularly in highly dense areas, or in those areas which might have problems for navigation or dangerous cargoes.

The Communications Service, which performs all these activities which are vital for the safety of life at sea, additionally provides for requirements from the local traffic and has a capacity to constitute joint or combined networks with other services.



Servicio de Inteligencia

Las tareas de inteligencia en la Prefectura Naval Argentina, acompañan el accionar institucional desde sus orígenes históricos en 1756, cuando se estableciera la primera Capitanía de Puerto, con funciones eminentemente policiales relacionadas con la seguridad de la navegación o en el ámbito portuario. Sin embargo, el 12 de marzo de 1951 marca un hito trascendente en su cronología, al consolidar su presencia en la Institución: una Disposición del por entonces Prefecto Nacional Marítimo, daba lugar a la creación -con carácter provisorio- de la División Informaciones y Seguridad, que luego de sucesivas transformaciones dio origen al actual organismo.

El Servicio de Inteligencia, órgano asesor de las máximas autoridades de la Institución y del Gobierno Central, interviene en forma continua y permanente en la co-
lección, análisis
e integra-
ción de



The Intelligence Service

PNA Intelligence tasks have been performed since its historical beginning in 1756, when the first Captainship of the Port was established, with primarily police functions related to the safety of navigation or the port area. However, March 12, 1951 marks a milestone in its history, as a provision from the Commandant- at that time known as National Maritime Prefect- provided for the creation, on a provisional basis, of the Information and Security Division, which finally became the present Service, after undergoing different transformations.

The Intelligence Service, as an advisory body to the top rank authorities of the Institution and to the Central Government, is continuously and permanently involved in the collection, analysis and integration of the data required in the jurisdictional area and its environment. Within that framework, the spectrum of incumbent tasks is very wide. Its activity is reflected in the production of intelligence on all kinds of actions which are likely to endanger the operation of ports

and waterways, as well as the safeguard of the maritime, river, fishing and port interests of the Nation. In addition, the preservation of the ecological balance and the fight against a number of offences, such as drug trafficking, currency forgery, terrorism, smuggling, the illegal traffic of people or those circumstances affecting the free operation of PNA as a security force, constitute the permanent goals of the Intelligence Service activities.

It is a part of the National Intelligence System, and as such it comprises different working committees of the National Intelligence Central Office. At the Interior Security Secretariat, PNA personnel perform different

la información de interés en el área jurisdiccional y su entorno.

Con ese marco, es muy amplio el espectro de tareas que le competen. Su actividad se ve reflejada en la producción de inteligencia sobre las acciones de toda índole que puedan vulnerar la operatividad de los puertos y las vías navegables, así como la salvaguardia de los intereses marítimos, fluviales, pesqueros y portuarios de la Nación. Al mismo tiempo, la preservación del equilibrio ecológico y la lucha contra una serie de delitos entre los que se incluyen el narcotráfico, la falsificación de monedas, el terrorismo, el contrabando, el tráfico ilegal de personas o las situaciones que afecten el libre accionar de la Prefectura Naval Argentina como fuerza de seguridad, son objetivos permanentes entre las actividades del Servicio de Inteligencia.

Como componente del Sistema Nacional de Inteligencia, integra distintas comisiones de trabajo de la Central Nacional de Inteligencia y en la Secretaría de Seguridad Interior su personal desarrolla una serie de tareas orientadas a satisfacer los requerimientos necesarios para el sostenimiento de los principios básicos formulados en la Ley de Seguridad Interior, tales como la libertad, la vida, el patrimonio de los habitantes, sus derechos, garantías y la plena vigencia de las instituciones democráticas. En sus Delegaciones de Inteligencia, distribuidas a lo largo del litoral marítimo, fluvial y lacustre -integradas operacionalmente a la estructura orgánica de las Prefecturas de Zona, Prefecturas y Subprefecturas- un equipo humano capacitado para las exigencias que impone la época, desarrolla sus actividades asesorando a la conducción operativa, apoyados por elementos técnicos apropiados.

La dinámica alcanzada en el proceso de integración entre los países miembros del Mercosur generó -desde el punto de vista policial- la necesidad de implementar una modalidad de trabajo impuesta en otras comunidades, como el caso de la europea. En ese sentido, se intensificó el intercambio de información e inteligencia con organismos nacionales y de los países involucrados, con la finalidad de llevar a cabo un seguimiento constante de las organizaciones criminales cuya magnitud constituya un real peligro para la sociedad.

functions intended to meet the requirements necessary for the maintenance of the basic principles laid down by the Interior Security Law, such as freedom, life, the inhabitants' property, rights, guarantees and the full validity of democratic institutions.

At its Intelligence Units, which are distributed all along the maritime, river and lake coasts – operationally integrated to the organization structure of the Area Districts, Districts and Units – a human team especially trained for the demands of these times performs its activities advising the operations' leaders and being supported by adequate technical elements.

The dynamics of the integration process among member countries of the Mercosur generated –from the police viewpoint- the need for implementing a work style which had been already used in other communities, such as the European. In that respect, the exchange of information and intelligence with national bodies as well as agencies from the involved countries, was intensified with the purpose of carrying out a constant follow-up of the criminal organizations which constitute a real danger to society.

Servicio de Practicaje, Pilotaje y Baquía

Desde su oficialización en nuestro país por decreto del Poder Ejecutivo Nacional, en 1938, el Servicio de Practicaje y Pilotaje fue incorporado a la orgánica institucional bajo dependencia directa del Prefecto Nacional Naval.

La implementación del proceso de reforma del Estado, a partir de 1991, dio lugar al retiro de la actividad estatal en los procesos económicos. De tal forma se descentralizaron y desregularon todas aquellas actividades y servicios que podían ser prestadas por los particulares, entre ellas, las tareas de practicaje, pilotaje y baquía.

En la actualidad esos servicios son contratados directamente entre los usuarios y los prácticos habilitados, conviniendo libremente la tarifa contractual.

No obstante, la Prefectura Naval Argentina ejerce el poder de policía para garantizar la adecuada prestación de los servicios en todos los aspectos vinculados con la seguridad de la navegación. Para ello, se abrió el Registro de Profesionales Prácticos, sin límite de número, acotado sólo por la edad; pudiendo habilitar, inhabilitar y cancelar, conforme las facultades de la reglamentación. Además, brinda servicio de apoyo para el traslado, embarque y desembarque de los prácticos, en aquellos lugares donde los particulares no lo hicieren o a requerimiento de la autoridad de aplicación. También debe prestar los servicios de practicaje o pilotaje en aquellas zonas donde no hubiera práctico, piloto o baqueano o las ofertas de los servicios adquiriesen comportamientos monopólicos.

En la actualidad, el Servicio de Practicaje, Pilotaje y Baquía depende orgánicamente de la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación.

The Pilot Service

In 1938, a Decree of the National Executive Power made the Pilot Service official. Since then, the Pilot Service was incorporated into the institutional organization structure and reports directly to the Commandant.

The implementation of the State reform process, as from 1991, caused the retirement of the state from the economic processes. Consequently, all the activities and services rendered by private individuals were decentralized and deregulated, such as pilot tasks.

This Service is currently directly hired between the users and the certified pilots, and they freely agree upon the fees.

However, PNA performs police functions in order to ensure that adequate services are rendered in every aspect related to the safety of navigation. To this end, the Professional Pilot Register was opened, with no limits as to number, except age, and PNA may certify, withdraw and cancel a certification in accordance with the powers given by the rules.

Also, PNA provides support for pilot transfer, embarkation and disembarkation in those locations where that service is not rendered by private individuals, or at the request of the competent authority. In addition, PNA must render pilot services in those areas where there are no pilots or where the pilot service is monopolized. At present, the Pilot Service reports organically to the Safety of Navigation Police Direction.



Servicio Religioso

Si se comprende la trascendencia de la multiplicidad de misiones asignadas a la Prefectura Naval Argentina, se concluye en que éstas serían difícilmente viables en toda su dimensión, si el personal que la integra -su verdadero artífice- no estuviera imbuido de los principios fundamentales que emanan de su formación y en la que como complemento de lo profesional privan sólidos principios morales y por sobre ellos, las virtudes cristianas de Fe, Esperanza y Caridad.

La Prefectura -cuyos orígenes se remontan a las hispánicas Capitanías de Puerto- y que por lo tanto acompaña a la Patria desde su nacimiento bajo la advocación de Dios, fuente de toda razón y justicia, siempre ha estado profundamente impregnada de esos valores, en un marco de respeto y tolerancia hacia todas las creencias.

En ese contexto, a mediados de 1994 fue creada la Capellanía Mayor de la Institución, cuyos integrantes, con claros propósitos espirituales, dirigen su accionar hacia la formación cristiana del personal. Amor a Dios, a la Patria, a la Institución, a su familia, al hogar, es una constante en la prédica de los capellanes de Prefectura.

Junto a la insignia de las dos anclas cruzadas, llevan a las más apartadas dependencias y a las poblaciones aledañas -desde el Iguazú y el Pilcomayo hacia el Norte, hasta el Beagle en el Sur- el símbolo de la Cruz cristiana.

Poco después de haber sido creada la Capellanía, merced a una disposición del por entonces arzobispo de Buenos Aires, cardenal Antonio Quarracino, se dispuso transferir temporariamente a la Prefectura Naval Argentina un predio cedido por la Corporación Antiguo Puerto Madero, donde desde 1996, se erige la iglesia "Nuestra Señora de la Esperanza" para la atención espiritual del personal de la Institución y en forma extensiva a la comunidad.

The Spiritual Support Service

If the significance of the multiple tasks assigned to PNA is fully understood, we can conclude that they would not be possible if the formation of PNA personnel -the real authors -would not have been embedded with fundamental principles where the professional education is supplemented with sound moral principles and the Christian virtues of Faith, Hope and Charity to name some of them.

PNA, whose origin dates back to the Spanish Port Captainships, and which has consequently accompanied the Country as from its birth under the protection of God, source of all Justice and Sense, has always been deeply immersed in those values, and has always practiced good will and respect to all beliefs.

In this context, the Higher Chaplaincy of the Institution was founded by mid 1994, whose members, under evident spiritual purposes, led to the Christian formation of the PNA personnel.

Love for God, the Country, the Institution, the family, the home, is a constant prayer of Prefectura's chaplains.

Together with the two-crossed-anchors badge, PNA chaplains take the symbol of the Christian Cross to the most remote branch offices and their neighboring towns, as from Iguazu and Pilcomayo in the North, to the Beagle Channel in the south.

A little after the establishment of the Chaplaincy, and thanks to a provision of the former archbishop of Buenos Aires, Cardinal Antonio Quarracino, PNA was temporarily given a parcel of land donated by the Old Puerto Madero Corporation, where, since 1996, "Our Lady of the Hope" church was built for the spiritual attention of PNA personnel and the community as a whole.



LA ESPERANZA





4786

ATLANTIDA

ATLANTIDA

Servicio Médico

El Departamento Sanidad, es uno de los organismos cuyo acervo histórico se confunde con el de la propia Institución. En el curso de su dilatada trayectoria, prestigiosas personalidades integraron sus planteles profesionales, y se destacaron, no sólo en la atención del servicio de sanidad marítima, sino por su intervención en apoyo a la sociedad, en cuanta circunstancia afligente lo demandó.

De acuerdo con esta tradición humanitaria, el servicio se ha desarrollado hasta nuestros días, prestando atención a tal cantidad de facetas, que es difícil describirlas, sin incurrir en exclusiones.

La verificación de las aptitudes psicofísicas del personal de la Prefectura, merece constante dedicación en virtud de constituir una de las bases principales para su eficiente desempeño profesional. Del mismo modo, se presta esmerada atención a las condiciones que la reglamentación demanda por parte del personal navegante de la marina mercante.

El Departamento Sanidad, también interviene en los casos de emergencias que se producen en los buques en navegación, tanto en el litoral atlántico como en el fluvial, ya sea participando en las evacuaciones, en caso de accidentes o enfermedades que no es posible tratar a bordo de los buques, así como a través del asesoramiento, mediante consultas radiomédicas.

Su plantel profesional y el moderno equipamiento de que dispone, que es motivo de continua actualización de acuerdo a los desarrollos científicos en la materia, le permite responder eficientemente a cuantos requerimientos deba afrontar.

Más allá de las imposiciones corrientes del servicio, es destacable su participación, junto a otras unidades y dependencias de la Prefectura, en la asistencia a los pobladores de zonas ribereñas afectadas por catástrofes naturales o cooperando con autoridades locales en campañas de vacunación y en el apoyo sanitario a los habitantes de zonas geográficas aisladas.

The Health Care Service

The PNA Health Care Service is one of the bodies whose historical background seems to blur with the history of the Service. Renowned people belonged to its professional team and were very helpful not only in maritime medical care but in support of Society, wherever PNA assistance was requested.

According to this humanitarian tradition, the Service has developed into the present one, providing medical care in a wide range of aspects.

The efficient professional performance of the PNA members is based on the psycho-physical check-ups of the personnel; furthermore, particular attention is paid to the conditions required by the regulations for merchant marine crew members.

The Health Care Service is also involved in emergencies on distressed ships either along the Atlantic Coast or in the river coastal area, by evacuating crew members in the event of an accident or an illness or injury which cannot be treated on board, and by giving advice through radio medical consultations.

Its professional staff and their modern equipment, which is continually updated in line with related scientific developments, enable the Service to deal with emergencies very efficiently.

Beyond the current obligations of the Service, we must highlight its involvement, together with other PNA areas and units, in assisting the river communities affected by natural disasters, or cooperating with local authorities in vaccination campaigns and assisting the inhabitants of isolated geographical areas.



Agrupación "Albatros"

Es una fuerza de operaciones policiales organizada, instruida, adiestrada y equipada para responder rápida y eficientemente a una amplia gama de requerimientos del servicio que, por su importancia y características puedan en un momento dado, desbordar la capacidad operativa de los servicios policiales regulares ya establecidos. Por su organización y equipamiento puede actuar como elemento táctico policial homogéneo, ya sea en forma aislada, en conjunto o agregada a otras fuerzas, tanto en el ámbito jurisdiccional propio de la Prefectura, como fuera de él cuando así corresponda, a fin de preservar la seguridad y el orden público o restablecerlos si son perturbados y auxiliar a la comunidad en situaciones de catástrofes, inundaciones y otros siniestros.

La capacidad desarrollada por esta Agrupación, por el alto grado de entrenamiento de sus integrantes, ha permitido a la Prefectura responder con éxito a exigencias de la más variada índole, tanto en el campo operativo policial propiamente dicho, como en actividades conexas con la Defensa Civil, en misiones cuyo cumplimiento implica alto riesgo, ya sea por las características del lugar o medio en que se desarrollan las operaciones, por la naturaleza del ilícito, por la peligrosidad de los delinquentes o el peligro que corre la vida de otras personas, construyendo así un distinguido historial de servicios.

Los integrantes de la Agrupación son sometidos a un continuo y exigente adiestramiento para desarrollar las destrezas especiales que les atañen. En ese sentido, el "Centro de Entrenamiento Profesional Policial", que funciona en su ámbito, dicta diversos cursos que perfeccionan el rendimiento profesional del personal y que por el alto nivel de sus contenidos, son impartidos además a integrantes de otras fuerzas de seguridad y policiales, de nuestro país y del extranjero

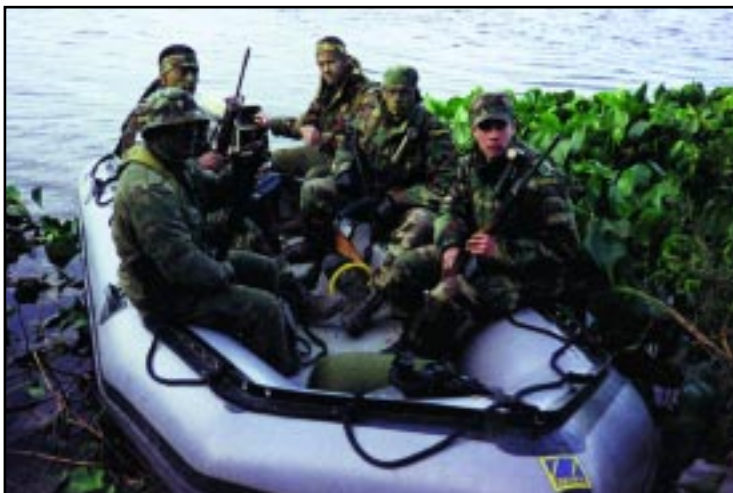
The "Albatros" Squad

The Albatros Squad is a police operational service which is organized, trained, qualified and equipped to respond quickly and efficiently to a wide range of requirements which might exceed, at a certain moment, the operational capacity of the regular police service.

By virtue of its organization and equipment, this squad can act as an homogeneous police and tactical service, working either individually, jointly, or added to other forces, not only at the PNA's own jurisdiction but also beyond it, as necessary, in order to preserve security and public order, or to restore them when they are disturbed. It may also assist the community in the event of emergencies, floodings or other act of God.

The high level of training provided to the members of this group enables PNA to respond successfully to the most diverse requirements, not only at the police operating level, but also in joint activities with Civil Defense. The latter are high-risk activities due either to the characteristics of the place, the location where operations are carried out, the type of the offence, the dangerous nature of offenders or the danger to other people's lives. All these activities have contributed to develop the squad's remarkable record of services.

The Albatros Squad members are subject to continuous and tough training in order to develop relevant special skills. To this effect, the 'Professional Police Training Center', which operates within its scope, provides training to improve the personnel professional performance and which due to its high level is delivered to the members of other police and security forces in our country and abroad.







El yate "Esperanza": símbolo y tradición

Es un velero destinado a la formación y entrenamiento del personal de la Prefectura y a participar en competencias náuticas con embarcaciones similares.

Su construcción, iniciada en 1965, fue ejecutada íntegramente con personal y medios propios, en el Astillero Central de la Prefectura en la localidad de Tigre y constituyó un desafío a la iniciativa, capacidad técnica y firme voluntad de cuantos participaron en la empresa.

Fue diseñado por el dibujante argentino Roberto Hosmann en base a los parámetros de la fórmula del Cruising Club of América. Las expectativas que en su momento despertó el proyecto, se vieron satisfechas con la notable calidad lograda en su ejecución, que culminó en diciembre de 1968.

La botadura de la nueva embarcación fue recibida con gran simpatía en todos los medios vinculados al deporte náutico, cuyas personalidades más caracterizadas siguieron el proceso de construcción, aportando su aliento y experiencia con el entusiasmo que los caracteriza.

Más allá de sus inestimables aportes a la formación de dotaciones y capacitación del personal de la Prefectura, el yate "Esperanza" participó en numerosos eventos deportivos nacionales e internacionales, que definen su exitosa trayectoria, obteniendo triunfos y reconocimientos de toda índole.

En mérito a todos estos antecedentes, los denodados esfuerzos que acompañaron su nacimiento y realización y los hitos que jalonan su historial, el yate "Esperanza" es símbolo y tradición de las virtudes con que el personal de la Prefectura responde a los desafíos de la más variada índole que le impone el servicio.

The Yacht "Esperanza": a Symbol and a Tradition

The Yacht "Esperanza" is a sailing vessel designed to form and train PNA personnel members and to participate in nautical competitions with similar vessels.

The yacht's construction began in 1965. It was built entirely using PNA's personnel and resources at the PNA Shipyard, in Tigre. It was a challenge to the initiative, technical ability and strong goodwill of all the people involved in this venture.

The vessel was designed by Roberto Hosmann, based on parameters taken from the Cruising Club of America's formula. The expectations generated by this project were fully satisfied by the quality achieved in its construction, which was completed in 1968.

The new vessel's launching was welcome in navigational spheres, whose distinguished figures had followed its construction, providing their competent advice and support.

Besides its priceless contribution towards crew members qualification and staff training, the "Esperanza" yacht participated in numerous national and international nautical events receiving all kinds of awards and prizes.

The "Esperanza" yacht is a symbol and a tradition of the virtues of PNA staff to respond to the wide range of challenges imposed by the Service.



A.555
222.A

A.555



PR

CT

LA

DE

SUBOFICIALES

La Prefectura Naval Argentina y la educación

La evolución de la ciencia y la tecnología, impone a la Institución una adecuación a los tiempos modernos, que no le ha impedido conservar su idiosincrasia típica, influenciada por tradiciones marineras propias del entorno en que ha actuado desde la época de las Capitanías de Puerto de la administración colonial española.

La forma y los procedimientos con que se prepara el personal permiten distinguir tres aspectos diferentes: una formación y un régimen disciplinario acorde y propio de una fuerza de seguridad, las vertientes de índole técnica y jurídica que caracterizan a sus actividades profesionales y una actitud de prevención, salvaguardia, apoyo y auxilio hacia las personas, los bienes y la navegación en general.

La Prefectura provee al reclutamiento, formación, capacitación, perfeccionamiento, empleo, sostén y bienestar de su personal.

Los oficiales egresan de la Escuela de Prefectura "General Matías de Irigoyen", situada en la localidad de Zárate, cercana a la ciudad de Buenos Aires. Los suboficiales lo hacen de la Escuela de Suboficiales "Coronel Martín Jacobo Thompson", ubicada en la misma localidad.

El personal asiste durante su carrera a cursos de aplicación y perfeccionamiento profesional para satisfacer las exigencias del servicio.

El área de instrucción, es una de las que merece atención preferente, en la seguridad que la preparación eficiente de su personal, constituye una de las bases fundamentales para el adecuado ejercicio de las responsabilidades institucionales.

La Prefectura cuenta también con ingenieros navales, abogados, médicos, arquitectos, ingenieros químicos, constructores navales, personal civil y otros especialistas en distintas profesiones afines a su quehacer, quienes son incorporados para asegurar el desenvolvimiento de sus funciones.

La Escuela Superior, ubicada en Olivos, provincia de Buenos Aires, imparte la capacitación de posgrado para el personal superior a través de los cursos "Superior", "Mayor" y de "Aplicación", este último en las orientaciones de seguridad de costas, navegación, máquinas navales, comunicaciones, aviación e intendencia. Por resolución del

Prefectura Naval Argentina and Education

Prefectura has been forced to adapt itself to modern times and to new developments in science and technology. This has not prevented our agency from keeping its typical idiosyncrasy, a heritage from the Port Captainships Offices of the Spanish Colonial times.

There are three different aspects in personnel training. Formation and discipline, characteristic of a security force; technical and legal qualification to perform its professional activities accurately and a firm attitude of prevention, protection, support and aid to community, property and navigation.

Prefectura is responsible for personnel recruitment, training, qualification, employment, support and welfare.

Officers graduate from Prefectura School "General Matías de Irigoyen", located in Zárate, a city near Buenos Aires. Petty officers do so at the Petty Officers' School Martín Jacobo Thompson, in the city of Zárate. Throughout their active years, all members of the personnel must attend training and professional updating courses to cope with service demands.

Training is considered a priority, in order to ensure that institutional responsibilities are properly performed.



Ministerio de Educación de la Nación, los egresados de cada uno de estos cursos reciben, respectivamente, los títulos de maestría en "Seguridad Marítima" luego de concluir una tesis; analista y técnico superior en "Seguridad Marítima", en las especialidades correspondientes.

La Escuela Nacional Superior de Salvamento y Buceo, destinada a personal propio y externo y la Escuela Superior de Informática, cuyos egresados obtienen títulos reconocidos por el Ministerio de Educación de la Nación, además del Centro de Extensión Profesional Aeronáutica, complementan la red educativa institucional. La capacitación docente recibe atención adecuada a través del Instituto de Capacitación, Perfeccionamiento y Actualización Docente, que cuenta también con reconocimiento de las autoridades educativas nacionales y dicta cursos hasta niveles de conducción de institutos, tanto para el personal propio como el de otras fuerzas y del ámbito civil.

Las demandas educativas que enfrenta la Prefectura, tienen diversidad de expresiones adicionales, para satisfacer requerimientos de actualización inherentes a los campos de actividad profesional o

Prefectura also recruits naval engineers, lawyers, medical doctors, architects, chemical engineers, shipbuilders and other professionals and civilian personnel in different areas connected with PNA's activities.

The Higher School in Olivos, Province of Buenos Aires, provides post-graduate courses for officers. There are upper level courses, and different practical courses in areas such as Shore Security, Navigation, Engines, Communications, Aviation and Administration. By a resolution of the National Ministry of Education, graduates get diplomas as "Analyst", "Technician", or as "Master on Maritime Safety", after writing a thesis on a chosen subject.

The School of Salvage and Diving, meant for our own personnel as well as for the public, along with the "Higher School of Data Processing" complete the educational network. Graduates from both schools get official diplomas. Prefectura also has an Aeronautical Professional Extension Centre. Teachers of all Prefectura schools get periodic training courses to keep them updated. These courses are provided by our own Training Institute.

Special courses for surveyors on Pollution Prevention, Carriage and Handling of Dangerous Goods and Ship



la atención de los sectores relacionados. Sin agotar su mención, cabe aludir a los cursos de Inspección sobre Prevención de la Contaminación, Transporte y Manipuleo de Mercancías Peligrosas y de Inspectores de Buques, que cubren importantes requerimientos en el área educativa de la seguridad marítima.

Más allá de las soluciones reseñadas, se han celebrado convenios destinados a optimizar el rendimiento personal y profesional de quienes integran la Prefectura, destacándose el concluido con la Universidad Católica de Santiago del Estero con el objeto de poner en marcha en institutos propios las carreras de procuración, abogacía, licenciatura en administración y contador público.

Asimismo se destacan los acuerdos con la Universidad Tecnológica Nacional con fines de cooperación e intercambio de interés recíproco en áreas académicas, científicas y técnicas y con el Consejo Nacional de Educación Técnica para la asistencia y asesoramiento didáctico-pedagógico que requieren los planes de desarrollo de los recursos humanos de la Prefectura.

Survey are also provided.

Moreover, there have been agreements meant to improve both the personal and professional development of our personnel. Among these agreements, the one signed between Prefectura and the Catholic University of Santiago del Estero definitely stands out. Through it, new careers are open such as Law, Business Administration and Book-keeping.

We should also mention cooperation agreements signed by Prefectura and the National Technology University, and by PNA and the National Council of Technical Education intended to get assistance and counselling in the development of human resources.





Trayectoria internacional de la Prefectura

Las responsabilidades que la legislación asigna a la Prefectura Naval Argentina, demandan en gran medida la coordinación de su labor profesional con organizaciones internacionales e instituciones extranjeras que cumplen cometidos similares.

Tales requerimientos derivan de una preocupación común por contribuir a la seguridad de la vida humana en el mar, preservar el medio ambiente marino y satisfacer, mediante normas concertadas a nivel internacional, dichos aspectos y todas las cuestiones técnicas y jurídicas conexas.

El ámbito de mayor relieve en que se trasunta esta labor es el de la Organización Marítima Internacional, agencia de las Naciones Unidas especializada en cuestiones marítimas. La Prefectura participa en las sesiones de todos sus órganos de trabajo y conferencias reunidas bajo sus auspicios, desde el inicio de las actividades de la Organización, en 1959, habiendo llegado a ocupar un lugar destacado entre los organismos que asisten a sus deliberaciones en mérito a las contribuciones profesionales de sus representantes, la aplicación en nuestro medio de los convenios, códigos y recomendaciones aprobados y la participación institucional en los programas de asistencia técnica a diversos países.

En el orden regional, a partir de la creación de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica, México y Panamá (ROCRAM) en 1983, la Prefectura cumple asimismo una importante labor efectuando aportes que han constituido significativas contribuciones a sus programas integrados de trabajo, el diseño de una estrategia para la protección del medio marino, la formación de recursos humanos de la marina mercante y de las administraciones marítimas, el procesamiento automático de datos, el desarrollo de planes de contingencia, el control del tráfico de buques en la región, el perfeccionamiento de la legislación marítima, la lucha contra el narcotráfico y otras materias, todo ello en el marco de los mecanismos de cooperación técnica que caracteriza a esta organización.

Es digno de mención en el ámbito de la ROCRAM, el desempeño de funciones con motivo del Acuerdo de Viña del Mar para el control de buques por

PNA at the International Level

The responsibilities assigned to the PNA by law, require close coordination with the international organizations and foreign institutions which match PNA's functions.

Such responsibilities result from a shared concern, that is, contributing to the efficiency and safety of human life at sea, preserving the marine environment and satisfying, through regulations set forth at the international level, these issues and all the associated technical and legal matters.

The main forum for this task is the International Maritime Organization, a United Nations agency which specializes in maritime affairs. The PNA has attended the sessions held by all working groups and conferences supported by the IMO, since the founding of this Organization, in 1959. Now Prefectura has come to be in a prominent position among the attending agencies, due to the professional contributions made by its representatives, the enforcement of adopted conventions, codes and recommendations and PNA's involvement in technical assistance programs for different countries.

At the regional level, as from the establishment of the Operative Network of Regional Cooperation among Maritime Authorities of South America, Mexico and Panama (ROCRAM), in 1983, the PNA performs a sig-







el Estado Rector del Puerto, cuya Secretaría y Centro de Información fueron confiados a la Prefectura Naval Argentina. Asimismo se destacan las consultorías que oficiales de la Prefectura cumplen en diversos Estados latinoamericanos, para cooperar en el desarrollo de la legislación y servicios destinados a facilitar la aplicación de las normas internacionales.

La Prefectura participa asiduamente de las reuniones que se llevan a cabo a nivel bilateral y en el seno de las estructuras establecidas por diversos tratados para la consideración de asuntos técnicos y jurídicos relacionados con sus responsabilidades legales, como en el caso de las Comisiones Administradoras de los ríos de la Plata y Uruguay, el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná, los grupos de trabajo del Mercosur, el sistema de la Cuenca del Plata, las comisiones de frontera, etc.

Finalmente, ocupan un lugar de relieve las relaciones de intercambio y cooperación con instituciones extranjeras que cumplen funciones similares, especialmente los servicios conocidos genéricamente como Guardacostas. Las que vinculan a la Prefectura con el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América se caracterizan en este sentido por una amplia gama de actividades profesionales de mutuo interés.

nificant task by contributing to their joint working programs, designing strategies for marine environmental protection, training Merchant Marine and Maritime Administrations human resources, automatically processing data, developing contingency plans, controlling vessel traffic within the region, improving maritime regulations, fighting against drug traffic and other matters, all these activities within the framework of the technical cooperation mechanisms typical of this organization.

Within the ROCRAM framework, it is worth mentioning that several functions have been fulfilled, as a result of the Viña del Mar Agreement for Ships Control by the governing Port State, whose Secretariat and Information Center were entrusted to the PNA. Likewise, PNA officers have acted as consultants in different Latin American Countries, in order to cooperate with the development of regulations and services intended to facilitate the enforcement of international rules and regulations.

The PNA is permanently attending meetings held at the bilateral level and within the framework of the different treaties, for the consideration of technical and legal matters associated with its legal responsibilities, viz. the Administrative Committees of the River Plate and Uruguay rivers, the Inter-governmental Committee of the Paraguay-Paraná Waterway, the Mercosur working groups, the Cuenca del Plata (River Plate Basin) system, the border committees, and so on.

Finally, exchange and cooperation relationships with foreign organizations carrying out similar functions, particularly with services known as Coast Guards, are very significant. Prefectura and the US Coast Guard in particular, carry out a wide range of professional activities of mutual interest.





Los Guardacostas: una familia de instituciones humanitarias

La Prefectura Naval Argentina integra un conjunto de organismos similares de otros países, algunos de los cuales datan de varias décadas atrás, del siglo pasado y de antes aún, destinados a satisfacer importantes funciones humanitarias y de interés público, que no obstante las diversidades impuestas por las estructuras administrativas y funcionales de los Estados a los que pertenecen, cubren una gama de actividades que les confieren fisonomía singular.

La salvaguarda de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación, la protección del medio marino, la vigilancia de los espacios marítimos, fluviales y portuarios, el control del cumplimiento de la legislación aplicable y la preservación del orden público en estos ámbitos, la asistencia a comunidades costeras, la seguridad y eficiencia operativa del transporte por agua y de las industrias y actividades vinculadas, la protección de los recursos en las zonas económicas exclusivas y, en general, la tutela de los intereses del Estado en dichos espacios y de toda la gama de funciones derivadas, constituye un campo de atribuciones confiado mundialmente

Coast Guard Services: a Family of Humanitarian Institutions

The PNA is related to similar foreign institutions that are meant to perform humanitarian tasks of public interest, which notwithstanding different administrative and functional structures, share a range of activities in common.

Coast Guard Services throughout the world have been entrusted with the following functions: protecting human life at sea; controlling safety of navigation; protecting the marine environment; monitoring sea, river and port areas; enforcing legislation and maintaining public order in those areas as well as the safety and operational efficiency of maritime transport and related industries and activities; protecting resources within the exclusive economic zones; and in general terms, protecting the interests of the State and carrying out all related functions in said areas.

Given the nature of the duties to be performed, Coast Guards generally report to their government's civil administration: Home Offices, Justice Departments, Transport, Trade, Defence, Public Security Bureaus, Merchant Marine, etc.

The use of Coast Guard services and equipment, specially designed and constructed for specific purposes,

a una familia de instituciones de diverso nombre, estructura y nivel de desarrollo, pero de cometidos afines: los GUARDACOSTAS, según la denominación adoptada por el mayor número de ellas y particularmente, algunas de las más caracterizadas. Dada la índole de sus cometidos, los Guardacostas forman parte, salvo contadas excepciones, de las administraciones civiles de los respectivos Estados: Interior, Justicia, Transporte, Comercio, Marina Mercante, Defensa, Seguridad Pública, etc.

Aparte de la notoria economía que implica el empleo de los medios utilizados por los Servicios Guardacostas, por estar especialmente diseñados y construidos para sus finalidades específicas, el hecho de pertenecer a ramas civiles de la administración pública, ejerciendo el poder de policía del Estado en materia de seguridad de la navegación, protección del medio marino y la diversidad de actividades que le son propias, no permite que su intervención en áreas o situaciones de posible conflicto, asuma eventualmente un cariz ajeno a la naturaleza esencialmente humanitaria de sus cometidos.

La Prefectura Naval Argentina integra el grupo más caracterizado de estos servicios, conformados principalmente por el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América, la Agencia de Seguridad Marítima del Japón y la Guardia Costera de Canadá, entre otros, cuyos rasgos preponderantes son su ajeo acervo, el impulso de su continuo desarrollo, un espectro funcional muy amplio, la dimensión y especialización de su personal, medios y servicios y su contribución a la mejor conformación y perfeccionamiento de instituciones similares extranjeras mediante actividades regulares de cooperación técnica.

results in lower costs. On the other hand, the fact of reporting to civil branches of the State ensures that all interventions while exercising power of police on navigation safety, protection of the environment and other tasks, including eventual circumstances involving conflict, conform to the institution's humanitarian ideals. Prefectura Naval Argentina (PNA) stands among the leading Coast Guard services of the world together with the U.S. Coast Guard, the Japan Maritime Safety Agency and the Canadian Coast Guard which feature a long tradition, continuous development, a wide variety of functions, a large number of highly qualified personnel, equipment and services and their contribution to help in the creation and development of related foreign institutions through technical cooperation activities on a regular basis.

Indice

La Prefectura Naval:
Autoridad Marítima Argentina

Notas sobre una tradición funcional

Hitos y personajes de
la historia institucional

Uniformes históricos-símbolos
institucionales

Organización de la Prefectura

Ambitos de actuación y
despliegue geográfico

La reglamentación marítima

Los convenios de la Organización
Marítima Internacional

La seguridad de la vida humana
en el mar

Inspección de buques

El Registro Nacional de Buques

Registro y habilitación
del personal navegante

Reflotamiento de buques

Investigación de acaecimientos
de la navegación

Prevención de la contaminación
de las aguas

Control de mercancías peligrosas

El deporte náutico y la Prefectura

Seguridad y Orden Público

Delitos y contravenciones

Seguridad portuaria

Auxilio a la justicia

Interdicción del tráfico de drogas

Vigilancia de aguas jurisdiccionales

Asistencia a comunidades costeras

Servicio de Buques Guardacostas

Servicio de Aviación

Servicio de Salvamento, Incendio
y Contaminación

Servicio de Comunicaciones

Servicio de Inteligencia

Servicio de Practicaje, Pilotaje y Baquía

Servicio Religioso

Servicio Médico

Agrupación "Albatros"

Yate "Esperanza": un símbolo
y una tradición

La Prefectura y la educación

Trayectoria internacional de la PNA

Los Guardacostas: una familia
de instituciones humanitarias

Contents

*Prefectura Naval Argentina:
Argentine Maritime Authority*

Notes Regarding a Functional Tradition

*Milestones and Characters in the
History of Prefectura*

*Historic Uniforms and
Institutional Symbols*

PNA Organization

*Scope and
Geographical Deployment*

Maritime Rules and Regulations

*IMO Conventions in
Argentina and the PNA*

*Safety of Life
at Sea*

Ship Inspection

National Register of Ships

*Registry and Authorization of
Merchant Marine Personnel*

Vessel Refloating

*Marine Casualty
Investigations*

*Prevention of
water Pollution*

Dangerous Goods Control

Recreational Boating and the PNA

Security and Public Order

Offences and Infringements

Port Safety

Assistance to the Judiciary

Drug Interdiction

Surveillance of Jurisdictional Waters

Assistance to Shore Communities

The Cutter Service

The Aviation Service

*The Salvage, Fire-fighting
and Pollution Control Service*

The Communications Service

The Intelligence Service

The Pilot Service

The Spiritual Support Service

The Health Care Service

The "Albatros" Squad

*The Yacht "Esperanza":
a Symbol and a Tradition*

Prefectura Naval Argentina and Education

PNA at the International Level

*Coast Guard Services: a Family
of Humanitarian Institutions*



Esta edición de 15.000 ejemplares
se terminó de imprimir en
BRAPACK S.A.
Zinny 1685 Buenos Aires
en el mes de Octubre de 1998