Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Guerra Europea

Exp. -- 1-E-1206 PR/1942 --

Anexo a la Nota 208/942 del 18/XII/1942
Confidencial de la Embajada de
Alemania.

Expediente (402)

REPUBLICA ARGENTINA
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Exp.-A-16-1206 PR/1952

Anexo a la nota 208/PH.2 del 18/II/1952
Confidencial de la Emb. de Alemania

Legajo 402.-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

1863
T

JULIO LUNA S.,
Capitán de Corbeta.

# CONOCIMIENTOS

de

# Derecho Internacional Marítimo

que debe

# poseer el Capitán de Alta Mar

PRECIO $ 5.—

VALPARAÍSO
Imprenta de la Armada
1939

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



MINISTERIO DE MARINA

ESTADO MAYOR GENERAL

R. E. 4901

Clasif. 341.362 (83)

Destino: Biblioteca Estado Mayor General

1863 T

JULIO LUNA S.,
Capitán de Corbeta.

# CONOCIMIENTOS

de

# Derecho Internacional Marítimo

que debe

# poseer el Capitán de Alta Mar

PRECIO $ .....

VALPARAÍSO
Imprenta de la Armada
1939

Pap. 7184.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

## INTRODUCCIÓN.

El Derecho Internacional Marítimo es un conjunto de compromisos celebrados entre diversas naciones con el propósito de ponerlos en vigencia en caso de guerra, ya se tome parte en ella como beligerante o se permanezca neutral.

Estos compromisos, que han sido subscritos por la gran mayoría de los países del mundo, en convenciones celebradas en París, La Haya, Londres y La Habana, desde el año 1856 hasta estos días, contienen también sanciones serias para las naves infractoras, consistentes en general, en internación o captura.

Considerando la gran importancia que tiene este tema para los Capitanes de Alta Mar de nuestra Marina Mercante, se han recopilado y ordenado todas las estipulaciones que se refieren en especial a las naves de comercio, con el espíritu de facilitarles, en este sentido, su vasta labor.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

## BIBLIOGRAFÍA.

«Nociones de Derecho Internacional», por don Miguel Cruchaga.

«El Derecho Internacional en la guerra marítima», por el Capitán de Fragata señor Jorge Videla C.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# ÍNDICE.

Págs.

Introducción... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... III
Bibliografía... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... V

CAPÍTULO I.

Exigencias que los neutrales crean en caso de guerra a las naves mercantes beligerantes... ... ... ... ... ... ... 1
Casos de internación de buques mercantes por sospechas de ser naves auxiliares... ... ... ... ... ... ... ... ... 5

CAPÍTULO II.

Requisitos para que las naves beligerantes conserven su condición de naves privadas... ... ... ... ... ... ... ... 9
Del corso... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 11
Del uso de la radiotelegrafía... ... ... ... ... ... ... ... 12

CAPÍTULO III.

Disposiciones de Derecho Internacional Marítimo que en caso de guerra favorecen a las naves mercantes beligerantes.. 15
Del uso de falso pabellón... ... ... ... ... ... ... ... ... 18
Del tratamiento a que tienen derecho el Capián, Oficiales y personal de una nave mercante capturada... ... ... ... 20
De la inviolabilidad de la correspondencia postal... ... ... 21

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



Págs.

CAPÍTULO IV.

Cláusulas de neutralidad del D. I. M., cuyo cumplimiento por parte de las Autoridades Marítimas, deberán vigilar nuestros buques mercantes en sus viajes. ... ... ... ... ... 23
XIII Convención de La Haya... ... ... ... ... ... ... ... 23

CAPÍTULO V.

Exigencias del D. I. M. a que deben atenerse los buques mercantes neutrales con respecto a los beligerantes.—De la visita y registro... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 27
Excepciones al derecho de visita... ... ... ... ... ... ... 30
Circunstancias en que buques neutrales están sujetos a captura... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 30
Del auxilio hostil... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 31
Del contrabando de guerra... ... ... ... ... ... ... ... ... 31
La Conferencia Naval de Londres.—Del contrabando de guerra. ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 32
De las mercaderías exentas de captura... ... ... ... ... ... 39
Del bloqueo... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 39

CAPÍTULO I.

## EXIGENCIAS QUE LOS NEUTRALES CREAN EN CASO DE GUERRA A LAS NAVES MERCANTES BELIGERANTES.

1. Desde el instante que un país notifica oficialmente su declaración de guerra, deben entrar en vigor para él, automáticamente, las prerrogativas y exigencias contenidas en los convenios internacionales a que se encuentre adherido.

   Esta circunstancia obliga a los países neutrales a poner en vigencia ciertas medidas en contra de los buques mercantes de los países en guerra, es decir, beligerantes, a fin de evitar que en sus aguas o partiendo desde sus puertos, realicen actividades de guerra que puedan comprometer su neutralidad.

2. Por ser de interés que los Capitanes y Oficiales de los buques de comercio, conozcan con anticipación las medidas que los neutrales dictan en dicha oportunidad, nos extenderemos hacia este punto.

3. Dentro de las convenciones y tratados subscritos hasta hoy día, no se han establecido de una manera precisa y categórica todas estas exigencias, pero los considerandos 4.° y 5.° de la XIII Convención de La Haya, establecen que las potencias neutrales deberán dictar las reglas que estimen necesarias para mantener intacta su neutralidad.

4. Así tenemos que a raíz de la Guerra Europea de 1914, nuestro Gobierno decretó lo siguiente:

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



1.º En lo sucesivo, las provisiones de carbón que se hagan a los buques de guerra de las naciones beligerantes en puertos chilenos, se reducirán a completar la cantidad necesaria para llegar al primer puerto carbonero de la nación vecina.

2.º En caso de violación de algunas de las reglas sobre observancia de la neutralidad adoptadas por el Gobierno de la República, por una nave mercante, no se proporcionará combustible en puertos chilenos a ningún buque de la compañía a que perteneciere la nave infractora.

3.º Los buques internados por resolución del Gobierno, en virtud de violaciones de la neutralidad, y aquellos cuyos dueños manifiesten su propósito de mantenerlos en puertos chilenos, hasta el final de la guerra, serán concentrados en los puertos chilenos que la autoridad administrativa determine en cada caso.

4.º Limítase la cantidad de carbón que pueda suministrarse en los puertos de la República a las naves mercantes, a la capacidad de sus carboneras ordinarias, salvo que deseen hacer el viaje directamente a puertos europeos; caso en que se suministrará la cantidad de carbón necesaria para el viaje, siempre que la Compañía a que pertenezca al buque dé suficiente garantía, a juicio del Gobierno, de que el combustible será exclusivamente destinado a realizar este viaje.

5. Además, con fecha 14 de agosto de 1914, se dictaron las siguientes reglas:

1.º Todo buque surto en puertos chilenos o que navegue en aguas territoriales nacionales, estará sometido a la inspección de sus papeles por las autoridades chilenas, las cuales podrán, cuando lo juzguen necesario, según las reglas que se especifican en seguida, proceder



nuevamente a la inspección de la nave, de sus pasajeros, de su cargamento y de sus documentos.

En consecuencia, no se podrá autorizar la salida de ningún buque, cualquiera que sea su cargamento o su destino, mientras no haya presentado manifiestos completos.

2.º No se permitirá la salida de ningún buque mercante que haya alterado o trate de alterar su status, siempre que existan motivos para creer que ha querido hacerlo para transformarse en crucero auxiliar o en buque armado, en cualquier grado que sea.

Los actos siguientes serán considerados como presunciones de modificación de status:

a) Cambio del emplazamiento o de la posición de los cañones que se encuentren a bordo del buque, en el momento de la llegada; cambio de color, aparejo o equipo de la nave, en forma que haga presumir que este cambio tiene por objeto destinarla a operaciones de guerra.
b) Embarque de cañones, armas o municiones, en circunstancias que indiquen la adaptación del buque a fines militares.
c) Rehusar tomar a bordo pasajeros, si el buque posee instalaciones apropiadas para éstos.
d) Embarcar cantidades anormales de carbón.

3.º Las autoridades marítimas deberán exigir de los Cónsules extranjeros que deben visar los papeles de la nave, una declaración respecto del carácter de la misma, a saber: si se trata de un buque mercante ocupado en el transporte de mercaderías y de pasajeros, o si forma parte de las fuerzas armadas de la nación a la cual pertenece. En este último caso, el buque será notificado de que debe salir dentro de un plazo de veinticuatro horas y con

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



el carbón estrictamente suficiente para el viaje hasta el puerto más próximo de su país.

4.° Ningún buque de guerra de una potencia beligerante podrá en las aguas jurisdiccionales de Chile, preparar operaciones de guerra, o proceder, dentro de las mismas aguas, a estar en observación de los buques del adversario.

5.° Ningún buque de guerra beligerante podrá abandonar un puerto de Chile hasta que haya transcurrido un plazo de veinticuatro horas desde la partida del mismo puerto de un buque de guerra enemigo.

6.° Todo buque de guerra beligerante será notificado de que debe partir dentro de un plazo de veinticuatro horas después de su llegada, excepto en caso de tempestad, de falta de víveres o reparaciones indispensables: en estos casos, procederá de manera que abandone el puerto tan pronto como sea posible después de la expiración del plazo de veinticuatro horas, sin que le sea permitido tomar más provisiones que aquellas indispensables para las necesidades inmediatas. En lo que concierne a las reparaciones, se observarán las reglas siguientes: el buque no podrá permanecer en aguas chilenas más de veinticuatro horas después de la terminación de dichas reparaciones. Si un buque enemigo ha salido durante estas veinticuatro horas, el otro permanecerá en las aguas nacionales hasta que se haya completado el nuevo intervalo de venticuatro horas.

7.° Ningún buque beligerante podrá embarcar en aguas chilenas otra cosa sino las provisiones y los objetos necesarios para la subsistencia de su tripulación, ni una cantidad superior a la estipulada en la regla N.° 3.

8.° El empleo de la telegrafía sin hilos está prohibido a todo buque mercante durante su estadía en aguas chilenas. Para hacer efectiva esta prohibición convendrá



proceder al desarme de los aparatos destinados al funcionamiento de este sistema de telegrafía.

Si fuera posible, algunos buques de la Armada Nacional se establecerán en los puertos principales de la República para asegurar el cumplimiento de estas reglas de neutralidad, es decir, para impedir que los buques que, según estas reglas no deben salir de aguas chilenas, lo hagan subrepticiamente.

6. En general, todas las disposiciones de neutralidad dictadas en 1914 por los países neutrales, son similares a las que dictó nuestro Gobierno en aquella misma oportunidad, por lo cual, ellas son una excelente guía para estos casos.

**Casos de internación de buques mercantes por sospechas de ser naves auxiliares.**

7. Como un ejemplo de la aplicación de las disposiciones señaladas, se muestra a continuación, tomada del libro Derecho Internacional Marítimo, de Videla, la copia de un oficio que, durante la Guerra Europea, dirigió el señor Director General de la Armada al Ministro de Marina, y en el cual se explican las causas que determinaron la internación de algunas naves mercantes beligerantes:

«Valparaíso, 5 de octubre de 1918.

«Señor Ministro:

«En cumplimiento de lo dispuesto por US., tengo el « honor de elevar a US. un detalle de la forma cómo se « realizó la internación de los buques alemanes «Karnak», « Memphis», «Ramses», «Amasis» y «Gotha», que son « los que actualmente se encuentran en estas condiciones:

«Karnak».—Por oficio N.° 223, de 2 de noviembre « de 1914, se dió cuenta de la llegada de este buque a « Antofagasta, procedente del Callao, de donde había « sido despachado con fecha 2 de octubre para Tacoma, « pidiendo carbón para continuar viaje. No pudiendo

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



« justificar la excesiva demora y comprobándose la exis-
« tencia de explosivos a bordo, se exigió al Capitán exhi-
« biera los libros del buque, a lo que se negó, alegando
« haberlos arrojado al mar. Se le negó carbón y se le selló
« la telegrafía sin hilos, en vista de circunstancias tan
« sospechosas.

«US., por oficio N.° 229, de 12 de noviembre de 1914,
« ordenó considerarlo como auxiliar de la Armada ale-
« mana, en vista de lo cual, con fecha 16 del mismo mes
« se le notificó que debía salir dentro de 24 horas, co-
« municándose lo ocurrido a US. por oficio N.° 285, de
« igual fecha.

«Por oficio N.° 253, prestó US. su aprobación al pro-
« cedimiento adoptado, y no habiendo salido el «Karnak»
« dentro del término fijado, se le declaró internado, de
« lo que se dió cuenta a US. por oficio N.° 338, de 1.° de
« diciembre.

«La oficialidad y gente del «Karnak», quedó a bordo,
« por no tener donde alojarse en tierra, en conformidad
« con lo dispuesto por el Art. 24, de la Convención de La
« Haya.

«Memphis».—Por oficio N.° 375, de 11 de diciembre
« de 1914, se elevó a US. el sumario instruído con motivo
« de la fuga de este vapor de Punta Arenas, en la noche
« del 18 de noviembre, habiéndose comprobado en los bi-
« tácoras un vacío de varios días, que parecen haber sido
« empleados para servir de intermediario a la División
« alemana.

«En vista de los antecedentes declaré a US., por ofi-
« cio N.° 433, que este buque debía considerarse como bu-
« que auxiliar y en cumplimiento de esta orden se le no-
« tificó que debía abandonar el puerto dentro de las 24
« horas, y no habiendo procedido en esta forma, se le
« declaró internado, de lo que se dió cuenta a US., por
« oficio N.° 8, de 5-I-15.

«Ramses».—Por oficio N.° 371, de 10 de diciembre de
« 1914, se dió cuenta a US. de la llegada a Corral de ese
« vapor, procedente de Punta Arenas y habiendo demo-
« rado 35 días en el viaje, con fuertes presunciones de
« haber suministrado carbón a la escuadra alemana.



«Por oficio N.° 433, lo declaró US. buque auxiliar, y
« no habiendo cumplido con la orden de salir dentro de
« las 24 horas, se le declaró internado, de lo que se dió
« cuenta a US. por oficio N.° 8, de 5 de enero de 1915.

«Amasis».—Por oficio N.° 319, de 24 de noviembre de
« 1914, se dió cuenta a US. de haber servido este buque
« como ténder de la División alemana, en vista de lo
« cual US., por nota N.° 379, de 16 de diciembre del mis-
« mo año, lo declaró buque auxiliar, ordenándose al
« Apostadero Naval de Magallanes, le diera las 24 horas
« de estilo para abandonar el puerto, a lo que US. pres-
« tó su aprobación, por oficio N.° 444, y no habiendo zar-
« pado dentro del término, se ordenó su internación.

«Gotha».—Por comunicaciones recibidas por el Su-
« premo Gobierno de nuestra Legación en el Uruguay,
« dispuso US., por oficio N.° 249, de 24 de abril de 1915,
« se considerara esta nave como auxiliar, y habiéndose
« dado el plazo legal, sin que el buque zarpara oportu-
« namente, se le internó, de lo cual tuve el honor de dar
« cuenta a US. por oficio N.° 236, de 3 de mayo de ese
« año.

«Además de estos vapores, que son los que están ac-
« tualmente internados, lo fueron también el «Sais» «Ta-
« nis», «Negada», «Cottingen», «York», «Santa Isabel»
« y «Luxor», todos los cuales fueron después liberados
« por orden expresa del Ministerio de Marina, en oficio
« N.° 54, de 18-I-15.

«En vista de lo dispuesto en el Art. 24, de la Conven-
« ción de La Haya, se ha dejado a bordo a Oficiales y
« tripulantes de estos buques, como tuve el honor de ma-
« nifestarlo a US. por oficio N.° 293, de 30 del pasado, li-
« mitándose las medidas restrictivas a proporcionarles
« carbón sólo en la cantidad necesaria para el consumo
« de puerto, ya que las medidas a que dicho artículo se
« refiere son facultativas del Gobierno neutral que las
« adopta y en vista de no haberse recibido de US. otras
« instrucciones al respecto.

«Dios guarde a US.—(Fdo.)—**J. Muñoz Hurtado**».

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

## CAPÍTULO II.

## REQUISITOS PARA QUE LAS NAVES MERCANTES BELIGERANTES CONSERVEN SU CONDICIÓN DE NAVES PRIVADAS.

8. Las naves mercantes beligerantes, para mantenerse en la condición de buques de comercio, lo que les dá ciertas prerrogativas favorables (estadía ilimitada en puertos neutrales, derecho a ser reparadas y recorridas, aprovisionamiento de combustible y víveres de igual manera que en tiempo de paz, restitución de prisioneros, etc.), deben evitar, como ya se ha dicho, ser sindicadas como naves auxiliares de los buques de guerra.

9. La Convención sobre neutralidad marítima, subscrita en La Habana, en 1928, establece en su Art. 12, que aquellas naves que sirvan de auxiliares de los buques de guerra, o que sean buques mercantes transformados en naves de guerra, tendrán el mismo tratamiento que un buque de guerra, es decir, que no podrán permanecer más de 24 horas en el puerto, etc.

10. A este respecto es conveniente considerar que si bien el armamento defensivo de los buques mercantes fué aceptado durante la Guerra Mundial, es necesario encuadrarse dentro de ciertas especificaciones para no dar lugar a que se considere este armamento como ofensivo, lo que daría a la nave el carácter de buque auxiliar y le acarrearía el tratamiento consiguiente.

11. Son indicios que el armamento de un buque mercante no se empleará en operaciones ofensivas:

1.° Que el calibre de sus cañones no exceda de 6″.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



2.° Que la dotación de cañones sea la estrictamente necesaria.

3.° Que los cañones no estén montados a proa.

4.° Que la dotación de municiones sea pequeña.

5.° Que tenga su tripulación ordinaria de antes de la guerra.

6.° Que sigan un itinerario normal.

7.° Que haga la cantidad normal de provisiones y combustible de antes de la guerra.

8.° Que su cargamento sea inapropiado para fines de guerra.

9.° Que conduzca pasajeros no hábiles para incorporarse a las fuerzas armadas beligerantes.

10. Que la velocidad sea moderada.

12. A este respecto nuestro Gobierno, durante la guerra de 1914, hizo presente al de Inglaterra que «si violando sus declaraciones, tales naves, hacen operaciones de guerra contra naves mercantes indefensas, serán entonces consideradas y tratadas como piratas, ya que el Gobierno del país, bajo cuyo pabellón navegan, (Inglaterra en este caso), habría declarado formalmente su carácter exclusivamente comercial, no incorporándolas en su flota de guerra».

13. La Convención de La Habana de 1907, dispuso también que los buques auxiliares de los beligerantes, transformados de nuevo en barcos mercantes, serán admitidos en tal carácter en puertos neutrales a condición de:

1.° Que el navío nuevamente transformado no haya violado la neutralidad del país a que llegue.

2.° Que la nueva transformación se haya realizado en los puertos o aguas jurisdiccionales del país a que pertenezca el buque o en los puertos de sus aliados.

3.° Que la transformación sea efectiva, es decir, que el buque que no revele ni en su tripulación ni en sus instalaciones que pueda prestar a la flota armada de su país servicio en calidad de auxiliar, como lo hacía anteriormente.



4.° Que el Gobierno del país a que pertenezca el buque, comunique a los Estados los nombres de las naves auxiliares, que hayan perdido esa calidad para recobrar la de mercante, y

5.° Que el mismo Gobierno se comprometa a que dichos buques no se destinen nuevamente al servicio de la flota armada en calidad de auxiliares.

14. Esta misma Convención dice en sus Arts. 20 y 21: «El buque mercante que, abastecido de combustible o de otras provisiones en un Estado neutral, cediera reiteradamente todo o parte de su abastecimiento a nave beligerante, no podrá recibir provisiones y combustibles, otra vez, en el mismo Estado».

**Del corso.**

15. Ya se explicó que al buque mercante armado defensivamente, le está prohibido efectuar operaciones de guerra contra otras naves mercantes, so pena de ser considerado corsario, lo que le acarrearía la internación y captura en el primer puerto neutral a que arribara.

16. A este mismo tratamiento se exponen los buques cuyo Gobierno no haya notificado su armamento a los países neutrales donde deba arribar.

17. Diferente es la situación de los buques mercantes que se transforman en buques de guerra, como lo puede hacer la mayoría de los transatlánticos de algunas grandes potencias. Estos buques son legales, siempre que satisfagan las estipulaciones de la VII Convención ya mencionada y, aunque reciben en los puertos neutrales el mismo tratamiento de buques de guerra, en cambio están facultados para atacar el comercio.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



18. Todas estas exigencias han nacido con el ánimo de cumplir con el viejo y universal acuerdo de proscripción del corso, enunciado en París en 1856, el que al final de cuentas, en la época moderna sólo ha sido más reglamentado.

19. Todos sabemos que el corso eran operaciones de guerra emprendidas por particulares con ayuda y autorización expresa del Gobierno del país por el cual combatían. Hoy día estas funciones sólo pueden ser cumplidas siempre que los Gobiernos interesados incorporen oficialmente estos buques como auxiliares de su Marina militar.

**Del uso de la radiotelegrafía.**

20. En el uso de la radiotelegrafía deben tenerse presente ciertas reglas acordadas en la Conferencia de La Haya, 1922-1923.

Ella estableció en sus Arts. 5.° y 6.°, que las radioestaciones beligerantes móviles están obligadas a abstenerse del uso de sus aparatos dentro de la jurisdicción neutral, y que toda información militar dada por radio para el uso inmediato de un beligerante, aunque sea desde alta mar, se juzgará como un acto hostil y acarreará a la nave el riesgo que se le dispare y además que se le capture.

21. Durante la Guerra Europea, nuestro país puso en vigencia las siguientes medidas coercitivas respecto a las comunicaciones radiotelegráficas:

1.° Todos los buques provistos de aparatos radiotelegráficos, sin distinción de nacionalidad, que naveguen dentro de nuestras aguas territoriales, o permanezcan fondeadas en nuestros puertos, no podrán emplear en forma alguna estos aparatos.

2.° Al fondear estas naves en cualquier puerto o caleta deberán arriar sus antenas, desconectándolas de las



drizas y también de los aparatos, inmediatamente que sean recibidas por la Autoridad Marítima correspondiente, la que vigilará el estricto cumplimiento de esta orden, procediendo en seguida, a sellar y lacrar con el sello y timbre de la oficina de su cargo, las puertas, ventanas, claraboyas y demás vías de acceso al departamento en que estén instalados estos aparatos.

3.° Todo buque mercante nacional o extranjero que permanezca en el puerto por más de cuatro días, desmontará sus antenas, las que serán guardadas en el mismo camarote en que están los aparatos de radiotelegrafía, llevando a cabo después la operación de la aposición de sellos en la forma ya indicada.

22. Esto más tarde tuvo las siguientes variaciones:

a) Los buques de itinerario fijo, con carrera establecida en el país, podrán conservar sus antenas durante su estadía en puerto, siempre que su permanencia no sea superior a cuatro días.

b) Continúa en vigencia la orden de lacrar y sellar todos los accesos al Departamento de Radiotelegrafía a bordo de todos los buques sin distinción de nacionalidad, mientras permanezcan en puertos chilenos, debiendo esta orden hacerse efectiva.

c) Los buques de itinerario fijo y carrera establecida en el país, que permanezcan más de cuatro días en puerto, serán obligados a arriar y guardar sus antenas.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

## CAPÍTULO III.

## DISPOSICIONES DE D. I. M. QUE EN CASO DE GUERRA FAVORECEN A LAS NAVES MERCANTES BELIGERANTES.

23. Según las cláusulas pactadas en las diversas Convenciones Internacionales, los buques mercantes de los países en guerra, es decir, beligerantes, podrán continuar el comercio, sin molestias o inconvenientes por parte de los neutrales, siempre que no sean sorprendidos violando las exigencias que también se convinieron.

24. Así tenemos que la XIII Convención de La Haya, legisla sobre derechos y deberes de las potencias neutrales en la guerra marítima, disposiciones que son favorables a los navíos de comercio beligerantes que se encuentran en aguas neutrales.

25. El Art. 1.° de esta Convención establece que los beligerantes estarán obligados a respetar los derechos soberanos de las potencias neutrales, y a abstenerse en las aguas neutrales de todo acto que constituya, por parte de la potencia que lo tolera, una falta de neutralidad.

26. La fijación de las aguas territoriales corresponde hacerla a cada Gobierno, con sujeción a las reglas generales del D. I., y en nuestro país ha sido fijado su límite a 3′ de la costa, con excepción del Estrecho de Magallanes y canales australes chilenos, cuyas aguas de una a otra orilla deben ser consideradas como mar territorial o neutral.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



27. Esta cláusula dá derecho, para que en caso de atropello o intento de hacerlo, se solicite de inmediato la protección de la potencia cuyas aguas territoriales se violan y es lo que le corresponde hacer en estas circunstancias por medio de la radio u otro sistema.

28. Precisamente, los Arts. 2.° y 3.° de esta misma Convención establecen al respecto:

Art. 2.° Todos los actos de hostilidad cometidos por buques de guerra beligerantes en las aguas territoriales de una potencia neutral, inclusive la captura y el ejercicio del derecho de visita, constituirán una violación de la neutralidad y son estrictamente prohibidos.

Art. 3.° Cuando un navío haya sido capturado en las aguas territoriales de una potencia neutral, ella debe, si la presa está aún dentro de su jurisdicción, emplear todos los medios de que disponga, para que la presa sea puesta en libertad con sus Oficiales y tripulación y para que sea internada la tripulación que el captor haya puesto a bordo.

Si la presa estuviera fuera de la jurisdicción de la potencia neutral, el Gobierno captor, a petición de ésta, deberá entregar la presa con sus oficiales y tripulación.

29. Los Arts. 21, 22 y 23, se refieren a las presas marítimas que son los buques mercantes que captura uno de los beligerantes, y cuya adjudicación definitiva debe ser decretada más tarde por un Tribunal de presas marítimas.

30. Don Miguel Cruchaga dice al respecto que estos son Tribunales que se establecen en el país del captor, compuestos por magistrados en países como el nuestro, que proceden a determinar si la captura ha estado ajustada a derecho. Su trámite es semejante al de los juicios civiles, existe prueba y apelación ante un Tribunal superior.



31. La prueba incumbe al demandante, es decir, al capturado, quien deberá acreditar que la presa es ilegítima en razón de su nacionalidad, de la época en que se hizo, de las aguas en que se realizó, etc.

32. La sentencia del Tribunal adjudica la presa rechazando la demanda de ilegitimidad, o la restituye aceptando esta demanda.

33. Hay también apelación y aún algunos países han reconocido la Corte Internacional de Presas de La Haya, que actúa como Tribunal de última instancia.

34. De los artículos antes mencionados, de la XIII Convención, se desprende que un país neutral deberá poner en amplia libertad a la presa que haya sido llevada a uno de sus puertos, salvo que la arribada fuera motivada por su mal estado para navegar, por mal tiempo o por falta de combustible o de provisiones, debiendo partir en cuanto cesare la causa que hubiere justificado su recalada.

35. La VI Convención de La Haya (1907) fijó ciertas disposiciones relativas al régimen de los navíos enemigos al romperse las hostilidades, que es de interés conocer, por ser ellas ventajosas para los barcos mercantes.

36. Esta convención estableció:

1.° Si un buque mercante de una de las potencias beligerantes se encuentra, al iniciarse las hostilidades, en un puerto enemigo, es deseable que le sea permitido salir libremente, inmediatamente o después de un plazo de favor suficiente, y llegar directamente, después de haber sido provisto de un pasavante a su puerto de destino o al que le sea designado.

Lo dicho es aplicable, asimismo, a la nave que, habiendo dejado su último puerto de partida antes del comienzo de la guerra, entre en un puerto enemigo, sin tener conocimiento del estado de guerra.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



2.° El buque mercante, que a causa de circunstancias de fuerza mayor, no haya podido dejar el puerto enemigo durante el plazo contemplado en el artículo precedente, o al cual no se le haya permitido la salida, no puede ser confiscado.

3.° Los buques de comercio enemigos que han dejado su último puerto de partida antes del comienzo de la guerra y que sean encontrados en el mar en la ignorancia de la ruptura de las hostilidades, no pueden ser confiscados. Podrán solamente ser tomados, mediante la obligación de restituirlos después de la guerra, sin indemnización o ser embargados y aún ser destruídos bajo condición de pagar indemnización y con la obligación de proveer a la seguridad de las personas, así como a la conservación de los papeles del buque.

Después de haber tocado en un puerto de su país o en un puerto neutral, estos buques están sometidos a las leyes y usos de la guerra marítima.

4.° Las mercaderías enemigas que se encuentren a bordo de los buques a que se refieren los Arts. 1 y 2, están igualmente sujetas a ser tomadas y restituídas después de la guerra, sin indemnización, o a ser embargadas mediante pago de indemnización, conjuntamente con el buque o independientemente de él.

Esto es también aplicable a las mercaderías que se encuentren a bordo de los buques contemplados en el N.° 3.

**Del uso de falso pabellón.**

37. Sobre este punto tan discutido, dice don Miguel Cruchaga, en su Derecho Internacional:

«En la Guerra Europea de 1914, Inglaterra autorizó a las naves mercantes de su inscripción para usar banderas neutrales a fin de procurar escapar a la acción de los submarinos alemanes.



Justificando esta medida, el Almirantazgo británico dijo: que el uso de la bandera neutral está, dentro de ciertas limitaciones, bien establecido en la práctica como ardid de guerra. El único efecto de este uso por naves mercantes de una bandera diversa de la de su propia nacionalidad, es el de obligar al enemigo a cumplir sus obligaciones ordinarias en la guerra, y cerciorarse respecto de la nacionalidad de la nave y carácter de su carga antes de capturarla y llevarla ante una Corte de Presas para su adjudicación.

El Gobierno británico ha considerado siempre legítimo el uso de la bandera británica por buques extranjeros para escapar de la captura; tal práctica no solamente no envuelve un atropello de la ley internacional, sino que está específicamente reconocida por las leyes del país. En la ley de navegación de 1894, se dice lo siguiente:

«Si una persona usa la bandera británica y asume carácter británico nacional, a bordo de un buque que pertenezca, en todo o parte, a personas no calificadas para poseer buques británicos, con el propósito de hacer aparecer este buque como británico, quedará sujeto a responsabilidad según esta ley, a menos que haya procedido así para escapar de ser capturado por un enemigo o por un buque de guerra enemigo en ejercicio de algún derecho de beligerante».

En las instrucciones a los Cónsules británicos dadas en 1915, se establece que:

«Un buque es capturable si asume impropiamente carácter británico, excepto si es con el objeto de escapar a la captura, pues tenemos la práctica de no prohibir a las naves mercantes extranjeras el uso de nuestra bandera como ardid para evadirse de caer en manos del enemigo en el mar».

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



Inglaterra sostiene que, en caso inverso, los buques mercantes británicos no cometen violación alguna de las leyes internacionales enarbolando bandera neutral con propósitos análogos si consideran conveniente proceder así.

38. Muchas protestas se produjeron por esta política adoptada por Inglaterra, pero ellas no desterraron este ardid, que se usó mucho durante la guerra con el objeto de pasar inadvertido en la mar, aún de los buques que constaba que eran neutrales.

**Del tratamiento a que tienen derecho el Capitán, Oficiales y personal de una nave mercante capturada.**

39. Sobre esta circunstancia está establecido en el Art. 6.° de la XI Convención de La Haya, que tanto el Capitán como los Oficiales y tripulantes nacionales del Estado enemigo no serán hechos prisioneros de guerra, a condición de que se comprometan, bajo la fe de una promesa formal, escrita, a no tomar, durante las hostilidades, servicio que se relacione con las operaciones de guerra. Estas disposiciones no se aplicarán a los navíos que tomen parte en las hostilidades. Desde luego que antes de tomar una determinación de esta naturaleza, se deben solicitar instrucciones al Gobierno.

El Art. 6.° ya mencionado, dice a la letra:

«Art. 6.° El Capitán, los Oficiales y tripulantes nacionales del Estado enemigo, no serán hechos prisioneros de guerra, a condición de que se comprometan, bajo la fe de una promesa formal escrita, a no tomar, durante las hostilidades, servicio que se relacione con las operaciones de la guerra».



**De la inviolabilidad de la correspondencia postal.**

40. Un asunto de tanta trascendencia como éste, se encuentra reglamentado por los dos primeros artículos de la XI Convención de La Haya, que dicen a la letra:

Art. 1.° La correspondencia postal de los neutrales o de los beligerantes, cualquiera que sea su carácter oficial o privado, hallada en alta mar, a bordo de un navío neutral o enemigo, será inviolable. Si hubiere captura del navío, será expedida con el menor retardo posible por el captor.

Las disposiciones del inciso precedente no se aplicarán en caso de violación de bloqueo, a la correspondencia destinada al puerto bloqueado o proveniente de él.

Art. 2.° La inviolabilidad de la correspondencia postal no substraerá a los paquetes postales neutrales de las leyes y costumbres de la guerra marítima, concernientes a los navíos de comercio neutrales en general. Sin embargo, la visita no deberá efectuarse sino en caso de necesidad y con todas las consideraciones y celeridad posibles.

41. Es interesante dejar constancia que aunque en la Guerra Europea, se violó casi toda la correspondencia, los EE. UU. y varios países neutrales formularon enérgicas protestas que por lo menos impidieron que se diera por descontado que en el futuro esta arbitrariedad se haría norma.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

## CAPÍTULO IV.

### CLÁUSULAS DE NEUTRALIDAD DEL D. I. M., CUYO CUMPLIMIENTO POR PARTE DE LAS AUTORIDADES MARÍTIMAS, DEBERÁN VIGILAR NUESTROS BUQUES MERCANTES EN SUS VIAJES.

42. Desde todo punto de vista, al encontrarse un país en guerra, le será de gran valor ejercer una constante vigilancia sobre la forma cómo los neutrales cumplen con las obligaciones que les impone su condición de neutrales, para así impedir que sus enemigos puedan obtener facilidades que les son negadas por el D. I.

43. Al respecto, los Capitanes y Oficiales de los buques de comercio tendrán muchas oportunidades de prestar señalados servicios a su patria, observando y comprobando las actividades portuarias, en todos los puertos que toquen, y también la imparcialidad con que se procede, para dar tan pronto sea posible, la información del caso.

44. Como guía señalaremos las cláusulas del D. I. M. que emplazan a los neutrales a darles cumplimiento y que son las siguientes:

#### XIII Convención de La Haya.

Art. 5.° Se prohibe a los beligerantes hacer de los puertos o de las aguas neutrales la base de operaciones navales contra sus adversarios; especialmente para instalar allí estaciones radiotelegráficas o cualquier aparato destinado a servir de medio de comunicación con fuerzas beligerantes terrestres o marítimas.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



Art. 6.° Se prohibe la entrega a cualquier título que sea, hágase directa o indirectamente, por una potencia neutral a una beligerante, de buques de guerra, municiones u otro material cualquiera de guerra.

Art. 8.° Un Gobierno neutral estará obligado a usar todos los medios de que disponga para impedir que en su jurisdicción se equipe o se arme cualquier navío que haya motivos razonables para creerlo destinado a navegar en corso o concurrir a operaciones hostiles contra una potencia con la cual esté en paz. También estará obligado a desplegar la misma vigilancia para impedir que parta de su jurisdicción todo navío destinado a navegar en corso o a concurrir a operaciones hostiles y que dentro de dicha jurisdicción haya sido adaptado en todo o en parte para los fines de la guerra.

Art. 9.° Una potencia neutral deberá aplicar imparcialmente a los dos beligerantes las condiciones, restricciones y prohibiciones dictadas por ella sobre admisión en los puertos, radas o aguas territoriales de los navíos de guerra beligerantes o de presas.

Sin embargo, una potencia neutral podrá prohibir el acceso a sus puertos o a sus radas al navío beligerante que haya dejado de ajustarse a las órdenes y prescripciones dictadas por ella o violado la neutralidad.

Art. 12. A falta de otras disposiciones especiales de la legislación de la potencia neutral, será prohibido a los navíos de guerra de los beligerantes permanecer en los puertos, radas o aguas territoriales de ella más de 24 horas, salvo en los casos previstos por la presente Convención.

Art. 13. Si una potencia a la cual se ha dado aviso del rompimiento de las hostilidades, sabe que un navío de guerra de un beligerante se encuentra en uno de sus puertos o radas, o en sus aguas territoriales, deberá notificar



al navío que está en la obligación de partir dentro de las 24 horas o en el plazo prescrito por la ley local.

Art. 14. Un navío de guerra beligerante no podrá prolongar su permanencia en un puerto neutral, fuera del plazo legal, sino por causal de averías o de temporales. Deberá partir apenas cese la causa del retardo.

Las reglas sobre la limitación de la permanencia en los puertos, radas y aguas neutrales, no se aplicarán a los navíos de guerra destinados exclusivamente a una misión religiosa, filantrópica o científica.

Art. 15. A falta de otras disposiciones especiales de la legislación de la potencia neutral, el máximum de navíos de guerra de un beligerante que puedan encontrarse a un mismo tiempo en uno de sus puertos será de tres.

Art. 17. En los puertos y radas neutrales no podrán los buques de guerra beligerantes reparar sus averías sino en la medida indispensable para la seguridad de su navegación y no podrán aumentar de ninguna manera su fuerza militar. La autoridad neutral tomará nota de las reparaciones que hayan de efectuarse, las que se ejecutarán lo más rápidamente posible.

Art. 18. Los navíos de guerra beligerantes no podrán servirse de los puertos, radas o aguas territoriales neutrales para renovar o aumentar sus provisiones militares o armamentos, o para completar su tripulación.

Art. 19. Los navíos de guerra beligerantes no podrán abastecerse en los puertos y radas neutrales sino para completar sus provisiones normales del tiempo de paz.

Tales navíos no podrán tampoco tomar combustible sino para alcanzar el puerto más próximo de su propio país. Podrán, por otra parte, tomar el combustible necesario para completar el pleno abastecimiento de sus pañoles carboneros propiamente dichos, cuando se encuentren

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



en los países neutrales que hayan adoptado este modo de determinar el combustible suministrable.

Si según la ley de la potencia neutral, los navíos no reciben carbón sino 24 horas después de su llegada, la duración legal de su permanencia se prolongará por 24 horas.

Art. 20. Los navíos de guerra beligerantes que hubieren tomado combustible en un puerto de una potencia neutral, no podrán renovar su provisión sino después de tres meses en un puerto de la misma potencia.

45. Todos concordaremos en la importancia que tiene para el país denunciar cualquier violación, tanto de los deberes mencionados como de otra disposición de las que se aluden en el curso de esta conferencia.

---

## CAPÍTULO V.

## EXIGENCIAS DEL D. I. M. A QUE DEBEN ATENERSE LOS BUQUES MERCANTES NEUTRALES CON RESPECTO A LOS BELIGERANTES.

### De la visita y registro.

46. Producido un estado de guerra entre dos o más países, entran automáticamente en vigencia, entre todas las cláusulas del D. I., algunas que deben ser acatadas y respetadas por los buques neutrales, so pena de sanciones de parte de la potencia beligerante burlada.

47. Desde luego, tenemos el derecho de «visita y registro» que pueden ejercitar solamente los buques de guerra beligerantes sobre todas las naves mercantes, sean enemigas o neutrales, en cualquier parte fuera de las aguas territoriales neutrales.

48. La visita tiene por objeto investigar, de una manera inmediata y directa, la verdadera nacionalidad de la nave de que se trata. Si resulta enemiga es apresada, si resulta neutral es dejada en libertad, a menos que se constate que ha violado la neutralidad que le está impuesta por derecho.

49. Tiene también por objeto examinar la carga. Si es enemiga y va a bordo de buque enemigo, es apresada, si es neutral se la deja en libertad, siempre que no constituya contrabando.

50. El procedimiento para efectuar la visita es el siguiente:

El buque de guerra se aproxima a la nave mercante, dispara un cañonazo a fogueo o hace las señales interna-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



cionales, o ambas cosas, al mismo tiempo que iza el pabellón nacional. Si el buque mercante no se detiene, el buque de guerra está autorizado para dispararle con proyectil, dirigidos a la dirección donde lleva su proa. Si, a pesar de esta intimación el buque mercante persiste en su marcha y huye, el buque de guerra está facultado para tomar todas las medidas que el criterio de su Comandante estime del caso, sin que pueda hacérsele ni moral ni legalmente, responsable de los deterioros que sufra la nave o la carga que conduzca, y sin perjuicio todo esto de que si es capturada, sea condenada como buena presa.

51. Lo lógico es que si la nave es neutral, se detenga, y si es enemiga, intente escapar y hasta resistir por la fuerza, pero con ello asume la responsabilidad de los daños que le causen.

52. La visita que será llevada a cabo por uno o dos oficiales, se referirá primero a los papeles, y si éstos no dan una evidencia concluyente del carácter inocente del buque, de la carga y del viaje, el Oficial visitador continuará el examen, interrogando al personal, o registrando el buque, o examinando la carga.

53. Los papeles del buques son los documentos que acreditan la nacionalidad de la nave, la fecha de su registro en la Marina a que pertenece, la naturaleza de su carga, la fecha y lugar en que fué embarcada y el puerto de su destino; ellos deben precisar la consignación, el valor, el peso, el volumen de la carga y el valor del flete.

54. La nómina de los documentos que se examinan por regla general es la siguiente:

a) El Certificado de Matrícula.
b) Los conocimientos de la carga.
c) El manifiesto de las mercaderías.
d) La boleta de sanidad.
e) El certificado consular.



f) El libro bitácora.
g) El rol de la tripulación.
h) La lista de pasajeros.
i) Registro de comunicaciones.
j) El zarpe.

55. La evidencia contra una nave demostrada por los papeles es concluyente. La normalidad en los papeles y la evidencia de la inocencia de la carga o el destino demostrada por ellos, no es necesariamente concluyente y, por lo tanto, si existen dudas puede registrarse el buque y la carga para establecer los hechos. Si un buque se ha desviado lejos de su ruta directa y no logra explicar satisfactoriamente este hecho, esta circunstancia sospechosa, es suficiente para proceder al registro, a pesar de que los papeles estén claros.

56. Durante la guerra mundial para ejecutar la visita se puso en práctica un sistema especial, el que es muy probable que se adopte como norma en el futuro. Este procedimiento consistía, en que el buque de guerra se acercaba al mercante y le ordenaba dirigirse a un determinado puerto, donde se le registraba para comprobar si tenía contrabando.

57. En contestación a las rigurosas protestas de EE. UU., Gran Bretaña contestó, que bajo las condiciones modernas era necesario enviar a puerto a los buques para su registro; de otra manera el registro debía ser abandonado; que el tamaño de los buques modernos hacían el registro extremadamente dificultoso; que el contrabando a menudo era ocultado entre fardos de pasto, equipaje de los pasajeros, etc., haciendo prácticamente imposible localizarlo en alta mar; que la práctica de los submarinos alemanes, de hundir los buques sin previo aviso, hacía que fuera inseguro para un buque mercante detenerse en alta mar y que el

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



Gobierno británico «había sido obligado a tomar medidas más efectivas para ejercitar el derecho de detención».

58. En realidad, el peligro de submarinos obligará en toda guerra futura a seguir el mismo procedimiento porque ningún Comandante de buque de guerra, querrá exponer su buque deteniéndolo para arriar e izar el bote en que se realizará la visita.

**Excepciones al derecho de visita.**

59. Están exentos de visita, salvo en determinadas circunstancias, los buques neutrales convoyados por un buque de guerra de su nacionalidad.

**Circunstancias en que buques neutrales están sujetos a captura.**

60. Un buque neutral puede ser capturado:

a) Si trata de evitar la visita y registro, huyendo, pero ésto debe aparecer evidente. También puede ser capturado si se resiste por la fuerza.

b) Si presenta papeles fraudulentos o en forma irregular o le faltan papeles necesarios, o destruye, altera u oculta los papeles.

c) Si lleva contrabando, excepto cuando le está permitido por tratado ceder el contrabando a los captores.

d) Si ha violado o pretendido violar un bloqueo.

e) Si ha estado comprometido en servicio hostil o no neutral.

f) Si navega en un convoy enemigo, o en un convoy neutral con el objeto de evitar una captura legal.



**Del auxilio hostil.**

61. Son servicios hostiles:

a) Navegar con el objeto especial de transportar como pasajeros individuos incorporados a la fuerza armada del enemigo, o de transmitir noticias que interesen al enemigo.

b) Cuando a sabiendas del propietario, del que ha fletado el buque en totalidad, o del Capitán, transporte un destacamento militar del enemigo o una o varias personas que durante el viaje presten auxilio directo a las operaciones del enemigo.

62. A este respecto, el uso de la radio es esencialmente delicado, porque se puede causar un gran daño a un beligerante si se transmite informaciones ya sea al otro beligerante o a neutrales.

**Del contrabando de guerra.**

63. Los artículos considerados contrabando de guerra están sujetos o captura si se comprueba que están destinados al territorio enemigo o a un territorio ocupado por él o por sus fuerzas armadas.

64. La Conferencia Naval de Londres estableció en sus conclusiones, la nómina de los diferentes artículos que son considerados contrabando, los que se enumeran más adelante. Esta misma Convención contiene cláusulas destinadas a puntualizar las pruebas que se requieren para la mejor comprobación del destino de la carga, a fin de determinar con claridad si es o no contrabando de guerra.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



## La Conferencia Naval de Londres.

(26 de febrero de 1909).

### Del contrabando de guerra.

Art. 22. Se consideran en pleno derecho como contrabando de guerra los objetos y materiales siguientes, con la denominación de «contrabando absoluto»:

1.° Las armas de todas clases, incluso las de caza, y sus piezas separadas y caracterizadas.

2.° Los proyectiles, cartuchos y cápsulas de todas clases, y sus piezas separadas y caracterizadas.

3.° Las pólvoras y explosivos especialmente empleados en la guerra.

4.° Los afustes, cajones, avantrenes, furgones, fraguas de campaña y sus piezas caracterizadas.

5.° Los efectos de vestuarios y equipos militares caracterizados.

6.° Los arneses militares caracterizados de todas clases.

7.° Los animales de silla, de tiro y de carga, utilizables para la guerra.

8.° El material de campaña y sus piezas separadas y caracterizadas.

9.° Las planchas de blindaje.

10. Los barcos y embarcaciones de guerra y sus piezas separadas, y especialmente caracterizadas por no poder utilizarse más que en un buque de guerra.

11. Los instrumentos y aparatos destinados exclusivamente a la fabricación de municiones de guerra y a su fabricación y reparación de armas y materiales militares, terrestre o naval.



Art. 23. Los objetos y materiales que se emplean exclusivamente en la guerra pueden añadirse a la lista de contrabando absoluto por medio de una declaración notificada.

La notificación se dirigirá a los Gobiernos de las demás potencias, o a sus representantes acreditados ante la potencia que hace la declaración. Después de la apertura de hostilidades, la notificación no se hará más que a las potencias neutrales.

Art. 24. Se consideran en pleno derecho como contrabando de guerra los objetos y materiales siguientes, que pueden servir para la guerra y para usos pacíficos, con la condición de «contrabando condicional».

1.° Los víveres.

2.° Los forrajes y granos propios para alimento de animales.

3.° Los vestuarios, las telas o paños para confeccionarlos y los calzados propios para usos militares.

4.° El oro y la plata acuñados y en lingotes, los papeles representativos de la moneda.

5.° Los vehículos de todas clases que puedan utilizarse en la guerra y sus piezas separadas.

6.° Los buques y embarcaciones de todas clases, los diques flotantes, partes de los diques secos, y las piezas separadas de todos los objetos anteriores.

7.° El material fijo o movible de los ferrocarriles, el material de telegrafía, radiotelegrafía y telefonía.

8.° Los aeróstatos y aparatos de aviación, sus piezas separadas y caracterizadas, así como los accesorios, objetos y materiales caracterizados que sirvan para la aerostación o la aviación.

9.° Los combustibles y las materias lubricantes.

10. Las pólvoras y los explosivos que no sirvan especialmente para la guerra.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



11. Los alambres de vallados con puntas y los instrumentos que sirvan para asegurarlos o para cortarlos.

12. Las herraduras y material de albeitería.

13. Los objetos de arneses y guarnicionería.

14. Los gemelos, telescopios, cronómetros y toda clase de instrumentos náuticos.

Art. 25. Los objetos y materiales utilizables para la guerra y para usos pacíficos, no señalados en los Arts. 22 y 24, pueden añadirse a la lista de contrabando condicional por medio de una declaración notificada del modo prescrito por el Art. 23, segundo párrafo.

Art. 26. Si una potencia renuncia, por su parte, a considerar como contrabando de guerra cualquiera de los objetos o materiales que correspondan a una de las categorías enumeradas en los Arts. 22 y 24, hará conocer su intención por una declaración notificada del modo presprescrito por el Art 23, segundo párrafo.

Art. 27. Los objetos y materiales que no pueden servir para la guerra, no pueden declararse contrabando de guerra.

Art. 28. No pueden declararse contrabando de guerra los artículos siguientes:

1.° El algodón en bruto, las lanas, sedas, yutes, linos, cáñamos en bruto y las demás materias primas de las industrias textiles, así como sus hilados.

2.° Las nueces y granos oleaginosos; la copra.

3.° Los cauchos, resinas, gomas y lanas, el lúpulo.

4.° Las pieles sin curtir, los cuernos, huesos y marfiles.

5.° Los abonos naturales y artificiales, inclusos los nitratos y fosfatos, que pueden servir para la agricultura.

6.° Los minerales.

7.° Las tierras, las arcillas, la cal, la creta, las piedras incluso los mármoles; los ladrillos, tejas y pizarras.



8.° Las porcelanas y vidrios.

9.° El papel y las materias preparadas para su fabricación.

10. Los jabones, los colores, incluso las materias exclusivamente destinadas a producirlos y los barnices.

11. El hipoclorito de cal, las cenizas de sosa, la sosa cáustica, el sulfato de sosa en panes, el amoníaco; el sulfato de amoníaco y el sulfato de cobre.

12. Las máquinas que sirven para la agricultura, para las minas, para las industrias textiles y para la imprenta.

13. Las piedras preciosas, las piedras finas, las perlas, el nácar y los corales.

14. Los relojes y péndulos de todas clases, excepto los cronómetros.

15. Los artículos de moda y los objetos de fantasía.

16. Las plumas de todas clases, las crines y las cerdas

17. Los objetos para amueblar o decorativos; los muebles y accesorios de oficinas.

Art. 29. No pueden tampoco considerarse como contrabando de guerra:

1.° Los objetos y materiales que sirven exclusivamente para cuidar enfermos y heridos. Sin embargo, en caso de necesidad militar importante, pueden incautarse dichos objetos, mediante una indemnización, cuando tienen el destino previsto en el Art. 30.

2.° Los objetos y materiales destinados para el uso del buque donde se encuentran, o para el uso de la dotación y pasajeros de dicho buque durante la travesía.

Art. 30. Los artículos de contrabando absoluto pueden capturarse, si se demuestra que están destinados al territorio del enemigo, o a un territorio ocupado por él, o a sus fuerzas armadas. No importa que el transporte de

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



estos objetos se haga directamente o exija un transbordo o un trayecto por tierra.

Art. 31. El destino previsto en el Art. 30 se prueba de un modo definitivo en los casos siguientes:

1.° Cuando la mercancía está documentada para desembarcar en un puerto del enemigo o para entregarse a sus fuerzas armadas.

2.° Cuando el buque no ha de recalar sino a puertos enemigos, o cuando debe tocar en un puerto enemigo, o unirse a sus fuerzas armadas antes de llegar al puerto neutral para el cual la mercancía está documentada.

Art. 32. Los papeles del buque que transporta contrabando de guerra constituirán prueba plena de su itinerario, a no ser que manifiestamente se le halle desviado del rumbo que debería seguir según dichos papeles y sin poder justificar este desvío de un modo suficiente.

Art. 33. Los artículos de contrabando condicional son susceptible de captura, si se demuestra que están destinados a las fuerzas armadas o administraciones del Estado enemigo, a no ser, en este último caso, que las circunstancias demuestren que realmente estos artículos no pueden utilizarse para la guerra actual; esta última excepción no se aplica a las remesas consideradas en el Art. 24, inciso 4.°

Art. 34. Hay presunción del destino previsto en el Art. 33, si el envío va dirigido a las autoridades enemigas o a un comerciante establecido en país enemigo y cuando es notorio que ese comerciante suministra al enemigo objetos y materiales de esa naturaleza. Lo mismo se entiende si el envío es a una plaza fortificada del enemigo, o a otro lugar que sirva de base a las fuerzas armadas enemigas; sin embargo, esta presunción no se aplica al buque mercante mismo, que hace rumbo hacia uno de



estos sitios y cuyo carácter de contrabando se trata de establecer.

A falta de las presunciones anteriores, el destino se presume inocente.

Las presunciones establecidas en el presente artículo admiten la prueba en contrario.

Art. 35. Los artículos de contrabando condicional no están sujetos a la captura sino cuando el buque hace rumbo a un territorio enemigo u ocupado por él, o hacia sus fuerzas armadas, y no debe descargarlos en un puerto neutral intermedio.

Los papeles del buque constituyen una prueba plena de su itinerario y del lugar del desembarco de las mercancías, a no ser que el buque se halle manifiestamente desviado del rumbo que debería seguir según sus papeles y sin poder justificar este desvío de un modo suficiente.

Art. 36. Si el territorio del enemigo no tiene frontera marítima, contra lo que determina el Art. 35, los artículos de contrabando condicional son capturables cuando se demuestre que tienen el destino previsto en el Art. 33.

Art. 37. Cuando un buque conduzca artículos sujetos a captura como contrabando absoluto o condicional, puede ser apresado en alta mar o en aguas de los beligerantes en todo el curso de su viaje, aunque tenga intención de tocar en un puerto de escala neutral antes de llegar al destino del enemigo.

Art. 38. No puede apresarse un buque por haber hecho antes un transporte de contrabando ya consumado.

Art. 39. Los artículos de contrabando están sujetos a confiscación.

Art. 40. Se puede apresar un buque que conduzca contrabando si éste forma, por su valor, por su peso, por su volumen, o por el importe de su flete, más de la mitad del cargamento.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



Art. 41. Si se pone en libertad a un buque conductor de contrabando, será a costa de dicho buque los gastos ocasionados al captor por los procedimientos ante la jurisdicción nacional de presas, así como para la conservación del buque y de su cargamento durante la instrucción de aquellos procedimientos.

Art. 42. Las mercaderías pertenecientes al propietario del contrabando y encontradas a bordo del mismo buque, están sujetas a confiscación.

Art 43. Si se encuentra a un buque navegando en la mar, ignorante de las hostilidades o de la declaración de contrabando aplicable a su cargamento, los artículos de contrabando no pueden confiscarse sino mediante indemnización; el buque y el resto de la carga están exentos de confiscación y de los gastos previstos en el Art. 41. En el mismo caso se hallará el buque cuyo Capitán, después de haber tenido conocimiento de la ruptura de las hostilidades o de la declaración de contrabando, no ha podido desembarcar los referidos artículos.

Se presume que el navío tenía noticias del estado de guerra o de la declaración de contrabando, cuando zarpó de un puerto neutral después de notificada, con tiempo bastante, a la potencia de que depende ese puerto la ruptura de hostilidades o la declaración del contrabando. El estado de guerra se presume, además conocido por el navío, cuando éste ha zarpado de un puerto enemigo después de rotas las hostilidades.

Art. 44. A un buque detenido por causas de contrabando y no susceptible de confiscación por no alcanzar la proporción señalada en el Art. 40, puede autorizársele, según las circunstancias, a continuar su rumbo, si el Capitán está dispuesto a entregar el contrabando al buque de guerra beligerante.



El captor registrará en el libro de bitácora del buque la entrega del contrabando y el Capitán de este buque deberá entregar al captor una copia certificada de todos los papeles que éste considere útiles.

El captor está facultado para destruir el contrabando que se le entrega.

**De las mercaderías exentas de captura.**

65. Deben quedar al margen de la captura según la declaración de París de 1856:

a) La mercadería enemiga que no sea contrabando de guerra y que se encuentre a bordo de un buque neutral.

b) La mercadería neutral, excepto el contrabando de guerra, que se encuentren a bordo de un buque enemigo.

**Del bloqueo.**

66. El bloqueo tiene por objeto impedir todo comercio con el enemigo a través de ciertas áreas o puertos, a fin de cortarle sus abastecimientos y comercio. La Guerra Europea probó la eficiencia del bloqueo comercial, instituído por las naves aliadas, como una medida para debilitar al enemigo y, sin duda, que en las guerras futuras, esta operación será nuevamente aplicada.

67. Por ser de interés expondremos lo que estipula sobre bloqueo la Conferencia Naval de Londres de 1909:

Art. 1.° El bloqueo debe limitarse a los puertos y costas del enemigo u ocupados por él.

Art. 2.° Conforme con la declaración de París de 1856, el bloqueo para ser obligatorio, debe ser efectivo, es decir, mantenido por una fuerza suficiente para impedir en realidad el acceso al litoral enemigo.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



Art. 3.° El saber si el bloqueo es efectivo es una cuestión de hecho.

Art. 4.° El bloqueo no se considera levantado, si por mal tiempo las fuerzas bloqueadoras se han alejado momentáneamente.

Art. 5.° El bloqueo debe aplicarse imparcialmente a los diversos pabellones.

Art. 6.° El Jefe de la fuerza bloqueadora puede conceder a los buques de guerra permiso para entrar en el puerto bloqueado y para salir de él después.

Art. 7.° Un buque neutral en caso de necesidad forzosa, comprobada por una autoridad de las fuerzas bloqueadoras, puede penetrar en la localidad bloqueada y salir de ella después, a condición de no haber dejado ni tomado en ella ningún cargamento.

Art. 8.° El bloqueo para ser obligatorio debe declararse como expresa el Art. 9.° y notificarse como expresan los Arts. 11 y 16.

Art. 9.° La declaración del bloqueo se hará por la potencia bloqueadora o por las autoridades de Marina que actúen en su nombre.

Deberá fijar:

1.° La fecha del comienzo del bloqueo.

2.° Los límites geográficos del litoral bloqueado.

3.° La tregua de salida que se concede a los buques neutrales.

Art. 10. Si la potencia bloqueadora o las autoridades que actúan en su nombre no se sujetan, en su declaración de bloqueo, a lo que preceptúa el Art. 9.° en sus puntos 1.° y 2.°, la declaración es nula, y es preciso una nueva declaración para que el bloqueo produzca sus efectos.

Art. 14. La facultad de capturar un buque neutral, por violación de bloqueo, estará subordinada al conocimiento real o presunto que el buque tenga del bloqueo.



Art. 15. Se presume que un buque tenga conocimiento del bloqueo, salvo prueba en contrario, cuando ha salido de un puerto neutral después de la notificación, en tiempo oportuno, a la potencia de la cual depende ese puerto.

Art. 16. Si el buque que se aproxima al puerto bloqueado no ha conocido o no puede presumirse que ha conocido la existencia del bloqueo, debe hacérsele la notificación al buque mismo, por un Oficial de la fuerza bloqueadora. Esta notificación debe registrarse en el libro del buque, indicando la fecha y la hora, así como la posición geográfica en ese momento.

Si por negligencia del Jefe de la fuerza bloqueadora no se ha notificado ninguna declaración de bloqueo a las autoridades locales, o no se ha indicado ninguna tregua de salida en la declaración notificada, debe dejarse el paso libre a todo buque neutral que salga del puerto bloqueado.

Art. 17. La captura de buques neutrales, por violación de bloqueo, no puede efectuarse más que en el radio de acción de los buques de guerra encargados de hacer efectivo el bloqueo.

Art. 18. Las fuerzas bloqueadoras no deben impedir el acceso a los puertos y costas neutrales.

Art. 19. La violación del bloqueo está insuficientemente caracterizada para autorizar la captura del buque, cuando éste se dirija en aquel momento hacia un puerto no bloqueado, cualquiera que sea el destino posterior del buque o de su cargamento.

Art. 20. El buque, que violando un bloqueo, haya salido del puerto bloqueado o haya intentado entrar en él, será susceptible de captura mientras sea perseguido por un buque de la fuerza bloqueadora. Si la caza se abandona o el bloqueo se levanta, no puede ya realizarse la captura.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



Art. 21. Se confiscará todo buque reconocido culpable de la violación del bloqueo. Se confiscará también el cargamento a no ser que se pruebe que, al embarcar la mercancía, el cargador no conocía ni podía conocer la intención de violar el bloqueo.

68. Como se puede apreciar, no es aconsejable para un buque mercante neutral aventurarse a burlar un bloqueo.

Archivo Histórico — Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto Argentina

## MINISTERIO DE MARINA

# Prefectura General Marítima

## CIRCULAR No. 46

**Sobre reglamentación uso cualquier medio de telecomunicación, telegrafía y radiotelegrafía, en los puertos y aguas territoriales de los Estados Unidos de Venezuela y de la República del Perú.**

Para conocimiento de las dependencias de esta Prefectura General, las que a su vez lo harán saber a los Armadores, Agentes Marítimos y Capitanes de buques, se transcriben a continuación los textos de las Resoluciones dictadas con fecha 5 de septiembre ppdo., por el Gobierno de los Estados Unidos de Venezuela, que dicen así:

« Por disposición del ciudadano Presidente de la República y de acuerdo con el Decreto Ejecutivo de fecha de ayer, queda prohibido a las naves de cualquier nacionalidad extranjera, servirse de cualquier medio de telecomunicaciones en los puertos y aguas territoriales nacionales. Desde su llegada desconectarán las antenas y sus instalaciones radioeléctricas quedarán selladas mientras permanezcan en aguas territoriales, de manera que no puedan ser utilizadas. Las autoridades competentes velarán por el estricto cumplimiento de esta orden y procederán a sellar las puertas, ventanas, claraboyas y cualesquiera otras vías de acceso al local donde funcionen los aparatos.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal.

Fdo: José Rafael Pocaterra».

---

« Por disposición del ciudadano Presidente de los Estados Unidos de Venezuela y de acuerdo con el Decreto Ejecutivo de fecha de ayer, el servicio en cuanto a las comunicaciones radio-telegráficas y telegráficas, se regirá por las siguientes reglas:

1.º—Se transmitirán y recibirán sin restricciones, bajo condición de reciprocidad, las comunicaciones en lenguaje cifrado convencional de los Representantes Diplomáticos, acreditados ante el Gobierno de Venezuela.

2.º—No se transmitirán comunicaciones radiotelegráficas cifradas de particulares con países beligerantes, sino cuando sean cifradas usando las claves A. B. C., 6.ª edición mejorada; Western Unión Code, 6.ª edición; Bertley; Lieber Code; Rudolpoh Mosse. También se permitirá la transmisión de aquellas que el Ministerio del Trabajo y de Comunicaciones autorice, después de conocer la traducción y de estampar la autorización en el original cifrado del mensaje.

3.º—No se transmitirá ninguna comunicación de particulares, ci-

frada o no, que contenga información sobre la situación, operaciones o movimientos de las naves de guerra o de comercio de las naciones beligerantes o cualesquiera otras informaciones contrarias a la neutralidad.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal.

Fdo: José Rafael Pocaterra.»

---

Con el mismo objeto, se transcribe el texto de la resolución dictada el día 9 del citado mes, por el Ministerio de Marina y Aviación de la República del Perú, sobre disposiciones que deberán cumplir los buques mercantes durante su permanencia en los puertos de dicho país:

« Estando a lo dispuesto en el Decreto Supremo de fecha 5 del actual, que declara la estricta neutralidad de la República en la presente guerra europea; y

## Considerando :

Que es necesario dictar las medidas convenientes para evitar que dicha neutralidad sea violada en sus aguas territoriales;

## Se Resuelve :

1.º—Dentro del plazo de 24 horas los capitanes de las naves mercantes de los países beligerantes, declararán por escrito ante la autoridad marítima de los puertos en que se encuentren fondeadas o, ante las de los puertos a que arriben, si los buques de su mando forman o no parte de la Armada de sus respectivos países como cruceros auxiliares, a fin de sujetarse a las reglas de neutralidad que les corresponda.

2.º—Las autoridades marítimas ejercerán la debida vigilancia para evitar que las naves mercantes extranjeras, de cualquier nacionalidad, surtas en los puertos de la República, tomen en ellos disposiciones de armamentos o provisiones prohibidas por los acuerdos internacionales relativos a la neutralidad.

De acuerdo con esto, los buques mercantes que necesiten tomar combustible para continuar su viaje, declararán obligatoriamente ante la autoridad marítima la existencia que tengan a bordo; siendo entendido que cuando se sospeche que un buque mercante pueda dar distinta aplicación al combustible que solicite, sólo se le entregará el necesario para llegar al primer puerto del país vecino donde pueda aprovisionarse de él. Si se comprobase en algún caso que el combustible solicitado o parte de él va a ser entregado a un buque de guerra de la misma nacionalidad de aquél o de la de alguno de sus aliados, no se le entregará combustible en ningún puerto de la República.

3.º– Prohíbese a los buques mercantes nacionales y extranjeros, durante sus estadías en los puertos de la República, hacer uso de sus estaciones de radio. Mientras dure la actual situación de guerra europea, no se concederá permiso a los buques de guerra extranjeros, ya sean beligerantes o neutrales, para usar sus estaciones de radio cuando estén en puertos nacionales.

4.º—Para el cumplimiento de lo dispuesto en el Art. anterior, en lo que respecta a los buques mercantes, las autoridades marítimas procederán, a la llegada de un buque mercante, ya sea nacional o extranjero, a lo siguiente, cuyo cumplimiento será controlado por personal naval:

a) Inspeccionar la instalación de radio, retirando la conexión de entrada de la antena y soldándola «a tierra», si la estadía del buque va a ser mayor de 24 horas. Se retirarán también todos los tubos del transmisor y los que existan guardados como repuestos, si dicha estadía va a tener la duración expresada arriba, entregando el recibo correspondiente.

b) Se sellará la estación de Radio y se investigará, exigiendo también declaración firmada por el Capitán al respecto, si el buque tiene equipo de radio de emergencia o de botes salvavidas a bordo, procediendo, en caso afirmativo, a sellar este equipo dentro de la estación.

c) En el caso en que los operadores de radio tengan su alojamiento dentro de la estación, se tomarán disposiciones para que sean alojados en otra parte del buque durante la estadía en puerto.

d) Estos sellos solamente podrán ser rotos en el momento en que el buque zarpe del puerto.

5.º—Las disposiciones anteriores serán aplicadas, en lo posible por las autoridades de Marina o Aviación, a las naves aéreas que se hallen en los puertos o aerodromos nacionales.

6.º—El Estado Mayor General de Marina y la Comandancia General de Aeronáutica, dispondrán que las respectivas Secciones de Comunicaciones de su dependencia preparen una «guardia de seguridad» en la que tomarán parte las estaciones que designen para que efectúen permanentemente, en varias bandas de frecuencia, un servicio de escucha, destinado a controlar el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos anteriores. Asimismo, el Jefe de Comunicaciones Navales se pondrá de acuerdo con el Jefe del Servicio Radiotelegráfico del Estado, a efecto de que se establezca por las estaciones terrestres bajo su control, un servicio semejante, destinado al mismo fin.

7.º—La violación de las prescripciones anteriores, será penada de acuerdo con la magnitud de la falta, pudiendo llegarse hasta la internación del buque, nave aérea, o clausura de la estación de radio de la Compañía de Aviación infractora.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Fdo: Saldías».

(Exptes. R-8788 y 8789-c/a-1939).

*Buenos Aires, Noviembre 4 de 1939*

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO IMPRENTA
SECRETARIA

**Francisco Lajous**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

## Agregado No. 1 a la Circular No. 46 de 1939

**Sobre restricción uso aparatos de radiocomunicaciones de los buques y aeronaves extranjeros, dispuesta por la Administración Real de Telégrafos de Suecia, en su jurisdicción**

Para conocimiento de las dependencias de esta Prefectura General, las que a su vez lo harán saber a los Armadores, Agentes Marítimos y Capitanes de buques, se transcribe a continuación el texto de la resolución dictada el dia 4 de septiembre del corriente año, por la Administración Real de Telégrafos de Suecia, que dice así:

« En virtud de los Decretos Reales del 10 de junio de 1938, reglamentando la transmisión de telecomunicaciones en tiempo de guerra o de peligro de guerra (Reglamento Telegráfico de guerra), y del 25 de julio de 1924, relativo a la utilización, dentro del reino, de las instalaciones radiotelegráficas a bordo de los navios extranjeros, la Administración Real de Telégrafos ha dictado las siguientes normas sobre la utilización de las instalaciones de radiocomunicaciones de los buques y aeronaves extranjeros:

Está prohibido a todo buque y aeronave extranjero, en o sobre las aguas territoriales suecas o territorio sueco, utilizar aparatos emisores de radiocomunicaciones.

Esta disposición no implica obstáculo a la emisión de mensajes en caso de peligro o de aquellos relacionados con la seguridad de la navegación aérea. Tampoco será aplicable cuando, en razón de circunstancias especiales, las autoridades competentes, sean militares, de pilotaje, de aduana o de policía, dispongan en otro sentido».

(Expte. 5-R-9566-c/a-1939).

*Buenos Aires, Diciembre 6 de 1939*

**Gastón Vincendeau**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO
INTERINO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

## Agregado No. 2 a la Circular No. 46 de 1939

**Decretos sobre puertos de guerra y zonas de protección de las instalaciones de defensa costera y reglamentación acceso de navíos de guerra de naciones beligerantes a ciertos puertos y ciertas partes de las aguas territoriales de Finlandia**

Para conocimiento de las dependencias, las que a su vez lo harán saber a los armadores, agentes marítimos y Capitanes de buques, se transcriben a continuación el texto de los decretos del Gobierno Finlandés, que dicen:

**Sobre los puertos de guerra y las zonas de protección de las instalaciones de defensa costera**

« Dado en Helsinki, a 3 de Septiembre de 1939.

De acuerdo con el informe del Ministro de Defensa Nacional, y de conformidad con el apartado del artículo 3 del decreto de 3 de Junio de 1938 que contiene ciertas reglas de neutralidad, queda establecido lo siguiente:

Artículo 1º.

Helsinki y Turku son puertos de guerra.

Los límites del puerto de guerra de Helsinki son los siguientes:

al Este, la línea de 25º 25' de longitud,
al Oeste, la línea de 24º 5' de longitud,
al Sur, el límite de las aguas territoriales exteriores entre dichas líneas de longitud.

Los límites del puerto de guerra de Turku son los siguientes:

al Este, la línea de 22º 20' de longitud,
al Oeste, la línea de 22º 00' de longitud,
al Sur, la línea de 60º 20' de latitud entre dichas líneas de longitud.

Artículo 2º.

Pertenecen a las zonas de protección de las instalaciones de defensa costera los espacios siguientes:

1) la zona limitada

al Este, por la línea de 29º 02' de longitud,
al Oeste, por la línea de 27º 42' de longitud,
al Sur, por la del límite de las aguas territoriales exteriores, con excepción, en la parte occidental, de la zona en el que el límite sur, coincide con la línea 60º 18, 5' de latitud.

2) la zona limitada

al Este, por la línea de 27º 42' de longitud,
al Oeste, por la línea de 25º 25' de longitud,
al Sur, por el límite de las aguas territoriales exteriores entre dichas líneas de longitud.

3) la zona limitada

al Este, por la línea de 24º 50' de longitud,
al Oeste, por la línea de 23º 50' de longitud,

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

al Sur, por el límite de las aguas territoriales exteriores entre dichas líneas de longitud.

4) la zona limitada

al Este, por la línea de 23° 10' de longitud,
al Oeste, por la línea de 21° 20' de longitud,
al Sur, por el límite de las aguas territoriales exteriores entre dichas líneas de longitud.

Helsinki, 3 de Septiembre de 1939. Fdo: Kyösti Kallio, Presidente de la República. Fdo: Juho Niukkanen, Ministro de Defensa Nacional.»

**Reglamentando el acceso de buques de guerra de los beligerantes a ciertos puertos y ciertas partes de las aguas territoriales**

« Dado en Helsinki, a 3 de septiembre de 1939.

De acuerdo con el informe del Ministro de Defensa Nacional, y de conformidad con el apartado 2 del artículo 5 y con el apartado 4 del artículo 3 del decreto del 3 de junio de 1938, que contiene ciertas reglas de neutralidad, queda establecido lo siguiente:

Artículo 1°.

Queda prohibido a los buques de guerra de los beligerantes el acceso a las aguas territoriales finlandesas en el Océano Glacial Artico.

Artículo 2°.

De conformidad con el apartado 2 del artículo 5 del decreto que contiene reglas de neutralidad, el litoral finlandés del Mar Báltico quedará dividido en dos distritos delimitados por el cabo Hankoniemi, formando parte el puerto de Hanko del distrito oriental.

Artículo 3°.

Queda prohibido a los buques de guerra de los beligerantes el acceso al distrito occidental, con excepción de las partes siguientes de las aguas territoriales:

1) el espacio comprendido entre las líneas de 61° 00' y 61° 15' de latitud;

2) el espacio comprendido entre las líneas de 62° 15' y 62° 25' de latitud;

3) el espacio comprendido entre las líneas de 63° 50' y 64° 00' de latitud. Helsinki, 3 de Septiembre de 1939, Fdo: Kyösti Kallio, Presidente de la República.— Fdo: Juho Niukkanen, Ministro de Defensa Nacional».

(Expte. 5-R-9752-c/a-1939).

*Buenos Aires, Diciembre 14 de 1939*

Gastón Vincendeau
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO
INTERINO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

## Agregado No. 3 a la Circular No. 46 de 1939

1ª.) **Disposiciones de Dinamarca sobre navegación, para asegurar su neutralidad.**—Para conocimiento de las dependencias y quienes corresponda, se transcribe a continuación el texto del telegrama recibido por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto procedente de la Legación de nuestro país en Copenhagüe, que dice:

« N.° 13.—Gobierno danés comunica que para facilitar control emergente neutralidad colocaránse barreras de minas a través del gran y pequeño Belt entre Lamgeland y Lolland y entre Als y Aero y en entradas occidentales de Smaaland marcándose determinados pasos navegables. – Ibarra García. Ministro Argentino».

(Expte. 5-L-9666-c/a-1939).

2ª.) **Sobre ilegalidad uso bandera, distintivo o signo estadounidense por buques pertenecientes a u operando en puerto extranjero.**—Para conocimiento de las dependencias y quienes corresponda, se transcribe a continuación el acápite (a) de la Sección 14 de la Ley de Neutralidad del Gobierno de los Estados Unidos de Norte América, aprobada por el mismo el 4 de Noviembre de 1939, que establece lo siguiente:

« (a) Será ilegal que un buque perteneciente a u operando bajo la jurisdicción de cualquier estado extranjero utilice la bandera de los Estados Unidos o utilice cualquier signo distintivo o marca, indicando que es un barco estadounidense.

« (b) Todo buque que viole las disposiciones de la Subsección (a) de esta sección quedará prohibido durante un período de tres meses de entrar a los puertos o aguas territoriales de los Estados Unidos salvo en caso de fuerza mayor».

(Expte. 5-E-81-c/a-1940).

*Buenos Aires, Enero 10 de 1940*

Gastón Vincendeau
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO
INTERINO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



1ª.) **Sobre empleo distintivo nacionales por los buques mercantes húngaros en tiempo de guerra.**—Para conocimiento de las dependencias y quienes corresponda, se transcribe a continuación el texto de un decreto dictado por el Ministerio de Comercio y Comunicaciones de Hungría sobre el empleo de distintivos por los buques mercantes de dicho país en tiempo de guerra, que dice:

« 1.) Los buques mercantes húngaros, en aguas expuestas a los peligros de la guerra, y también en aguas jurisdiccionales de una nación que así lo decretare, tendrán izado el pabellón nacional dia y noche, debiendo iluminarlo adecuadamente desde el atardecer hasta el amanecer.

« 2.) Los buques mercantes húngaros tendrán a disposición un pabellón nacional de 3 metros por 4.80 de dimensiones para estirarlo horizontalmente sobre la cubierta en caso de necesidad a fin de facilitar a los aviones la comprobación de su nacionalidad. Quedará a criterio del comandante a determinar el lugar donde se exhibirá este distintivo.

« 3.) Los buques mercantes húngaros también tendrán a disposición otro pabellón nacional de 3 metros por 4.80 de dimensiones para exhibirlo verticalmente al costado en caso de necesidad a fin de facilitar a otros buques o a estaciones costeras la comprobación de su nacionalidad. Quedara a criterio del comandante a determinar donde se colocará este distintivo, que será iluminado de noche y, dado el caso, podrá ser reemplazado por los colores nacionales pintados sobre material adecuado, por ejemplo una tabla de madera.

« 4.) El presente decreto entra en vigor al día de su publicación, en Budapest, el 24 de Octubre de 1939».

(Expte. 5-L-114-c/a-1940).

2ª.) **Sobre insignias que llevan los aviones navales estadounidenses que efectúan patrullas para asegurar la neutralidad.**—Para conocimiento de las dependencias y quiénes correspondan, se transcribe a continuación el texto de la nota n.º 118 de la Embajada de los Estados Unidos que dice:

« Los aviones navales de los Estados Unidos llevarán las insignias de la Aviación de los Estados Unidos pintadas en ambos lados del fuselaje o casco. Al acercarse a un barco para establecer su identidad, el avión se acercará a un lado del barco a una altura relativamente baja y en rumbo paralelo a fin de que el barco en cuestión tenga la oportunidad de establecer la identidad del avión antes de efectuar las maniobras subsiguientes que sean necesarias para obtener la información requerida del barco bajo vigilancia. En ningún momento volará el avión directamente sobre el barco que se inspecciona».

(Expte. E- 292-c/a-1940).

*Buenos Aires, Enero 15 de 1940*

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Gastón Vincendeau
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO
INTERINO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

## Agregado No. 5 a la Circular No. 46 de 1939

**Zonas minadas peligrosas para la navegación.**—Para conocimiento de las dependencias y quienes corresponda, se transcribe a continuación el texto de la comunicación que en ese sentido ha dado a conocer la Legación de Finlandia:

« El Ministerio de Negocios Extranjeros tiene el honor de comunicar que las aguas territoriales finlandesas en el mar báltico y en el Golfo de Finlandia, frente a la tierra firme y situadas entre los paralelos 21° 20' y 29° 02' longitud este (1 milla marítima más o menos al oeste de Utö Seivästö) presentan peligro a la navegación, debido a la colocación de minas, excepción hecha de las siguientes vías de acceso:

Vía de acceso de Hästö-Busö, al oeste de Stor Gadde,

Vía de acceso de Harmaja,

Vía de acceso de Orrengrund.

Los buques con destino a puertos finlandeses por las antedichas aguas territoriales, deberán tomar práctico en Hästö-Busö, en el buque-faro de Helsinki o en Orregrund.

Al aproximarse a las estaciones de practicaje y a la distancia máxima de tres millas marítimas del límite de las aguas internas, los buques deberán observar las siguientes disposiciones:

1°. El pabellón nacional debe ser izado.

2°. De día, la señal de reconocimiento internacional debe ser izada.

3°. De noche, las luces de navegación deben estar prendidas.

4°. De día los pedidos de práctico se harán por medio de la bandera de práctico G. y de noche por medio de la señal de Morse PT.

5°. La estación de practicaje indicará por medio de una señal internacional si el buque será piloteado en seguida o si deberá esperar turno. Hasta la llegada del práctico los buques deberán permanecer fuera del límite de las aguas interiores finlandesas.

Los buques que naveguen en el Golfo de Finlandia y al norte del mar Báltico deberán, en su propio interés, observar las indicaciones que reciban, eventualmente, de los buques de vigilancia».

(Expte. L-148-c/a-1940).

*Buenos Aires, Enero 22 de 1940*

PREFECTURA NAVAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Gastón Vincendeau
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO
INTERINO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

## Agregado No. 6 a la Circular No. 46 de 1939

**Disposiciones tomadas por el Gobierno de Bélgica para establecer un servicio de verificación y control de los barcos que entren o salgan de los puertos de la costa belga**

« Los barcos con destino al puerto de Zeebrugge, así como los que se dirijan a Ostende y Nieuport serán verificados por los navíos del Estado que lleven el siguiente distintivo: de día, tres esferas pintadas de rojo, izadas en el sitio más visible y verticalmente la una sobre la otra, y de noche, tres fuegos rojos en el lugar de las esferas y visibles de cualquier parte del horizonte. Esos barcos se estacionan a lo ancho del muelle o del rompeolas o bien inmediatamente después de la entrada de ambos, hacia el interior y a estribor.

« A cada barco del Estado encargado de la misión de verificación y control le está reservado un emplazamiento en tierra que se determina por un mástil de señales con los mismos distintivos del barco.

« Todo navío extranjero que se aproxime a un barco o puesto de verificación deberá dirigirse hacia el uno o el otro.

« El puerto de Blankenberghe será reservado exclusivamente a los barcos de pesca inscriptos en Bélgica, salvo casos de fuerza mayor o de autorización excepcional.

« El Capitán del barco visitado a efectos de la verificación y control deberá conformarse extrictamente a las instrucciones que le serán dadas por el oficial que comande el barco o puesto de verificación y deberá facilitar por todos los medios a su alcance la ejecución de la tarea que le está encomendada a ese representante de la Autoridad».

(Expte. L-10335-c/a-1939).

*Buenos Aires, Enero 26 de 1940*

PREFECTURA GENERAL MARITIMA — SERVICIO INTERNO IMPRENTA — SECRETARIA

**Gastón Vincendeau**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO
INTERINO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

## Agregado No. 7 a la Circular No. 46 de 1939

**Sobre caracteristicas de vuelo que permite identificar a los aviones patrulleros guardacostas de los Estados Unidos de Norteamérica**

Para conocimiento de las dependencias y de quienes corresponda se transcribe a continuación la parte pertinente de una comunicación de la Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica, que dice:

« Con referencia a la nota 118 de Diciembre 19 de 1939 de esta Embajada, tengo el honor de poner en conocimiento del Gobierno de Vuestra Excelencia la información adicional siguiente la cual créese será útil para la identificación de aviones guardacostas de los Estados Unidos que efectúan patrullas para asegurar la neutralidad:

Los aviones guardacostas de los Estados Unidos, en el desempeño de patrullas para asegurar la neutralidad en las costas de los Estados Unidos, deberán acercarse a los barcos de nacionalidad extranjera, mercantiles y barcos de la armada, para propósitos de identificación. El procedimiento normal es que el avión vuele alrededor del barco a una altura baja para asegurar identificación, y que evite volar directamente sobre el barco. Este procedimiento permite que el avión identifique el barco y que el barco identifique el avión. Los distintivos por los cuales se establece la identificación más prontamente de los aviones guardacostas de los Estados Unidos incluyen las letras «U.S.C.G.», pintadas en el costado derecho e izquierdo inferior del ala de los monoplanos y en el costado derecho e izquierdo del ala inferior de los biplanos, y la insignia del guardacosta de los Estados Unidos, pintada adelante en ambos lados del fuselaje o casco».

(Expte. 5-E-1750-c/a-1940).

(Ver Agregado N.º 4).

*Buenos Aires, Marzo 12 de 1940*

Gastón Vincendeau
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina



**Disposiciones del Gobierno del Ecuador, concordantes con su neutralidad, sobre navegación y permanencia de buques en su jurisdicción territorial**

---

ANDRES F. CORDOVA

ENCARGADO DEL PODER EJECUTIVO,

CONSIDERANDO:

Que la VI de las Declaraciones de la Reunión de Consulta entre los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas celebrada en Panamá en 1939, después de afirmar la posición de neutralidad general de las Repúblicas Americanas, estableció un Comité Interamericano de Neutralidad, el cual, mientras dure la guerra europea, debe estudiar y formular recomendaciones respecto a los problemas de neutralidad;

Que el Comité Interamericano de Neutralidad, reunido en Río de Janeiro, ha aprobado una recomendación a fin de obtener la uniformidad de las normas que rigen las actividades de navíos auxiliares de flotas beligerantes, en aguas neutrales;

Que de acuerdo con el procedimiento adoptado en el numeral 5º de la Declaración VI de la Conferencia de Cancilleres reunida en Panamá, el Comité Interamericano de Neutralidad ha comunicado su resolución a la Unión Panamericana y ésta al Gobierno del Ecuador;

Que los principios generales de neutralidad establecidos por la costumbre o el derecho convencional, reconocen la facultad y el deber de los Estados neutrales de vigilar las actividades de los buques mercantes, de bandera beligerante o neutral, que penetren en sus puertos, fondeaderos o aguas jurisdiccionales y de utilizar los medios a su disposición para impedir la ejecución de cualquier acto que pueda comprometer su neutralidad;

DECRETA:

Art. 1º.—El Ecuador impedirá por todos los medios de que disponga, que sus puertos, fondeaderos o aguas jurisdiccionales sean utilizados como base de operaciones bélicas, como violación de las reglas del derecho internacional; y con tal fin, vigilará las operaciones de los buques mercantes, sean de bandera beligerante o neutral, para impedirles que utilicen los puertos, fondeaderos o aguas jurisdiccionales, como base desde la cual puedan prestar asistencia a los beligerantes.

Art. 2º.—Queda prohibido a los buques mercantes, sean de bandera beligerante o neutral, mientras permanezcan en puertos, fondeaderos o aguas territoriales ecuatorianas, mantener con naves de guerra de bandera beligerante cualquier contacto que permita a éstas obtener ayuda. La asistencia prestada por un buque mercante de bandera beligerante, a una nave de guerra, tendrá como consecuencia convertir a dicho buque mercante, en nave auxiliar de guerra beligerante.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

No serán considerados como tales naves auxiliares los buques mercantes que prestaren a los beligerantes servicios meramente humanitarios, sea espontáneamente o respondiendo a una llamada de socorro.

En cada caso, el Gobierno del Ecuador decidirá si el servicio prestado reviste carácter exclusivamente humanitario.

Art. 3º.—Las naves auxiliares antes referidas serán tratadas como naves de guerra beligerantes y serán sometidas a las reglas de internación. Igualmente lo serán sus oficiales y tripulantes.

La internación de la nave durará todo el tiempo de la guerra y a este efecto el Gobierno del Ecuador fijará los fondeaderos que estime convenientes; adoptará las medidas necesarias para que la nave quede incapacitada de navegar, durante el tiempo mencionado y establecerá a bordo la guardia y más medidas de vigilancia que estime necesarias.

La internación de los oficiales y tripulación se llevará a cabo de acuerdo con las reglas establecidas en el Decreto Ejecutivo Nº 15 expedido el 31 de marzo de 1940.

Art. 4º.—Cualquier asistencia de la naturaleza prevista en el Art. 2º, inciso 1º, prestada por un buque mercante de bandera neutral, dará lugar a que se apliquen al Capitán y Oficiales responsables del buque las penas establecidas por la legislación ecuatoriana.

Al propietario del buque podrá exigirse también la responsabilidad civil y el pago de las penas pecuniarias. El buque y su cargamento quedarán afectos a tales obligaciones.

Art. 5º.—No será permitido a los buques mercantes tomar a bordo en puertos ecuatorianos, elementos bélicos, personas, provisiones o combustibles con la intención de transbordarlos en alta mar a naves de guerra beligerantes.

La observancia de esta prohibición se hará efectiva, entre otras, por las disposiciones siguientes.

1º. En todos los casos: a) severa inspección, en cada puerto ecuatoriano, del manifiesto y demás documentos de la nave referentes a la carga recibida a bordo en el mismo puerto;

b) Exigencia de una declaración escrita del Capitán y del agente o propietario del buque de que éste se destina únicamente a propósitos comerciales con exclusión de toda actividad bélica; y en la que conste el destino y el itinerario del buque y la promesa de que no desembarcará la carga en puerto que no sea el de su destino, ni la transbordará a naves de bandera beligerante;

c) Adopción de sanciones penales para los casos de falsedad en las declaraciones a que se refiere el inciso anterior, así como también para los cambios de nombres u otros casos de simulaciones de la identidad del buque.

2º. En casos sospechosos, cuando haya base razonable para suponer el propósito de no entregar la carga en el puerto de destino declarado, se exigirá además.

a) La obligación de comprobar la entrega de la carga en el puerto de destino, mediante la presentación, al retorno del viaje, de un certificado de entrega expedido en dicho puerto;

b) El otorgamiento de una garantía, que se hará efectiva, salvo los casos de fuerza mayor, si no se presentare el certificado previsto en el inciso anterior.

Art. 6º—Incorpóranse al presente Decreto las disposiciones del Decreto Ejecutivo de 28 de noviembre de 1914.

Art. 7º.—De la ejecución del presente Decreto, encárguense los señores Ministros de Defensa Nacional y de Relaciones Exteriores.

Dado en el Palacio Nacional, en Quito, a 30 de abril de 1940.

**Andrés F. Córdova**

El Ministro de Relaciones Exteriores,

J. Tobar Donoso

El Ministro de Defensa Nacional,

Galo Plaza L.

Es copia.—El Subsecretario Interino de Relaciones Exteriores.

A. M. Guzmán Polanco

(Expte. 5-R-5169-c/a-1940).

*Buenos Aires, Julio 27 de 1940*

**Gastón Vincendeau**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 9 a la Circular No. 46 de 1939

1ª). **Sobre resolución dictada por la Dirección General de Sanidad de la República de Chile relativa a la recepción de naves procedentes del extranjero.**—Para conocimiento de las Dependencias de esta Prefectura General y quienes corresponda, se transcribe a continuación el texto de la resolución dictada por la Dirección General de Sanidad de la República de Chile sobre recepción de naves procedentes del extranjero, que dice así:

« Teniendo presente que la actual conflagración mundial se ha extendido al Océano Pacífico, que es de absoluta necesidad para las seguridades de nuestros intercambios comerciales que el arribo de las naves extranjeras se mantengan en la mayor reserva y vista las facultades que me otorga el Art. 5º letras b) y d) del Código Sanitario y lo dispuesto en el Art. 8º del Reglamento de Sanidad Marítima, Aérea y de las Fronteras, dicto, la siguiente resolución:

« 1º.—Mientras subsisten las actuales condiciones bélicas en el Océano Pacífico, se autoriza a los médicos de Puerto para recibir las naves procedentes del extranjero que exhiben patente de sanidad limpia, sin que previamente, hayan recalado en las Estaciones Sanitarias, y para practicarles la inspección médica de rigor, de acuerdo con las disposiciones del Reglamento de Sanidad Marítima, Aérea y de las Fronteras.

« 2º.—Cualquier navío que arribe a puerto chileno, donde no funcione Estación Sanitaria, con su patente de Sanidad sucia, quedará sometido por la Autoridad Sanitaria a cuarentena, o en su defecto deberá dirigirse a la Estación Sanitaria Marítima más próxima, a fin de recibir la inspección médica.

« 3º.—Los médicos de puerto de la República, darán cuenta a la Jefatura Sanitaria Provincial respectiva y éstas a la Dirección General, a la brevedad posible: a) de los nombres de las naves recibidas directamente del extranjero; b) del puerto de origen; c) de las condiciones sanitarias comprobadas a la llegada; d) del objeto del viaje; e) del cumplimiento del Arancel establecido en el Art. 74 del Reglamento de Sanidad Marítima.

« 4º.—Las Compañías Navieras o Armadores deberán obtener de la Dirección General, un permiso especial que las autorice para que sus diferentes naves se acojan a las facilidades que se otorgan por la presente resolución.

« 5º.—Asimismo, las Compañías o Armadores solicitarán de la Dirección General, dentro de los 15 días siguientes al arribo de cada una de las naves a puertos, donde no funcionan Estaciones Sanitarias, la Resolución respectiva que ratifique la autorización dada por el médico de puerto eximiéndolas de recalar en las Estaciones Sanitarias de Arica, Valparaíso o Punta Arenas».

(Expte. 5-E-1929-c/a-1942).

2ª.) **Declarando «recinto militar» las zonas portuarias, almacenes y muelles fiscales y particulares, etc., en la República de Chile.**—Para conocimiento de las Dependencias y a título informativo, se transcribe a continuación el texto del decreto dictado por el Gobierno de la República de Chile el día 26 de Enero último, declarando «recinto militar» las zonas portuarias, almacenes y muelles fiscales y particulares, etc., que dice así:

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

« S. E. el Vicepresidente de la República decretó lo que sigue: Vistos los antecedentes acompañados y lo manifestado por la Comandancia en Jefe de la Armada, en oficio secreto nº 3, del 16 del actual:

DECRETO:

« 1º.—Declárase «Recinto Militar» para los efectos de la aplicación del D. S. nº 1455, de 23 de Septiembre de 1939, las zonas portuarias, comprendiendo en ellas las obras de puertos, malecones, espigones, molos, almacenes, muelles fiscales y particulares, caletas de pescadores, playas en los puertos y terrenos en las playas.

2º.—De conformidad con el artículo 9º del Reglamento General de Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, aprobado por S. D. nº 1340 bis, de 16 de Junio de 1941, el Jefe militar de dicho recinto, será el capitán de puerto respectivo, salvo en el caso que el comandante en jefe de la Armada designe otra persona para ello.

« Tómese razón, regístrese y comuníquese: Dr. J Méndez; J. Hernández».

Expte. 5-E-1930-c/a-942).

*Buenos Aires, Marzo 5 de 1942*

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 10 a la Circular No. 46 de 1939

**Medidas adoptadas por el gobierno del Perú restringiendo libertad de ingreso a puerto zona petrolífera**

Para conocimiento de las Dependencias y quienes corresponda, se transcribe a continuación las disposiciones tomadas por el Gobierno de la República del Perú por intermedio del Ministerio de Marina y Aviación, restringiendo la libertad de ingreso a puerto de la zona petrolífera. Dicen así:

«1.—Establecer un Area Marítima de Seguridad en una franja de agua de cinco millas marinas a lo largo del litoral Norte del Perú entre los paralelos de 4º 25' S. y 4º 45' S.

«2.—Todo barco que se dirija a los puertos comprendidos dentro de esta zona, deberá hacerlo primero a un punto situado a 5 millas al Oeste de Punta Talara, a fin de ser reconocido por los buques de patrulla y autorizado para proseguir al puerto de destino.

«3.—Toda nave que cruce el Area de Seguridad sin la autorización correspondiente, se expondrá a ser echada a pique por los elementos de la defensa.

«4.—Con posterioridad, el mismo Despacho ha resuelto ampliar el Area Marítima de Seguridad a la Zona de Zorritos (Villar) en una franja de agua de 5 millas marinas a lo largo del litoral comprendido entre los paralelos 3º 30' S. y 3º 45' S. la cual estará sujeta a las mismas disposiciones expuestas arriba».

(Expte. 5-E-3678-c/a 1942).

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

*Buenos Aires, Abril 24 de 1942*

Juan F. Chihigaren
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado N° 11 a la Circular N° 46 de 1939

## Zonas minadas peligrosas para la navegación en aguas territoriales suecas

Para conocimiento de las Dependencias y quienes corresponda se transcribe a continuación el texto de la nota suministrada por nuestra Legación en Estocolmo, referente a la colocación de minas en aguas territoriales suecas, que dice así:

« N° 38.—I - Estocolmo, mayo 18 de 1942.—Señor Ministro: Tengo el honor de llevar a conocimiento de V. E. que este Ministerio de Relaciones Exteriores informa con fecha 16 de Mayo corriente que: En vista de facilitar la ejecución de las medidas destinadas a asegurar la salvaguardia de la neutralidad sueca, se ha procedido a colocar minas en las aguas territoriales suecas, en Hollviken, en el canal de Falsterbo y en la Bahía de Kampinge, comprendiendo las zonas limitadas por las siguientes líneas: al norte, una recta que reúne los puntos 55° 26' 35" de latitud N., 52° 00 de longitud E. (Knösen, la extremidad Norte de Falsterboudden) y 55° 26' 35" de latitud N., 12° 57' 20" de longitud E. (tierra firme en la parte meridional de Naset); al Sur, las rectas que reúnen los puntos 55° 23' 10" de latitud N., 12° 55' 60" de longitud E., (Syenudden), 55° 22' 70" de latitud N.. 12° 55' 60" de longitud E , (Segelskaren) 55° 22' 70" de latitud N., 13 02' 80" de longitud E. (o sea la costa inmediatamente el oeste de Skare lage). Las autoridades navales no organizarán servicio especial alguno de practicaje en las aguas minadas. La navegación en esas aguas deberá atenerse a las prescripciones siguientes:

El practicaje es obligatorio.

Los capitanes están en la obligación, siempre que sean requeridos, de embarcar personal militar de vigilancia conformándose a las instrucciones que imparta el comandante del mismo.

Si fuese ordenado que las personas que se encuentren a bordo permanezcan bajo el puente, incumbirá al capitán adoptar disposiciones para que éstas—con excepción del oficial de derrota, del timonel y del vigía—se sitúen bajo el puente, en lugares desde donde no puede verse al exterior.

La pesca en las aguas minadas será permitida sólo cuando se haya obtenido autorización del Jefe del distrito naval de Oresund y en las zonas de esas aguas especificadas en la misma autorización.—(Fdo): CARLOS MIGUENS».

(Expte. 5-E-7863-c/a-1942).

*Buenos Aires, Agosto 31 de 1942*

**José Guisasola**
VICEALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 12 a la Circular No. 46 de 1939

**Reglamentación a que deberán ajustarse las naves mercantes que ingresen a la Zona Maritima del Callao**

Para conocimiento de las Dependencias y de quienes corresponda, se transcribe a continuación el texto de la Circular de la Capitanía del Puerto del Callao que dice así:

1º.—Como medida de seguridad se ha señalado para las naves mercantes que ingresan al Callao la siguiente área de vigilancia:

La Rada exterior comprendida entre La Punta, Isla de San Lorenzo y Cerro de La Regla.

2º.—Se entiende por rada exterior la extensión del mar a partir de las boyas luminosas de entrada al Terminal Maritimo hasta una y media millas marinas, mar afuera.

3º.—Todo buque que ingrese al Puerto del Callao, fondeará en la Rada exterior en donde recibirá la visita oficial de la Capitanía del Puerto.

4º.—El Puerto del Callao quedará clausurado entre las 1800 horas y las 0600 del día siguiente.

5º. - Durante las horas de clausura, solo será permitida la entrada o salida a la Rada interior a los barcos mercantes que soliciten autorización especial por medio de sus Agentes. Esta autorización sólo podrá ser acordada por el Jefe del Estado Mayor General de Marina.

6º.— Las estaciones de radio de los buques que ingresen al área de vigilancia, serán clausuradas, permaneciendo mudas durante todo el tiempo que permanezcan en el Puerto, pudiendo reiniciar sus trasmisiones tan pronto hayan salido del área de vigilancia.

Dios guarde a Vd.

El Capitán de Fragata Germán Narvaez L.

Fdo. Germán Narvaez L.

(Expte. 5-C-9929-c/a-1942)

*Buenos Aires, Noviembre 10 de 1942*

**Enrique B. García**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

## MINISTERIO DE MARINA

# Prefectura General Marítima

## CIRCULAR No. 35

1ª.) **Zonas minadas, peligrosas para la navegación.**—Para conocimiento de las Dependencias y quiénes corresponda se transcribe a continuación las partes pertinentes de los oficios de las legaciones de Alemania, Dinamarca y Gran Bretaña, relativas a las zonas minadas, peligrosas para la navegación a saber:

(Alemania)

Zona del Mar del Norte llamada «Deutsche Bucht»; han sido colocadas minas en una zona que se limita por los siguientes puntos:

53° 36' Norte y 4° 25' Este
53° 36' Norte a 6° 02' Este
56° 30' Norte y 6° 02' Este
56° 30' Norte y 4° 25' Este

Se advierte a todos los barcos que no naveguen en esta zona.

Buques que quieren hacer rumbo a la «Deutsche Bucht», pueden navegar en las zonas libres al Norte y al Sur de la Zona de peligro arriba indicada.

Zona Oeste del Mar Báltico. **Zona A**: El área de la entrada Sud del Sund, que se limita por los puntos siguientes:

55 grados 5,5 Norte y 12 grados 21,3 Este
55 grados 4,9 Norte y 12 grados 29, Este
55 grados 16,5 Norte y 12 grados 58,2 Este
55 grados 19 Norte y 12 grados 58,2 Este
55 grados 19 Norte y 12 grados 54,5 Este
55 grados 18,2 Norte y 12 grados 54 Est

**Zona B**: El área de la entrada Sud del Gran Belt limitada por los siguientes puntos:

54 grados 45 Norte y 10 grados 49,8 Este
54 grados 42,9 Norte y 10 grados 48,6 Este
54 grados 42,3 Norte y 10 grados 59.9 Este
54 grados 44,8 Norte y 10 grados 53,9 Este

Para la Zona de peligro A será instalado un servicio de pilotos para poder seguir manteniendo sin peligro el pasaje libre para la navegación pacífica. Barcos que vienen del Norte encontrarán el vapor piloto cerca del punto 55 grados 15 Norte y 12 grados 35 Este.

Barcos saliendo del Mar Báltico encontrarán el vapor piloto cerca del punto 55 grados 6 Norte y 12 grados 50 Este.

Se advierte a la navegación neutral en su propio interés de no

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

navegar en la Zona A sin la guía del piloto. Por la Zona B es completamente imposible navegar sin exponerse al más grande peligro.

Se retirará la advertencia sobre estas zonas peligrosas tan pronto como la situación militar lo permita.

---

(Dinamarca)

Zona de Kongedyb, Hollenderdyb, Drogden, Rada y Puerto de Copenhague:

En estas zonas las minas submarinas han sido puestas a las entradas de Kongedyb, Hollenderdyb y Drogden y toda navegación por la Rada y Puerto de Copenhague, sin pilotaje, está prohibida.

---

(Gran Bretaña)

1°.—Estrechos de Dover. Los barcos que pasen a través de los estrechos de Dover, pueden hacerlo con seguridad pasando a través de los «Downs». Los barcos que usen cualquier otra ruta pueden hacerlo a su propio riesgo.

2°.—The Firth of Forth. Los barcos pueden entrar al Firth of Forth con seguridad procediendo hacia el Norte de Bass Rock. Los barcos que pasen al Sud de Bass Rock lo harán a su propio riesgo.

3°.—Bahía de Heligoland. El área peligrosa está comprendida dentro del perímetro siguiente: a) paralelo 56° Norte; b) límite de las aguas territoriales danesas hasta la frontera alemana; c) costa alemana hasta la frontera holandesa; d) límite de las aguas territoriales holandesas hasta el meridiano 5° Este; e) meridiano 5° Este hasta el paralelo 56° Norte. No se colocarán minas en el área comprendida entre el paralelo 55° 40' Norte, el meridiano 7° 41' Este, el paralelo 55° 24' Norte y el límite de las aguas territoriales danesas.

(Expte. R-7162-c/a-1939).

2ª.) **Sobre paraje minado en el Mar Báltico.**— Para conocimiento de las Dependencias se transcribe el telegrama del Ministro argentino en Dinamarca, que dice:

«Copenhague, Septiembre 5 de 1939.—A S. E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores.— Buenos Aires, N° 3.— Fuera de las aguas jurisdiccionales danesas, Alemania ha minado las entradas Mar Báltico, haciendo imposible la navegación por Storebaelt y Oresund».

(Expte. 5-S-585-Reservado-1939).

*Buenos Aires, Septiembre 15 de 1939*

**Francisco Lajous**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 1 a la Circular No. 35 de 1939

## Zonas minadas, peligrosas para la navegación

Para conocimiento de las dependencias y quienes corresponda y ampliando el apartado 1º de la Circular Nº 35 del corriente año, se transcriben a continuación las partes pertinentes de los oficios de las legaciones de Gran Bretaña y Alemania, relativas a las zonas minadas peligrosas para la navegación, a saber:

(Gran Bretaña)

Informa que han sido colocadas minas en la zona comprendida dentro de las líneas que pasan por las siguientes posiciones:

55º 00' Norte, 00º 45' Oeste
55º 12' Norte, 00º 17' Oeste
53º 50' Norte, 01º 24' Este
53º 50' Norte, 00º 42' Este

---

Navegación en el Estrecho de Dóver:

1º.—Se advierte a los buques que todo el tráfico canal arriba que navegue por el estrecho de Dóver con destino:

a) A puertos británicos, debe pasar a unas 3 millas al Sudeste de Dungeness y de allí a través de The Downs.

b) A puertos del lado este del Mar del Norte, debe pasar a unas 3 millas al Sudeste de Dungeness. Desde allí a través de The Downs, después de lo cual debe mantenerse al Norte de los 51º 20' de latitud Norte hasta el Este de los 2º 40' de longitud Este.

c) A puertos franceses, debe acercarse a Boulogne para recibir instrucciones.

2º.—Los buques que deseen pasar canal abajo desde puertos al Este de los 2º 40' de longitud Este deben pasar al Noroeste de los 51º 20' de latitud Norte y los 2º 40' de longitud Este, manteniéndose después al Norte de los 51º 20' de latitud Norte y desde allí a través de The Downs y a una posición a 3 millas al Sudeste de Dungeness.

3º.—Los buques que naveguen entre los puertos de la costa Este y Sur de Inglaterra y los puertos franceses entre Boulogne y los 2º 40' de longitud Este deben dirigirse de The Downs a una posición a tres millas al Sudeste de Dungeness, desde allí a Boulogne pasando al Sur de Ridge (ver 1º c) precedente) y viceversa.

4º.—Los buques en los puertos de la costa Norte de Francia recibirán instrucciones de las autoridades francesas acerca de cómo deben dirigirse a Boulogne.

5º.—Los buques que deseen anclar deben hacerlo ya sea en The Downs o en la rada este de Dungeness.

6º.—Los buques que hagan caso omiso de esta reglamentación del tráfico lo harán a su propio riesgo.

7º.—Este aviso cancela todos los avisos anteriores de reglamentación de tráfico para el Estrecho de Dóver.

---

(Alemania)

Las áreas minadas peligrosas para la navegación, además de las que se dieron a conocer en la Circular expresada, son las siguientes:

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

El área de la Entrada Sud del Sund, llamada Zona A, fué extendida al Sur, así que ahora los puntos finales de la línea limítrofe en el Sudeste son:

55° 04' Norte y 12° 34' Este, (anteriormente 55° 4,9' Norte y 12° 29' Este).

55° 14' Norte y 13° 00' Este, (anteriormente 55° 16,5' Norte y 12° 59,2' Este).

(Expte. 5-E-8318-c/a-1939).

*Buenos Aires, Octubre 25 de 1939*

**Francisco Lajous**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
DESPACHO INTERNO
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 2 a la Circular No. 35 de 1939

**Zonas minadas peligrosas para la navegación**

Para conocimiento de las dependencias y quienes corresponda y ampliando el apartado 1° de la Circular N° 35 y agregado N° 1 del corriente año, se transcribe a continuación la parte pertinente a la legación de Gran Bretaña relativa a la navegación en los mares que rodean la Península Malaya, que han sido minados, a saber:

PENINSULA MALAYA

Acceso a Singapur por el Oeste

La zona comprendida entre las líneas que unen los puntos siguientes ofrece peligro por estar minada.

(a) Tanjong Lokos.
1° 12' 50" N. 103° 51' 06" E.
(b) Faro.
1° 11' 51" N. 103° 48' 20" E.
(c) 1° 12' 12" N. 103° 47' 48" E.
(d) 1° 13' 42" N. 103° 50' 22" E.

Ruta de Singapur.

La zona comprendida entre las líneas que unen los puntos siguientes ofrece peligro por estar minada.

(a) Faro del banco exterior.
(b) 1° 17' 35" N. 103° 54' 15" E.
(c) 1° 17' 02" N. 103° 55' 06" E.
(d) 1° 14' 01" N. 103° 52' 26" E.

(Expte. E-8787-c/a-1939).

*Buenos Aires, Noviembre 6 de 1939*

**Francisco Lajous**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico — Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto Argentina

# Agregado No. 3 a la Circular No. 35 de 1939

1ª.) **Zonas minadas, peligrosas para la navegación, próximas a Hong Kong.** — Para conocimiento de las dependencias y quienes corresponda se transcribe a continuación la parte pertinente a la Legación de Gran Bretaña a saber:

Zonas próximas a Hong-Kong; han sido colocadas minas en una zona que se limita por los siguientes puntos:

a) Canal Oeste de Lamma.

Posición: Po Lo Tsui, latitud 22° 13' N., longitud 114° 06' E. (aproximadamente).

Límites de la zona: Desde el punto arriba mencionado en una dirección 293° hasta la extremidad Sur de la Isla de Pa Pai; desde allí hacia el norte a lo largo de la costa Este de Pa Pai y Chankung hasla punta Nordeste de Chankung; desde allí en dirección 112° a Pak Kok, situado aproximadamente a 1.6 millas, 030 grados, de Po Lo Tsui; desde allí hacia el Sur a lo largo de la costa hasta Po Lo Tsui.

Observación.— El Canal entre Pa Pai y Lantao o Tai Yu Shan está también bloqueado.

b) Proximidades de The Brothers.

Posición: Punta Pillar, latitud 22° 22' N, longitud 113° 57' E. (aproximadamente).

Límites de la zona. Una zona que se extiende 1 milla a cada lado de la línea trazada desde la Punta Pillar en dirección 178° y con una extensión de 2.6 millas hacia la punta Red.

Los buques que entren en esas zonas lo harán a su propio riesgo.

(Expte. E-9562-c/a-1939).

2ª.) **Canales exentos de peligro fuera de las costas de Gran Bretaña.**—

Con el mismo objeto, se hace saber a las dependencias que la Embajada Británica en este país ha comunicado que debido a la colocación indistinta de minas fuera de la costa inglesa, han sido determinados ciertos canales para garantizar, dentro de lo posible, la seguridad de la Nación de los aliados y neutrales, pudiendo obtenerse en los siguientes puertos las instrucciones para el paso seguro:

Aberdeen, Blyth, Dundee, Methil (o Leith), Harwich, Hull, Kirkwall, Southend (o Londres), Middlesborough, Ramsgate, Sunderland, Newcastle-on-Tyne, Avonmouth, Barry, Belfast, Cardiff, Glasgow, Falmouth, Liverpool, Milford Haven, Newport, Plymouth, Portsmouth, Southampton, Swansea y Weymouth.

(Expte. E-9565-c/a-1939).

3ª.) **Prohibición de anclar en el Firth of Clyde, en la costa de Escocia.**—Llévase a conocimiento de las dependencias, las que a su vez notificarán a los armadores, agentes marítimos y capitanes de buques, que conforme con la notificación de la Embajada Británica de fecha 11 de Noviembre último, el Almirantazgo ha comunicado la siguiente prohibición de anclar en el Firth Of Clyde, en la Costa Oeste de Escocia:

A partir del mediodía del 14 de Noviembre de 1939, quedará prohibido el anclaje en el Firth Of Clyde entre una línea trazada, al

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Sur, en dirección 090° desde Toward Point hasta la costa opuesta, y una línea trazada, al Norte, en dirección 286° desde Levan Point hasta la costa opuesta.

Antes de entrar por la parte Sur en la zona arriba indicada, todos los buques deberán acercarse al buque de inspección en las afueras de Toward Point y recibir instrucciones, y ningún buque podrá pasar al Este del banco de Skelmorlie.

Los buques que desatiendan esta advertencia, lo harán a su propio riesgo. La advertencia será propalada por radiotelefonía diariamente desde el 12 de Noviembre hasta el 30 del mismo, para información de los buques en travesía.

(Expte: E-9564-c/a-1939).

*Buenos Aires, Diciembre 7 de 1939*

**Gastón Vincendeau**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO
INTERINO

SERVICIO INTERNO
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 4 a la Circular No. 35 de 1939

1ª.) **Zona prohibida para la navegación en el Firth Of Forth, costa Oriental de Escocia.**—Para conocimiento de las dependencias y quiénes corresponda se transcribe a continuación la parte pertinente a la Legación de Gran Bretaña, que dice:

«Hasta nuevo aviso el anclaje o pasaje de todos los buques mercantes y pequeñas embarcaciones está absolutamente prohibido en la zona siguiente:

Desde Leith Martello Tower (55° 59' de latitud Norte, 3° 10' de longitud Oeste) en una dirección de 351° por una extensión de 2. 2 millas hacia la boya luminosa del arrecife de Gunnet; de allí en una dirección de 081 1/2° por una extensión de 1. 8 millas; de allí en una dirección de 129° por una extensión de 098 millas hacia la boya con silbato de Herwit, y de allí en una dirección de 180° hacia la costa.

El canal al Sur de Inchkeith está cerrado.

Todos los buques que se dirijan a puertos o fondeaderos hacia el Oeste de la isla de Inchkeith deberán pasar por el Canal Norte.

Los buques que hagan caso omiso de esta advertencia lo harán a su propio riesgo.»

(Expte. 5 E-9946-c/a-1939).

2ª.) **Zonas minadas peligrosas para la navegación frente a la costa Oriental de Inglaterra.**—Para conocimiento de las dependencias y quiénes corresponda se transcribe a continuación la parte pertinente a la Legación de Gran Bretaña, como peligrosa para la navegación, la zona minada frente a la costa oriental de Inglaterra, que dice:

«Es peligrosa para la navegación a causa de las minas:

1.— 51° 59' 6" de latitud norte, 2° 13' de longitud este.
2.— 51° 58' 8" de latitud norte, 2° 35' de longitud este.
3.— 51° 58' de latitud norte, 2° 31' de longitud este.
4.— 51° 36' de latitud norte, 2° 6' 7" de longitud este.

Los buques que entren en esta zona lo harán a su propio riesgo».

(Expte. E-9996-c/a-1939).

*Buenos Aires, Diciembre 21 de 1939*

Gastón Vincendeau
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO
INTERINO



Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

5 15

# Agregado No. 11 a la Circular No. 33 de 1939

**Advertencias hechas por el Gobierno Alemán a los ciudadanos pertenecientes a países neutrales que emplean buques de bandera beligerante**

**Indicaciones a la navegación neutral en el Mar del Norte.**

Para conocimiento de las dependencias y quiénes correspondan, se transcribe a continuación el Memorándum de fecha 27 de noviembre ppdo., de la Embajada de Alemania, que dice:

## « Memorándum

« En un memorándum fechado el 23 de octubre del corriente año, esta Embajada tuvo el honor de formular una advertencia del Gobierno Alemán relativa al empleo de barcos de bandera británica y francesa por pasajeros pertenecientes a los Estados neutrales. Mientras tanto se han registrado dos nuevos hechos que inducen al Gobierno del Reich a comunicar al Gobierno de la República Argentina, como a los de otros Estados neutrales, lo siguiente:

« En primer término, los Estados Unidos de Norteamérica prohibieron a sus barcos la navegación en una zona marítima exactamente delimitada. Además numerosos barcos mercantes aliados, entretanto, han sido armados y, según el Gobierno del Reich ha podido verificar, recibieron orden de emplear sus armas de manera agresiva, así como de embestir a los submarinos alemanes. En presencia de estos hechos, el Gobierno del Reich se ve en la necesidad de advertir nuevamente y con toda urgencia que, a consecuencia de las acciones de guerra que se libran y que se multiplican en las aguas circundantes de las Islas Británicas y en las cercanías de la costa francesa, mediante el empleo de todos los medios de la técnica bélica moderna, ya no se puede dar por existente la seguridad de la navegación neutral en aquéllas aguas.

« Por este motivo el Gobierno del Reich quisiera aconsejar insistentemente a la navegación neutral el cruce del mar del Norte en los pasajes situados al sur y este de la zona marítima a la cual se refiere la presente advertencia. En el interés del mantenimiento de la navegación comercial pacífica de los Estados Neutrales, y con el objeto de impedir la pérdida de vidas y bienes de ciudadanos de dichos países, el Gobierno del Reich se ve precisado, además, a recomendar a los Gobiernos neutrales la sanción de medidas legislativas al ejemplo de las disposiciones adoptadas por el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, el cual, en previsión de los peligros que entraña la guerra marítima moderna, ha prohibido a sus barcos la navegación en una zona determinada, por no existir en la misma, según el Señor Presidente de aquella nación expresara, la seguridad necesaria para el libre tránsito de los barcos de pabellón estadounidense.

« El Gobierno del Reich debe advertir al respecto que tendrá que declinar cualquier responsabilidad por las consecuencias que podrían derivarse en el caso de que esta advertencia y las ya formuladas no fueran tomadas en cuenta».

(Expte. E-9995-c/a-1939).

*Buenos Aires, Diciembre 22 de 1939*

**Gastón Vincendeau**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO
INTERINO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
DEPARTAMENTO INTERNO
MESA DE ENTRADA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 6 a la Circular No. 35 de 1939

**Zonas minadas, peligrosas para la navegación.**—Para conocimiento de las dependencias y quienes corresponda, se transcribe a continuación el texto de la comunicación que en ese sentido ha dado a conocer la Legación de Gran Bretaña:

(*Gran Bretaña*)

« *Aproximaciones a Hong Kong.*

Se han colocado minas en las siguientes áreas:

a) *Canal LAMMA Oeste:* Posición Po-Lo-Tsui - Latitud 22° 13 minutos Norte; Longitud 114° 06' Este (aprox.).

*Límites del área:* Desde el punto arriba señalado en dirección a la extremidad sur de la Isla Pa-Pai tomando 293°; desde allí hacia el norte por las costas orientales de Pa-Pai y Changkung hacia el extremo noreste de Changkung; desde allí en rumbo de 112° en dirección a Pak-Kok situado alrededor de 1.6 milla 030° de Po-Lo-Tsui; desde allí, hacia el sur por las costas hacia Po-Lo-Tsui.

*Nota:* El Canal entre Pa-pai y Lantao or Tai Yu Shan, está también impedido (bloqueado).

b) *Los alrededores de THE BROTHERS:* Posición: Punta PILLAR; Latitud 22° 22' N. Longitud 113° 57' Este (aprox.).

*Límites del área:* Una superficie que se extiende una milla de cada lado de una línea tirada desde PILLAR en rumbo 178° hacia RED POINT por espacio de 2.6 millas.

Las embarcaciones que penetren en estas áreas, lo hacen con riesgo propio.

---

« *ESCOCIA-Costa Oeste*—Fondeo en FIRTH of CLYDE prohibido.

1) A partir desde mediodía del 14 de noviembre 1939, se prohibe fondear en el FIRTH of CLYDE entre una línea trazada en el sud con rumbo de 090° desde Punta TOWARD hacia la costa opuesta, y una línea trazada al Norte con rumbo 286° desde Punta LEVAN a la costa opuesta.

2) Antes de entrar en esa zona por el sud toda nave deberá recabar instrucciones desde el Barco Inspector en Punta TOWARD.

3) No se permite el pasaje de buques por el Este del Banco SKELMORLIE.

4) Los buques que hagan caso omiso de este aviso corren riesgo.

5) Este anuncio preventivo será irradiado diariamente desde el 12 de Noviembre al 30 de Noviembre para informar a los buques en navegación.

---

« *COSTAS DE GRAN BRETAÑA*—Canales seguros.

Debido a la siembra indeterminada de minas en costas inglesas por Alemania, se han establecido algunos canales para asegurar en lo posible la navegación a buques aliados y neutrales, pudiéndose obtener las instrucciones correspodientes en los puertos:

Aberdeen - Blyth - Dundee - Methil o Leith - Harwich - Hull-Kirwall - South End o London - Middlesbrough - Ramsgate - Sunder

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

land - Newcastle - Tyne - Avonsmouth - Barry - Belfast - Cardiff - Glasgow - Falmouth - Liverpool - New Port - Milford Haven Plymouth - Southampton - Swansea - Weymouth.»

---

(Gran Bretaña)

« Alemania es culpable de haber colocado minas de anclaje automático, sin haber dado aviso, en el Mar del Norte fuera de las aguas territoriales frente a la costa británica. En consecuencia, el Almirantazgo comunica que se propone colocar minas para la mejor protección de los buques que naveguen en el Mar del Norte frente a la costa oriental de Inglaterra y Escocia. Se colocarán minas sin nuevo aviso dentro de las zonas determinadas más abajo:

Zona 1 - delimitada por las lineas que unen las siguientes posiciones:

57° 55' N. 1° 5' O.; 56° 40' N. 2° 3' O.; 56° 10' N. 2° 3' O.; 55° 45' N. 1° 20' O.; 55° 00' N. 0° 45' O.; 55° 12' N. O° 00'; 55° 45' N. O° 27' O.; 56° 10' N.; 1° 9' O.; 56° 40' N. 1° 9' O.; 57° 55' N. 0°. 9' O.;

Zona 2 - delimitada por las lineas que unen las siguientes posiciones (esta zona es una ampliación de una zona que se anunció anteriormente):

55° 00' N. 0° 45' O.; 53° 50' N. 0° 42' E; 53° 50' N. 1° 51' E.; 55° 12' N. 0° 00'.

Zona 3 - delimitada por las lineas que unen las siguientes posiciones:

53° 50' N. 0° 42' E.; 53° 00' N. 2° 35' E.; 51° 59' 36" N. 2° 13' E.; 51° 58' 48" N. 2° 35' E.; 53° 00' N. 3° 16' E.; 53° 50' N. 1° 51' E.

Los buques que naveguen entre los puertos situados en la costa oriental de Inglaterra y Escocia y los puertos situados en las costas orientales del Mar del Norte deben:

1) Pasar al norte de las posiciones:
   (a) 58° 20' N. 1° 00' E.
   (b) 58° 20' N. 1° 20' O.

y seguir entre Rattray Head y la zona minada aquí establecida; o bien

2) Pasar al sur de las posiciones:
   (a) 51° 43' N. 2° 32' E. y
   (b) 51° 36' N. 2° 6' 42" E.

y si se aproximan a Inglaterra deben dirigirse a The Downs para recibir órdenes de acuerdo con las instrucciones dadas en el Aviso de Almirantazgo a los Marinos, N°. 2775. El tránsito en la zona minada aquí descripta es peligroso, y los buques que desobedezcan estas instrucciones lo harán a su propio riesgo.»

Exptes. R-9997-c/a-1939.
E-147-c/a-1940.

*Buenos Aires, Enero 22 de 1940*

**Gastón Vincendeau**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO
INTERINO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 7 a la Circular No. 35 de 1939

Para conocimiento de las dependencias y quienes corresponda, se consignan a continuación las medidas adoptadas por algunos paises para el tráfico marítimo:

## Reglamentación del Gobierno de Gran Bretaña sobre el tráfico marítimo en Dungeness East Roads

« 1.—Se colocará en breve una boya luminosa en la siguiente posición: 50° 57' 30" Norte, 1° 05' 30" Este;

« 2.—Los buques que fondeen en Dungeness East Roads no deberán pasar al noreste de una línea trazada en una dirección de 300° de la boya luminosa;

« 3.—Los buques que se dirijan de Dungeness a The Downs deberán pasar al sur de la boya luminosa;

« 4.—Los buques que hagan caso omiso de esta reglamentación lo harán a su propio riesgo».

## Decreto del Gobierno de Francia sobre represalias marítimas impuestas contra Alemania

Artículo 1°.

« Las autoridades competentes podrán exigir la descarga, en un puerto dependiente de Francia, o en un puerto aliado, de las mercancías cargadas en un puerto situado en territorio enemigo, a condición de que el buque haya salido del puerto enemigo de carga con posterioridad al 4 de diciembre de 1939.

« Podrán proceder en la misma forma en lo referente a las mercancías de origen, de procedencia o de propiedad enemiga cargadas, en un puerto que no sea un puerto enemigo, en un buque que haya salido de ese puerto con posterioridad al 4 de Diciembre de 1939.

Artículo 2°.

« Para determinar si las mercancías descargadas en aplicación del artículo 1° que antecede, han sido detenidas conforme a derecho, se seguirá el procedimiento aplicable en materia de presas marítimas.

« A este efecto, el Comité Interministerial creado por la resolución del 3 de septiembre de 1939, se denominará en adelante Comité de Control del Contrabando y de las Exportaciones Enemigas.

Artículo 3°.

« Las mercancías detenidas se entregarán al Servicio de Presas y serán administradas por éste. Podrán ser requisadas o vendidas conforme a la decisión del «Comité de Control del Contrabando y de las Exportaciones Enemigas».

« El producto de estas requisas y ventas se depositará en una cuenta especial abierta en la Caja de Depósitos y Consignaciones.

Artículo 4°.

« Al hacerse la paz, el Consejo de Presas determinará con equidad y teniendo en cuenta todas las circunstancias, la suerte que haya de reservarse a las mercancías detenidas o, llegado el caso, al producto de su requisa o venta.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

« La presente disposición no impedirá que en cualquier momento e independientemente del procedimiento normal previsto en el artículo 2º, el Ministro de Bloqueo decida, previo dictamen del Comité de Control del Contrabando y de las Exportaciones Enemigas, la liberación de una mercancía detenida o el pago de su importe equivalente. Podrá procederse de este modo, especialmente, si se comprueba que la mercancía ha llegado a ser de propiedad neutral antes de la fecha de inserción del presente decreto en el Diario Oficial. El cumplimiento de la decisión incumbirá al Ministro de Marina.

Artículo 5º.

« El presente decreto no impide el embargo y la captura de buques y de mercancías en virtud de los principios generales del derecho de gentes y de las disposiciones de los Reglamentos e Instrucciones en vigor.

Artículo 6º.

« Para la aplicación del presente decreto, los territorios ocupados por el enemigo o colocados bajo su control, serán equiparados al territorio enemigo. Toda mercancía perteneciente a una persona que se halle en dichos territorios será considerada como de propiedad enemiga.

Artículo 7º.

« El Presidente del Consejo, Ministro de la Defensa Nacional y de Guerra y de Negocios Extranjeros, el Ministro de Bloqueo, el Ministro de Hacienda y el Ministro de Marina quedan encargados, cada uno en lo que le concierne, del cumplimiento del presente decreto que se publicará en el Diario Oficial».

**Reglamentación del Gobierno de Gran Bretaña sobre el tráfico marítimo en el Estrecho de Singapore**

(a) Boya en el Bajo-Fondo Johore, 1º 19' N., 104º 5' E.

(b) Paulo Saxijang 1º 13' N., 103º 51' E.

(c) Luz de Raffles 1º 10' N., 103º 45' E.

(d) Luz en el Bajo-Fondo Sultán 1º 14' N., 103º 39' E.

(e) Tanjog Piai 1º 16' N., 103º 31' E.

(Todas las posiciones antedichas son aproximadas)

Observaciones:

« Todos los buques que zarpen de Singapore o se acerquen a Singapore desde el Este, deberán mantenerse al Sur de la línea que une los puntos (a), (b) y (c) que arriba se mencionan.

« Todos los buques que zarpen o se acerquen desde el Oeste deberán mantenerse al Sur de la línea que une los puntos (e) y (d).

« La entrada a Singapore es por Selat Sinki.

« Todas las otras entradas son peligrosas para la navegación debido a las minas».

**Reglamentación del Gobierno de Gran Bretaña sobre el tráfico marítimo en el Estrecho de Dover**

« 1.—Los buques que fondeen en la Rada Este de Dungeness no deberán pasar en absoluto al noreste de una línea trazada en una dirección de 300º desde una boya iluminada colocada en la posición de 50º 57' 30" de latitud N., 1º 05' 30" de longitud E.

« 2.—Los buques que naveguen entre Dungeness y The Downs deberán pasar al sur de la posición arriba mencionada.

« 3.—Se ha colocado una segunda boya iluminada en la posición de 50º 58' 36" N., 1º 02' 48" E.

« 4.—Se advierte a los buques que el canal situado entre Folkestone y el canal principal que pasa por la Esclusa de Folkestone tiene un ancho de seis cables a cada lado de una línea trazada de 140º a 320º a través de la luz en el extremo del Espigón de Folkestone.

« Los buques que hagan caso omiso de esta reglamentación de tráfico, lo harán a su propio riesgo».

(Exptes. E-64-c/a-1940).
« R-333-c/a-1940).
« E-10211-c/a-1939).
« E-10210-c/a-1939).

*Buenos Aires, Enero 26 de 1940*

**Gastón Vincendeau**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO
INTERINO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 8 a la Circular No. 35 de 1939

**Buques mercantes en aguas jurisdiccionales de los Estados Unidos de América. Medida del Gobierno de la Unión sobre equipo de radio de los mismos**

Se hace saber a las Dependencias de esta Prefectura General para que a su vez lo lleven a conocimiento de quien corresponda, que la Embajada de los Estados Unidos de América ha comunicado al Departamento de Relaciones Exteriores y Culto de nuestra República, que el Gobierno de la Unión ha resuelto, en interés de la defensa nacional, que los equipos de radio de todo barco mercante, tanto extranjero como nacional, serán sellados en los puertos, bahías, fondeaderos y aguas dentro de la jurisdicción de los Estados Unidos de América.

(Expte. 5-E-1238-c/a-1942).

*Buenos Aires, Febrero 18 de 1942*

Juan F. Chihigaren
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 9 a la Circular No. 35 de 1939

## Distintivos que deben usar los buques mercantes neutrales para asegurar su reconocimiento en navegación

Comunicación del Gobierno de Alemania

Para conocimiento de las Dependencias de esta Prefectura General y de quienes corresponda, se transcribe a continuación el texto de la nota dirigida por la Embajada de Alemania en nuestro país al Departamento de Relaciones Exteriores y Culto, que dice así:

« *Buenos Aires, Febrero 10 de 1942.*

Señor Ministro:

Por encargo de mi Gobierno tengo el honor de dirigirme a V. E. con el fin de poner en su conocimiento lo que a continuación me permito exponer:

El Gobierno del Reich en el transcurso de esta guerra reiteradamente ha tenido oportunidad de señalar que los buques mercantes neutrales, a fin de eludir toda confusión con barcos enemigos, debieran navegar únicamente provistos de distintivos que los hagan reconocibles como tales.

En vista de la extensión de la guerra marítima en el Atlántico, el Gobierno de Alemania tiene el honor de recordar los citados antecedentes y se permite sugerir al Gobierno de la República Argentina —por si no las hubiese dispuesto ya— la adopción de las medidas legales o administrativas adecuadas para asegurar aquella identificación de los buques de bandera argentina e impedir de este modo confusiones con barcos enemigos y con ellas incidentes que el Gobierno del Reich deploraría.

Al respecto cree oportuno señalar que, según las enseñanzas de la experiencia, el reconocimiento del carácter neutral de los buques únicamente se halla garantizado si ostentan perceptiblemente los colores nacionales pintados en los costados y en cubierta, y si, idénticamente como la bandera, dichos colores son iluminados clara y visiblemente durante las horas de obscuridad.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a V. E. las seguridades de mi más alta consideración.

Fdo. Erich Otto Meynen».

(Expte. 5-E-2639-c/a-1942).

*Buenos Aires, Marzo 21 de 1942*

Juan F. Chihigaren
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 10 a la Circular No. 35 de 1939

**Sobre establecimiento de las zonas de contralor marítimo de Cristóbal y del Golfo de Panamá, y la reglamentación para el contralor de las mismas por parte del Gobierno de los Estados Unidos de Norte América**

Para conocimiento de las Dependencias de esta Prefectura General y fines que correspondan, se transcribe a continuación el texto de una disposición establecida por el Gobierno de los Estados Unidos de Norte América para la navegación en las áreas marítimas de Cristóbal y Golfo de Panamá que dice así:

"Por cuanto los Estados Unidos están ahora en guerra, y es esencial el establecer en interés de la defensa nacional las zonas de contralor marítimo abajo mencionadas; y

Por cuanto el Gobierno de la República de Panamá ha solicitado la cooperación del gobierno de los Estados Unidos para ejercer el contralor en aguas panameñas adyacentes al Canal de Panamá, de acuerdo con la obligación conjunta de ambos países bajo los términos de su Tratado General de Marzo 2 de 1926, y por otra parte, asegurar la protección efectiva de dicho Canal;

En consecuencia, yo, **Franklin D. Roosevelt**, en virtud de la autoridad que me inviste como Presidente de los Estados Unidos y como Comandante en Jefe del Ejército y Marina de los Estados Unidos, y de acuerdo con el principio de defensa propia de la Ley de Naciones, establezco y proclamo por la presente las zonas descriptas más abajo como zona del contralor marítimo Cristóbal y zona de contralor marítimo Golfo de Panamá con el propósito de salvaguardar el Canal de Paramá y para la defensa nacional y del hemisferio, y establezco la siguiente reglamentación para el contralor de las mismas. .

## ZONA DE CONTRALOR MARITIMO CRISTOBAL.—

Todas las aguas comprendidas dentro del límite marino de un arco trazado, tomando como centro el faro luminoso en Cristóbal, zona del Canal, con un radio de 36 millas marinas, y que corte la línea de la costa por el Este, en cercanías de la posición Latitud 90° 35' N. y Longitud 79° 21' O. y por el Oeste en las cercanías de la posición Latitud 09° 08' N. y Longitud 80° 29' O.

## ZONA DE CONTRALOR MARITIMO GOLFO DE PANAMA.—

Todas las aguas del Golfo de Panamá al Norte de Latitud 8° N.

## REGLAMENTACION PARA EL CONTRALOR DE LAS ZONAS DE CONTRALOR MARITIMO DE CRISTOBAL Y DEL GOLFO DE PANAMA.—

1°.—Una embarcación que no navegue bajo la supervisión naval de los Estados Unidos o de otra autorizada de los Estados Unidos no entrará ni navegará las aguas de las Zonas de Contralor Marítimo arriba descriptas sinó durante la luz diurna, y cuando prevalezcan condiciones de buena visibilidad, y entonces únicamente después de que se

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

haya obtenido el correspondiente permiso. Se deberán hacer anticipadamente los trámites para la entrada o navegación a través o dentro de las mencionadas zonas, con preferencia por medio de solicitud a una Jefatura de Distrito Naval de los Estados Unidos, con anterioridad a la salida o por medio de comunicación radiotelegráfica o visual al acercarse a los límites exteriores marinos de cualquiera de las zonas. Si se utilizare la radiotelegrafía, la llamada «NQO» se deberá hacer sobre una frecuencia de 500 kilociclos, y se solicitará permiso para entrar a puerto. En dicha solicitud se deberá informar el nombre de la embarcación, objeto de entrada y el nombre del capitán Si se utilizaren comunicaciones visuales, el procedimiento será esencialmente el mismo.

2º.—Aún cuando ya tuviere concedido el permiso, queda obligada toda embarcación al penetrar en las mencionadas zonas, a obedecer cualquier indicación ulterior que reciba de la Marina de Guerra de los EE. UU. o de cualquier otra Autoridad de los Estados Unidos.

3º.—Una embarcación podrá esperar ser vigilada en sus movimientos dentro de las mencionadas zonas, ya sea por medio de naves de superficie o por aero-naves. Dichas naves controladoras o de vigilancia, aéreas o de superficie, se identificarán por medio de la exhibición prominente del «Unión Jack».

4º.—Esta reglamentación podrá ser suplementada con ordenanzas de la Autoridad Naval local de los EE. UU. según fueren necesarias para cubrir las circunstancias y condiciones del lugar.

5º.—Cualquier embarcación o persona dentro de las zonas mencionadas que omitiere el cumplimiento de esta Reglamentación u Ordenanzas atingentes que se dictaren, o que desobedeciere una orden de Autoridad Naval de los EE. UU., o que ejecutare cualquier acto que hiciere peligrar la eficacia de las mismas u otras defensas, o que cometiere cualquier acto que menoscabare las defensas de los Estados Unidos, dicha embarcación o persona, podrá sufrir la acción de la fuerza necesaria para lograr cumplimiento, y podrá ser detenida o arrestada, o sufrir penalidades o decomiso, dentro de los preceptos de la ley. El Ministro de Marina está encargado de hacer cumplir las presentes reglamentaciones. En testimonio de lo cual, Yo firmo de mi puño y letra y hago sellar con el sello de los Estados Unidos.—FRANKLIN D. ROOSEVELT.—Por el Presidente: CORDEL HULL (Ministro) Secretario de Estado.

(Expte. E-2523-c/a-1942).

*Buenos Aires, Marzo 24 de 1942*

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 11 a la Circular No. 35 de 1939

## Sobre proclamación del Presidente de los EE. UU. que establece la zona de control marítimo de Hawaii, y que dicta normas para su control

Para conocimiento de las Dependencias de esta Prefectura General y quienes corresponda, se transcribe a continuación la proclamación del Presidente de los Estados Unidos de Norte América que establece la zona de control marítimo de Hawaii y dicta normas para su control:

« Por cuanto los Estados Unidos se encuentran ahora en guerra y el establecimiento de la zona de control marítimo que más abajo se detalla es necesario en interés de la defensa nacional:

« Por tanto Yo, Franklín D. Roosevelt, presidente de los Estados Unidos de Norte América, en virtud de los poderes de que estoy investido como Presidente de los Estados Unidos y como Comandante en Jefe del Ejército y Marina de los Estados Unidos, y de acuerdo con el principio de defensa propia del Derecho Internacional, por la presente fijo y proclamo a la zona que más adelante se detalla como la Zona de Control Marítimo de Hawaii, y prescribo las siguientes normas para su control:

### Zona de control marítimo de Hawaii

« Todas las zonas comprendidas dentro de la zona limitada por las líneas que unen sucesivamente los puntos siguientes:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 22° 30' | latitud N. | 158° | longitud O. |
| 21° | latitud N. | 155° 30' | longitud O. |
| 20° 30' | latitud N. | 155° 30' | longitud O, |
| 20° | latitud N. | 158° 30' | longitud O. |
| 21° | latitud N. | 159° | longitud O. |
| 22° | latitud N. | 159° | longitud O. |
| 22° 30' | latitud N. | 158° | longitud O. |

### Normas para el control de la zona de control marítimo de Hawaii

1.°—Un buque que no navegue bajo la supervisión naval u otra supervisión autorizada de los EE. UU. no deberá entrar en las aguas de la Zona de Control Marítimo de Hawaii ni navegar por ellas, excepto a la luz del día, cuando haya buenas condiciones de visibilidad, y en ese caso tan solo después de haber obtenido permiso expreso. Para entrar en dicha zona a navegar por ella, deberán hacerse arreglos previos, de preferencia mediante solicitud formulada con anterioridad a la partida ante un Cuartel General de Distrito Naval de los EE. UU. o mediante comunicación por radio u óptica al aproximarse a los límites marítimos de la zona. Si se emplea la radiotelegrafía, se hará la llamada «NQO» en una frecuencia de 500 kilociclos, y se pedirá permiso para entrar en el puerto. En el pedido se deberán dar, el nombre del buque, el motivo de la entrada y el nombre del Capitán. Si se emplean comunicaciones ópticas, el trámite deberá ser esencialmente el mismo.

2.°—Aún en el caso de haberse obtenido permiso, incumbe a todo buque que entre en dicha zona obedecer cualquiera otra indicación recibida de la Marina de los EE. UU. o de cualquier otra Autoridad de los EE. UU.

3.°—Todo buque estará sujeto a que sus movimientos sean obser-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

vados dentro de dicha zona, ya sea por medio de naves de superficie o aeronaves. Dichas naves de superficie o aeronaves de control podrán ser identificadas por la exhibición ostensible de «UNION JACK».

4.º—Estas normas podrán ser completadas con las normas de la Autoridad Naval local de los EE. UU. que sean necesarias para hacer frente a las circunstancias y condiciones locales.

5.º—Si cualquier buque o persona dentro de dicha zona desatendiera estas normas o las normas dictadas de conformidad con ellas o no acatara una orden de la Autoridad Naval de los Estados Unidos o ejecutara cualquier acto que amenace la eficiencia de las defensas de minas u otras, o tomara en esa zona cualquier actitud inamistosa hacia la defensa de los EE. UU., dicho buque o persona podrán ser obligados por la fuerza a cumplir y estarán sujetos a detención o arresto, o a penalidades o pérdidas de derechos, de acuerdo con la Ley, siendo el Derecho Internacional aplicable a las infracciones cometidas en alta mar.

El Ministro de Marina está encargado de hacer observar estas normas.

En fé de lo cual, he firmado la presente de mi puño y letra y le he hecho aplicar el sello de los Estados Unidos de América.

Dada en la Ciudad de Wáshington a los veintisiete días de diciembre del año de Nuestro Señor mil novecientos cuarenta y uno, y 166º de la Independencia de los Estados Unidos de América.

Franklin D. Roosevelt.»

Por el Presidente

Cordell Hull

Secretario de Estado.

(Expte. E-2815-c/a-1942).




*Buenos Aires, Marzo 25 de 1942*

**Juan F. Chihigaren**

CAPITAN DE NAVIO

PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

## Agregado No. 12 a la Circular No. 35 de 1939

**Insignias de toda la Aviación de Combate del Ejército y la Marina de los Estados Unidos de Norte América**

Para conocimiento de las Dependencias y de quienes corresponda se transcribe a continuación las instrucciones recibidas en el Ministerio de Marina, y remitidas por el Gobierno de los Estados Unidos de ¡Norte América.

«Toda la Aviación de combate del Ejército y la Marina de los Estados Unidos llevará, a partir del 15 de mayo, la siguiente insignia: dentro de un círculo azul, una estrella blanca de cinco puntas.

En esa fecha quedarán eliminadas las marcas de la cola, consistentes en franjas rojas y blancas, y el círculo rojo en el centro de la insignia, que habían sido usados hasta ahora.

A fin de que los funcionarios interesados queden informados de lo que antecede, le ruego notifique inmediatamente a las autoridades que corresponda».

(Circular N° 8-1942 del M. M.).

*Buenos Aires, Junio 9 de 1942*

**Raúl Somerville**
CAPITAN DE NAVIO (R)
SUBPREFECTO GENERAL MARITIMO
en ausencia del Sr. Prefecto General Marítimo

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 12 a la Circular No. 35 de 1939

**Insignias de toda la Aviación de Combate del Ejército y la Marina de los Estados Unidos de Norte América**

Para conocimiento de las Dependencias y de quienes corresponda se transcribe a continuación las instrucciones recibidas en el Ministerio de Marina, y remitidas por el Gobierno de los Estados Unidos de ¡Norte América.

«Toda la Aviación de combate del Ejército y la Marina de los Estados Unidos llevará, a partir del 15 de mayo, la siguiente insignia: dentro de un círculo azul, una estrella blanca de cinco puntas.

En esa fecha quedarán eliminadas las marcas de la cola, consistentes en franjas rojas y blancas, y el círculo rojo en el centro de la insignia, que habían sido usados hasta ahora.

A fin de que los funcionarios interesados queden informados de lo que antecede, le ruego notifique inmediatamente a las autoridades que corresponda».

(Circular Nº 8-1942 del M. M.).

*Buenos Aires, Junio 9 de 1942*

**Raúl Somerville**
CAPITAN DE NAVIO (R)
SUBPREFECTO GENERAL MARITIMO
en ausencia del Sr. Prefecto General Marítimo

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 13 a la Circular No. 35 de 1939

## Zonas minadas, peligrosas para la navegación

(Golfo de Paria—Venezuela)

Para conocimiento de las Dependencias y quienes corresponda, se transcribe a continuación el texto de la comunicación dada a conocer por el Departamento de Estado de los Estados Unidos de Norte América, que dice así:

« El Ministro de Relaciones Exteriores presenta sus saludos a Sus Excelencias y a los señores Jefes de Misión y tiene el honor de comunicarles que, como resultado de un convenio entre este Gobierno y el Gobierno de Venezuela, han sido minadas las entradas al golfo de Paria. Se reproduce a continuación, a pedido del Ministerio de Marina, el texto de una comunicación referente a entradas minadas del golfo de Paria. Esta información ya ha sido trasmitida por radio con el carácter de «aviso a los navegantes».

a) De la farola de Punta Icacos (Punta Corral), siguiendo el rumbo 270° verdadero, hasta los 61° 57' 30" de longitud oeste.

De ahí, siguiendo el rumbo 180° verdadero, hasta la costa venezolana.

Sígase la línea de la costa hasta los 61° 49' 30" de longitud oeste.

De ahí, siguiendo el rumbo 000° verdadero, hasta Punta Icacos.

Sígase la línea de la costa hacia el oeste hasta la farola de Punta Icacos (Punta Corral).

b) Desde la extremidad septentrional de Punta Mejillones siguiendo el rumbo 000° verdadero, hasta los 10° 46' 30" de latitud norte.

De ahí, en dirección sudeste, hasta un punto situado en la marcación 344° verdadero, distante 2,5 millas de la farola de Chacachacare.

De ahí, en dirección sudeste hasta la farola de Chacachacare.

De ahí, en dirección sudeste a lo largo de la costa hasta los 61° 45' 00" de longitud oeste.

De ahí, siguiendo el rumbo 180° verdadero, hasta los 10° 39' 30" de latitud norte.

De ahí, siguiendo el rumbo 270° verdadero, hasta la costa venezolana.

De ahí, hacia el norte, a lo largo de la costa, hasta Punta Mejillones.

c) Desde la extremidad más occidental de Cabo Garfio, siguiendo el rumbo 270° verdadero, hasta los 61° 44' 15" de longitud oeste.

De ahí, siguiendo el 000° verdadero, hasta los 10° 44' 00" de latitud norte,

De ahí, en dirección noreste, hasta los 10° 45' 00" de latitud norte y 61° 38' 00" de longitud oeste.

De ahí, siguiendo el rumbo 180° verdadero, hasta la costa de Trinidad.

De ahí, en dirección sudoeste, a lo largo de la costa, hasta la extremidad más occidental de la punta situada entre Bahía Scotland y Bahía Teterón.

De ahí, hacia el oeste, hasta Punta Dominique.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

De ahí, hacia el oeste, a lo largo de la costa occidental de la isla Monos, hasta Cabo Cela.

De ahí, en dirección sudoeste, hasta los 10° 40' 00" de latitud norte y 61° 42' 30" de longitud oeste.

De ahí, en dirección noroeste, hasta Punta de Cabras.

De ahí, hacia el norte, a lo largo de la costa occidental de isla Huevos, hasta Cabo Garfio.

No se dispondrá de piloto. Como medida temporaria el canal puede ser usado durante la luz del día solamente; esto es, desde la salida hasta la puesta del sol.

Para salir del Golfo de Paria los buques deberán dirigirse al punto A, situado en los 10° 38' 00" de latitud norte y 61° 43' 15" de longitud oeste, directamente al Sud de Punta de Cabras. De ahí, navéguese 2.5 millas siguiendo el rumbo 000° verdadero. De ahí, siguiendo el rumbo 320° verdadero, hasta los 61° 45' 00" de longitud oeste. De ahí, siguiendo el rumbo 000° hasta el punto B, en los 10° 45' 00" de latitud norte. Para entrar al Golfo, deberá seguirse el camino inverso.

Se instalarán boyas luminosas en Punta de Cabras y Punta Balcine, como auxilio adicional a la navegación. Las características luminosas serán dadas a conocer en los avisos a los navegantes».

(Expte. 5-E-5097-c/a-1942).

*Buenos Aires, Junio 12 de 1942*

**Raúl Somerville**
CAPITAN DE NAVIO (R)
SUBPREFECTO GENERAL MARITIMO
en ausencia del Sr. Prefecto General Marítimo

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado N° 14 a la Circular N° 35 de 1939

**Para conocimiento de las Dependencias y quienes corresponda, se transcribe a continuación el texto de la comunicación dada a conocer por el Gobierno de los Estados Unidos de Norte América, que dice así:**

**« Establecimiento de la zona de control marítimo de Boston y prescripción del reglamento para su control»**

Por el Presidente de los Estados Unidos de América

**Proclamación**

«Por cuanto los Estados Unidos están ahora en guerra, y el establecimiento de las zonas de control marítimo a continuación descriptas, es necesario en el interés de la defensa nacional:

Por tanto Yo, Franklin Roosevelt, en virtud de la autoridad de que estoy investido como Presidente de los Estados Unidos de América y como Comandante en Jefe del Ejército y la Marina de los Estados Unidos, y de acuerdo con el principio de autodefensa del Derecho de Gentes, establezco y proclamo por la presente la zona a continuación descripta, Zona de Control Marítimo de Boston, y prescribo el siguiente reglamento para su control:

**Zona de control marítimo de Boston**

Todas las aguas comprendidas dentro de las líneas que corren como sigue:

El origen se encuentra en la intersección de la costa occidental de Sandy Bay, Cape Ann, Massachussets, y el paralelo 42° 40' de latitud norte; la longitud aproximada de este punto es 70° 37' 23" Oeste.

De ahí, siguiendo a lo largo de ese paralelo hasta la longitud 70° 12' 30" oeste.

De ahí, siguiendo aproximadamente la marcación verdadera 152° hasta un punto de coordenadas 42° 00' de latitud norte y 69° 44' de longitud oeste; y

De ahí siguiendo el rumbo oeste verdadero, hasta la costa oriental de Cape Cod, Massachussets, en punto de longitud aproximada de 72° 01' 10" oeste.

**Reglamento para la zona de control marítimo de Boston**

1.— Un buque que no navegue bajo la supervisión de la Marina de los Estados Unidos, o bajo la supervisión de alguna otra autoridad norteamericana, no entrará o navegará en las aguas de la zona de control marítimo arriba descripta excepto durante la luz del día, cuando reinan buenas condiciones de visibilidad y sólo después de haber obtenido un permiso específico. Deben hacerse arreglos previos para la entrada en, o navegación por, o dentro de dicha zona, preferiblemente presentado, antes de zarpar, una solicitud al Cuartel General de un Distrito Naval norteamericano o por radio o señales ópticas, cuando el buque se aproxima al límite marítimo de la zona. Si se

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

usa la radiotelegrafía, deberá hacerse la llamada «NQO» en una frecuencia de 500 kilociclos, y solicitar permiso para entrar en el puerto. Al hacer el pedido deberá establecerse el nombre del buque, el objeto de la entrada y el nombre del Capitán. Si se usan señales ópticas, el procedimiento será esencialmente el mismo.

2.—Aunque se haya obtenido permiso, todo buque que entre a dicha zona tiene obligación de obedecer cualesquiera instrucciones ulteriores emanadas de la Marina de los Estados Unidos o de otra autoridad norteamericana.

3.—Los movimientos de un buque que se encuentre dentro de dicha zona, pueden ser controlados ya sea por buques de superficie, ya sea por aviones. Estos buques de superficie o aviones podrán ser identificados porque llevarán en sitio bien visible, la bandera norteamericana.

4.—Este reglamento puede ser complementado por reglamentos emanados de la autoridad local norteamericana, cuando ello sea necesario en virtud de condiciones o circunstancias locales.

5.—Si cualquier buque o persona dentro de dicha zona, no cumpliera este reglamento, o reglamentos derivados del presente, o no obedeciera una orden de la autoridad naval norteamericana, o realizara algún acto que pone en peligro la eficiencia de las defensas de minas u otras defensas, o llevara a cabo alguna acción contraria a la defensa de los Estados Unidos; en ese caso, tal buque o persona puede verse sujeto a que se emplee con respecto a él la fuerza necesaria para asegurar el cumplimiento, y puede verse sujeto a detención o arresto o penalidades de acuerdo con la ley.

En fé de lo cual he firmado aquí abajo con mi puño y letra y dispuesto que se estampe el sello de los Estados Unidos de América.

Hecho en la ciudad de Washington, el 10 de febrero de 1942 y 166 de la Independencia norteamericana.

Franklin Roosevelt.

Por el Presidente: Cordell Hull».

(Expte. 5-E 5183-c/a-1942).

*Buenos Aires, Junio 18 de 1942*

**Raúl Somerville**
CAPITAN DE NAVIO (R)
SUBPREFECTO GENERAL MARITIMO
en ausencia del Sr. Prefecto General Marítimo



Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 15 a la Circular No. 35 de 1939

Para conocimiento de las Dependencias y quienes corresponda, se transcribe a continuación el texto de la Proclamación Nº 2543 del Señor Presidente de los Estados Unidos de Norte América estableciendo zonas de control marítimo, que dice así:

«Establecimientos de zonas de control marítimo en San Francisco, Río Columbia, Estrecho Puget, Alaska de Sudeste, Estrecho Prince William, Kodiak y Unalaska; y prescripción del reglamento para su control.

Por el Presidente de los Estados Unidos de América

PROCLAMACION:

Por cuanto los Estados Unidos están ahora en guerra, y el establecimiento de las zonas de control marítimo a continuación descriptas es necesario en interés de la defensa nacional;

Por tanto, yo, Franklin Roosevelt, en virtud de la autoridad de que estoy investido como Presidente de los Estados Unidos y como Comandante en Jefe del Ejército y de la Marina de los Estados Unidos, y de acuerdo con el principio de autodefensa del Derecho de Gentes, por la presente establezco y proclamo las zonas a continuación descriptas, Zonas de Control Marítimo, y prescribo el siguiente reglamento para su control:

## Zona de Control Marítimo de San Francisco

Todas las aguas comprendidas en las aguas encerradas en la zona delimitada por las siguientes líneas: el origen está en el faro de Punta Reyes, California, cuya posición aproximada es 37° 59' 45" de latitud norte y 123° 01' 20" de longitud oeste;

De ahí siguiendo aproximadamente la marcación verdadera 225°, hasta un punto de coordenadas 37° 49' 08" de latitud norte y 123° 14' 32" de longitud oeste;

De ahí siguiendo aproximadamente la marcación verdadera 145° 30', hasta un punto de coordenadas 37° 20' de latitud norte 122° 49' 22" de longitud oeste; y de ahí, siguiendo el rumbo Este verdadero, hasta un punto de la costa de longitud aproximada 122° 24' 08" oeste.

## Zona de Control Marítimo de Río Columbia

Todas las aguas comprendidas entre la costa y el arco de circunsferencia con centro en North Head Light, Washington, y un radio de 50 millas marinas; esta circunsferencia corta la costa, en el sud, en un punto de coordenadas aproximadas 45° 28' 15" de latitud norte y 123° 58' 15" de longitud oeste; y en el norte, en un punto de coordenadas aproximadas 47° 08' 50" de latitud norte y 124° 10' 50" de longitud oeste.

## Zona de Control Marítimo de Estrecho Puget

Todas las aguas, excluídas las aguas territoriales canadienses, comprendidas entre la costa y el arco de circunsferencia con centro en Cape Flattery Light, Washington, y radio de 50 millas marinas; esta circunsferencia corta a la línea de la costa en el Sud, en un punto de coordenadas aproximadas 47° 35' de latitud norte y 124° 22' de longitud oeste; en el norte corta al límite marítimo de las aguas territoriales canadienses en un punto de coordenadas aproximadas 48° 56' 30" de latitud norte y 125° 40' 30" de longitud oeste.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

### Zona de Control Marítimo de Alaska del Sud-Este

Todas las aguas comprendidas dentro de las siguientes líneas: el origen es un punto situado en la frontera de Alaska con Canadá, en la entrada Sudoeste del Canal de Portland, cuyas coordenadas aproximadas son 54° 44' de latitud norte y 130° 43' de longitud oeste;

De ahí, siguiendo a lo largo de dicha frontera y la extensión marítima de la misma con una marcación verdadera aproximada de 265° 30' hasta un punto de coordenadas aproximadas de 54° 35' de latitud norte y 134° 29' de longitud oeste;

De ahí siguiendo aproximadamente la marcación verdadera 326° 24' hasta un punto de coordenadas aproximadas de 58° 33' de latitud norte y 139° 14' 30" de longitud oeste; y

De ahí, siguiendo aproximadamente la marcación verdadera 85° 30', hasta el cabo norte de bahía Linya, Alaska, cuyas coordenadas aproximadas son 58° 36' 40" de latitud norte y 137° 40' 20" de longitud oeste.

### Zona de Control Marítimo del Estrecho de Prince William

Todas las aguas comprendidas dentro de las siguientes líneas: el origen está en el faro de Pinnacle Rock, situado en el extremo sudoeste del cabo San Elías, Alaska, cuyas coordenadas aproximadas son 59° 48' de latitud norte y 144° 36' de longitud oeste; de ahí en dirección aproximada hacia el sud, hasta un punto de coordenadas 59° de latitud norte y 144° 36' de longitud oeste; De ahí con rumbo aproximado oeste verdadero, hasta un punto de coordenadas 59° de latitud norte y 150° 26' de longitud oeste; y de ahí, con rumbo aproximado norte verdadero hasta el extremo sud-oeste de Outer Island, que es una isla perteneciente al grupo de las Pye Island, extremo cuyas coordenadas aproximadas son 59° 20' 35" de latitud norte y 150° 26' de longitud oeste.

### Zona de Control Marítimo de Kodiak

Todas las aguas comprendidas entre la costa y un arco de circunsferencia con centro en Kodiak, Alaska, y un radio de cincuenta millas marinas; esta circunsferencia corta a la línea de la costa en 4 puntos; uno situado al norte, en Point Banks, cuyas coordenadas aproximadas son 58° 36' de latitud norte y 152° 22' de longitud oeste; otro situado al sud, cuyas coordenadas aproximadas son 57° 05' de latitud norte y 153° 13' de longitud oeste; otro situado al oeste, cuyas coordenadas aproximadas son 57° 31' de latitud norte y 153° 52' de longitud oeste; y el último situado también al norte, cuyas coordenadas aproximadas son 58° 36' de latitud norte y 152° 36' de longitud oeste.

### Zona de Control Marítimo de Unalaska

Todas las aguas contenidas dentro de los dos arcos de circunsferencia descriptos a continuación: el primer arco pertenece a la circunsferencia con centro en Unalaska, Alaska, y un radio de 50 millas marinas y corta a la costa en cuatro puntos, cuyas respectivas coordenadas aproximadas son las siguientes: 53° 17' 30" de latitud norte y 167° 35' de longitud oeste; 53° 23' de latitud norte y 167° 42' de longitud oeste; 53° 29' de latitud norte y 167° 49' de longitud oeste; y 53° 31' 30" de latitud norte y 167° 51' de longitud oeste; este arco corta al segundo en dos puntos, cuyas coordenadas aproximadas son: 54° 40' de latitud norte y 166° 05' de longitud oeste; y 53° 35' de latitud norte y 165° 10' de longitud oeste.

El segundo arco pertenece a una circunsferencia con centro en el faro de Scotch Cap., en el extremo sudoeste de la isla Chumiak, Alaska; tiene un radio de 50 millas marinas y corta a la costa en dos puntos, cuyas respectivas coordenadas aproximadas son: 54° 41' 15" de latitud norte y 163° 24' 15" de longitud oeste y 55° 02' 10" de latitud norte y 163° 48' 30" de longitud oeste; este arco corta al primero en los puntos indicados en el párrafo anterior.

### Reglamento para el Control de las Zonas de Control Marítimo anteriormente indicadas

1.—Todo buque que no navegue bajo la supervisión de la Marina norteamericana o de otra autoridad norteamericana, no entrará o navegará en las aguas pertenecientes a dichas zonas de control marítimo, excepto durante el tiempo de luz, cuando reinan buenas condiciones de visibilidad y sólo después de haber obtenido un permiso específico. Deben hacerse con anticipación arreglos para entrar en, o navegar por, o dentro de dichas zonas de control marítimo; y la manera preferible de hacerlo es presentar antes de zarpar una solicitud al Cuartel General de un Distrito Naval norteamericano; también podrá ello hacerse por radio o por medio de señales ópticas, cuando el buque se aproxima al límite marítimo de la zona. Si se usa la radiotelegrafía, deberá transmitirse la señal de llamada «NQO» en una frecuencia de 500 kilociclos, y solicitarse permiso para entrar al puerto. En la solicitud deberá figurar el nombre del buque, el objeto de la entrada y el nombre del Capitán. Si se usan señales ópticas, el procedimiento será esencialmente el mismo.

2.—Aún cuando se haya obtenido permiso, todo buque que entre a dichas zonas debe obedecer cualesquiera instrucciones ulteriores que reciba de la Marina de los Estados Unidos, o de otra autoridad norteamericana.

3.—Los movimientos del buque dentro de las zonas mencionadas podrán ser fiscalizados por buques de superficie, o por aviones. Estos buques o aviones revelarán su identidad desplegando de manera visible, la bandera norteamericana.

4.—Este reglamento puede ser completado por reglamentos de la autoridad marítima norteamericana local, cuando ello sea necesario de acuerdo a las circunstancias y condiciones locales.

5.—Si cualquier buque o persona no respetare, dentro de dichas zonas, este reglamento, o reglamentos dados a conocer a raíz del presente, o deje de obedecer una orden de la autoridad marítima norteamericana, o realice algún acto que ponga en peligro la eficiencia de las defensas con minas u otras defensas, o realice allí alguna acción contraria a la defensa de los Estados Unidos, en ese caso, tal buque o persona puede verse sujeto a la aplicación de la fuerza necesaria para asegurar el cumplimiento del reglamento, y puede verse expuesto a detención o arresto, o penalidades o multa, de acuerdo con la ley.

El Ministro de Marina está encargado de hacer cumplir este reglamento.

En fé de lo cual, he firmado aquí abajo con mi puño y letra y dispuesto que se estampe el sello de los Estados Unidos de Norte América.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Hecho en la ciudad de Washington, el 25 de Marzo de 1942 y año 166 de la Independencia norteamericana.

Franklin D. Roosevelt

Por el Presidente
Summer Welles
Subsecretario de Relaciones Exteriores».

(Expte. 5-E-5435-c/a-1942).

PREFECTURA NAVAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

*Buenos Aires, Julio 1 de 1942*

**Raúl Somerville**
CAPITAN DE NAVIO (R)
SUBPREFECTO GENERAL MARITIMO
en ausencia del Sr. Prefecto General Marítimo

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado Nº 16 a la Circular Nº 35 de 1939

Para conocimiento de las Dependencias y quienes corresponda, se transcribe a continuación el texto de la comunicación dada a conocer por nuestro Agregado Naval y Aeronáutico en los Estados Unidos de Norte América, referente a zonas peligrosas en el Atlántico, que dice así:

El Secretario de Estado presenta sus cumplimientos a S.S. E.E. y Señores Jefes de Misión y tiene el honor de comunicarles tres avisos emitidos por el Departamento de Marina dando notificación del establecimiento de áreas peligrosas sobre la costa del Atlántico.

**Advertencia especial N.º 175 - 30 de Abril de 1942**

Las autoridades navales de Estados Unidos anuncian que se ha establecido un área peligrosa afuera del Cabo Hatteras, Carolina del Norte, según se indica a continuación.

Desde un punto de la ribera de Isla Ocracoke en 75° 58' W de lohgitud, desde allí hacia el sud hasta los 34° 53' N de latitud, siguiendo al este hasta los 75° 31' W de longitud, desde allí hacia el noreste hasta los 35° 05' N de latitud y 75° 22' W de longitud, desde este punto hacia el norte hasta los 35° 08' N de latitud, siguiendo al noreste hasta el punto 35° 17' N de latitud y 75° 28' W de longitud, y desde allí hacia el oeste hasta la costa.

Se advierte a todos los buques que no deben entrar en esta área sino bajo el control de las autoridades navales norteamericanas.

**Advertencia especial N.º 176 - 13 de Mayo de 1942**
Estados Unidos

Se ha establecido una zona peligrosa al norte de Key West, Florida, entre los paralelos 25° 10' N y 24° 36' N y los meridianos 82° 10' W y 81° 30' W.

Los buques no deben entrar a esta zona sino bajo el control de las autoridades navales norteamericanas.

**Advertencia especial N.º 177 - 19 de Mayo de 1942**

Las autoridades navales de los Estados Unidos anuncian que se ha establecido una zona peligrosa en las proximidades del Cabo Fear, Carolina del Norte, según se indica:

Desde un punto de la costa cerca de la caleta Tubbs, en longitud 78° 28' W, hacia el sud hasta los 33° 43' N de latitud; desde allí hacia el sudeste hasta el punto de 33° 35' N de latitud y 78° 12' 42" W de longitud, siguiendo hacia el este hasta los 77° 50' W de longitud; desde allí hacia el norte hasta los 33° 50' 48" N de latitud y luego hacia el oeste hasta la costa en línea con el Faro de Cabo Fear.

Se advierte a todos los buques que no deben entrar a esta zona sino bajo el control de las autoridades navales norteamericanas.

Departamento de Estado,
Washington, Mayo 30 de 1942).

(Expte:-5-E-5835-c/a-1942).

*Buenos Aires, Julio 3 de 1942*

**Raúl Somerville**
CAPITAN DE NAVIO (R)
PREFECTO GENERAL MARITIMO
Accidental

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 17 a la Circular No. 35 de 1939

## Normas y disposiciones del Departamento de Marina de los Estados Unidos de América relativa a la entrada de buques neutrales en los puertos del atlántico y del golfo

Para conocimiento de las Dependencias y quienes correspondan se transcribe a continuación el texto de la nota de la embajada de los Estados Unidos de América que dice asi:

«La embajada de los Estados Unidos de América presenta sus saludos al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y tiene la honra de solicitar que sean puestas en conocimiento de las autoridades argentinas competentes las siguientes notificaciones expedidas por el Departamento de Marina de los Estados Unidos:

a) Todo barco neutral que no opere bajo la Administración Británica o Estadounidense entrará únicamente en uno de los siguientes puertos de la costa Atlántica o del Golfo para proveerse de combustible:

Baltimore

Nueva Orleans

b) Todo barco neutral deberá indicar por radio su posición, ruta y velocidad, cuarenta y ocho horas antes de llegar frente a los puertos mencionados y también cuarenta y ocho horas después de su salida de dichos puertos. Esta notificación por radio deberá dirigirse a «CONNAV WASHINGTON» y podrá enviarse por intermedio de estaciones de radio costeras comerciales o del Gobierno de los Estados Unidos. La Marina de los Estados Unidos cubrirá el costo de la utilización de las estaciones costeras y líneas telegráficas.

c) Las instrucciones para entrar y navegar por las aguas costeras e interiores de los Estados Unidos serán dadas a los barcos mercantes entrantes, por un oficial de abordaje, fuera del puerto de entrada.

d) Instrucciones análogas para la salida de un puerto de los Estados Unidos serán dadas por el director del puerto antes de zarpar.

e) Antes de salir con destino a un puerto de los Estados Unidos, un barco neutral deberá remitir al Cónsul de los Estados Unidos en el puerto de salida una lista detallada de cada pasajero, indicando el nombre, sexo, fecha y lugar de nacimiento, tipo de visación o número de pasaporte. Una lista completa de la tripulación con el nombre y categoría de cada miembro de la tripulación, deberá remitirse también.

f) En caso de no cumplirse las instrucciones indicadas en el párrafo e), la información requerida deberá remitirse por radio por lo menos cuarenta y ocho horas antes de llegar a un puerto de los Estatos Unidos. Si se han recogido pasajeros o sobrevivientes durante el viaje, deberá trasmitirse informes relativos a los mismos, por radio, antes de llegar.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

g) Se aconseja a los barcos neutrales que no se dirigen a un puerto de la costa del Atlántico, que se mantengan a una distancia de por lo menos 500 millas de la costa atlántica de los Estados Unidos.

h) La fiel observancia de estas instrucciones por parte de los barcos neutrales reducirá cualquier riesgo existente y hará que se produzcan menos demoras y dificultades».

(Expte. 5-E-8817-c/a-1942).

*Buenos Aires, Octubre 5 de 1942*

PREFECTURA GENERAL NAVAL
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

**Enrique B. García**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 18 a la Circular No. 35 de 1939

1ª.) **Sobre disposición Gobierno EE. UU. del Brasil relativa a visación roles tripulación donde figuren súbditos del Eje**—Se hace saber a las Dependencias de esta Prefectura General que la embajada del Brasil acreditada ante nuestro país ha comunicado al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, que de acuerdo con instrucciones de su Gobierno, los consulados brasileños no visarán los roles de tripulación donde figuren súbditos del Eje, aunque sean naturalizados en la Argentina o en cualquier otro país americano.

(Expte. 5-E-8749-c/a-1942).

2ª.) **Barcos argentinos que operan en aguas portorriqueñas; no le son aplicables las restricciones adicionales publicadas en el Agregado Nº 17.** - Para conocimiento de las Dependencias y quienes corresponda, se transcribe a continuación el texto de la nota de la Embajada de los Estados Unidos de América que dice así:

«La Embajada de los Estados Unidos de América presenta sus saludos al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y, con referencia a su nota del 15 de Septiembre corriente (1) por la cual trasmitía al Ministerio las notificaciones expedidas por el Ministerio de Marina de los Estados Unidos con respecto a la navegación neutral, tiene la honra de informar al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto que las restricciones adicionales que el Ministerio de Marina de los Estados Unidos aplica a la navegación de barcos neutrales como se indica en la nota de referencia, no se aplican a barcos argentinos que operan en aguas portorriqueñas.

«Buenos Aires,

22 de Septiembre de 1942».

(Expte. 5-E-9016-c/a-1942).

---

(1) La nota de referencia ha sido publicada en el Agregado Nº 17.

*Buenos Aires, Octubre 9 de 1942*

**Enrique B. García**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 19 a la Circular No. 35 de 1939

**Sobre medidas tomadas por el Capitán de los Puertos del Estado de Paraná (Brasil), respecto a los buques nacionales y extranjeros que hagan escala en dichos puertos**

Se hace saber a las Dependencias de esta Prefectura General para que a su vez y de inmediato lo pongan en conocimiento de las Compañías de Navegación, que el Capitán de los Puertos del Estado de Paraná (Brasil) ha comunicado al Consulado Argentino en dicho Estado:

1º.) Que buques mercantes argentinos han infringido lo establecido en la Convención Internacional de Telecomunicaciones, al hacer uso de sus estaciones radiotelegráficas estando en puerto, por cuyo motivo se solicita la intervención consular ante los mismos a fin de que cesen en sus transgresiones, para lo cual se ha dispuesto sean selladas regularmente las estaciones de radiocomunicaciones en todos los buques nacionales y extranjeros que hagan escala en los Puertos del Estado de Paraná, y

2º.) Que estando apagados todos los faros existentes en la costa sur del país y habiéndose tomado medidas de precaución contra posibles actos de guerra, se hace necesario establecer para todos los navíos la prohibición del uso del proyector de señales (holofontes), tanto en las entradas como en las salidas de los puertos, lo mismo que durante el viaje en la costa.

En consecuencia se hará presente a las Compañías de Navegación las medidas dispuestas por el referido Capitán de los Puertos del Estado de Paraná (Brasil) a los fines de que las mismas sean puestas en práctica de inmediato por sus buques.

(Expte. 5-R-9774-c/a-1942).

*Buenos Aires, Octubre 26 de 1942*




**Enrique B. García**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

## MINISTERIO DE MARINA

# Prefectura General Marítima

## ORDEN DEL DIA No. 2

1ª.) **Fallecimiento de un Práctico.**—Con fecha 26 de Diciembre ppdo., ha fallecido en esta Capital el Oficial 9º, Práctico de Zona Rio de la Plata, José González.

2ª.) **Ordenación de las disposiciones relativas a Estados neutrales y beligerantes.**—Se hace saber a las Dependencias que en la Circular Nº 33/1939 y sus agregados, se dan a conocer las disposiciones del Gobierno Argentino referentes a su neutralidad; en la Circular Nº 35/1939 y agregados, las disposiciones de los países beligerantes, y en la Circular Nº 46/1939 y anexos, las correspondientes de los otros países neutrales.

3ª.) **Ordenación de un agregado.**—De acuerdo con la Disp. 2a. de la presente Orden del Día, el «Agregado Nº 11 a la Circular Nº 33 de 1939» debe ser *Agregado Nº 5 a la Circular Nº 35 de 1939.*

*Buenos Aires, Enero 17 de 1940*

**Gastón Vincendeau**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO
INTERINO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

## MINISTERIO DE MARINA

# Prefectura General Marítima

## CIRCULAR No. 33

Para conocimiento de las Dependencias y demás efectos, se transcribe a continuación los SS. DD. Nos 40.309, 40.412 40.435, 40.436, 40.437, 40.438 y 40.673 y Resolución del Ministerio de Marina de 6 de Septiembre de 1939.—(OO. GG. Nos 178, 179 y 181 del M. M.).

« *Buenos Aires, Septiembre 2 de 1939* (1)

Decreto Nº 40.309

Considerando que la actual situación internacional puede motivar una reducción de las importaciones normales de los combustibles indispensables para las necesidades del país y que es deber del Poder Ejecutivo Nacional tomar medidas de previsión que eviten graves transtornos a la economía nacional,

### El Presidente de la Nación Argentina
### Decreta:

Artículo 1º.—Queda prohibido desde la fecha la exportación de todo tipo de combustible.

Art. 2º.—Publíquese, etc.

ORTIZ.—L. L. Scasso—Jose Padilla».

---

« *Buenos Aires, Septiembre 4 de 1939*

Decreto Nº 40.412

Vistas las comunicaciones recibidas de la Legación de Polonia el día 1º del corriente haciendo conocer el estado de guerra entre su país y Alemania; de la Embajada de Gran Bretaña el 3 del actual manifestando que ha estallado la guerra entre el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Alemania; y de la Embajada de Francia, de la misma fecha, comunicando el estado de guerra existente entre su país y Alemania, y

### Considerando:

Que dicho estado de guerra obliga a determinar la posición de la República Argentina, fijando sus derechos y deberes, así como las normas de criterio y de conducta a observar para mantener su condición de neutral en el conflicto;

Que las reglas del Derecho Internacional sobre neutralidad apli-

(1) Ver decreto Nº 40438

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

cables a los casos de guerra han sido completadas en las Convenciones de La Haya de 1899 y de 1907;

Que la República Argentina ha aprobado las primeras por la Ley Nº 5082 del 19 de Junio de 1907 y las segundas cuentan con la aprobación de la Cámara de Diputados, hallándose a estudio de la de Senadores;

Que no obstante carecer de la aprobación legislativa, las Convenciones de 1907 revisten el mayor valor como cuerpo de doctrina para determinar los derechos y deberes que corresponden a los Estados y a las personas neutrales y han sido invocadas ya por este Gobierno en casos análogos ocurridos anteriormente,

## El Presidente de la Nación Argentina en Acuerdo General de Ministros Decreta:

Artículo 1º.— Declárase la neutralidad de la República Argentina en el estado de guerra actualmente existente entre Francia, Gran Bretaña, Polonia y Alemania.

Art. 2º.—Para el cumplimiento de esta neutralidad se aplicarán las disposiciones pertinentes de las Convenciones firmadas en La Haya el 29 de Julio de 1899 y de las Convenciones suscriptas en La Haya el 18 de Octubre de 1907 sobre «Derechos y Deberes de las Potencias Neutrales en caso de guerra terrestre», «Derechos y Deberes de las Potencias Neutrales en caso de guerra marítima», «Transformación de los navios mercantes en buques de guerra» y la parte pertinente de otras Convenciones de la misma fecha en cuanto se refieren a las reglas a seguir en caso de neutralidad.

Art. 3º.— Por los Ministerios respectivos se impartirán las instrucciones necesarias para el cumplimiento del presente decreto por las autoridades nacionales y locales y por los habitantes del país.

Art. 4º.—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial, dése al Registro Nacional y archívese.

ORTIZ.— Jose Maria Cantilo— Carlos D. Marquez — Leon L. Scasso — Diogenes Taboada—Pedro Groppo—Jorge E. Coll— Jose Padilla— Manuel R. Alvarado».

---

« *Buenos Aires, Septiembre 4 de 1939*

Decreto Nº 40435

Con el objeto de propender a garantizar la más absoluta neutralidad mientras dure entre los países beligerantes de Europa el actual estado de guerra,

## El Presidente de la Nación Argentina Decreta:

Artículo 1º.— Prohibir a los buques de potencias beligerantes, mientras se encuentren en aguas jurisdiccionales, el empleo de sus aparatos radiotelegráficos o radiotelefónicos para las comunicaciones, salvo en los casos de solicitar auxilio o contestar pedidos de socorro.

Art. 2º.—Todo buque mercante extranjero, desde el momento en que se le dé entrada a puertos de la República, clausurará sus estaciones radiotelegráficas y mantendrá arriada sus antenas. Los buques mercantes de Potencias beligerantes lo harán al entrar a aguas jurisdiccionales.

Art. 3º.—El Ministerio de Marina tomará las medidas convenientes para garantizar el cumplimiento de esta resolución.

Art. 4º.—Comuníquese, publíquese, etc.

ORTIZ.—L. L. Scasso.—Diogenes Taboada».

---

« *Buenos Aires, Septiembre 4 de 1939.*

Decreto Nº 40.436

Siendo indispensable determinar las circunstancias de empleo de las estaciones radioeléctricas de los buques de matrícula nacional que surcan las aguas del Atlántico Sud y Río de la Plata,

## El Presidente de la Nación Argentina Decreta:

Artículo 1º.—El Ministerio de Marina dispondrá que todos los buques mercantes con bandera argentina mantengan clausuradas las estaciones radiotelegráficas desde el momento que se le dé entrada y durante todo el tiempo de permanencia en cualquier puerto de la República.

Art. 2º.—Las estaciones radiotelegráficas comprendidas en el artículo anterior, serán clausuradas por la Autoridad Marítima del puerto de llegada y sin su intervención no podrán reabrirse para el servicio.

Art. 3º.—Los radiotelegrafistas que llevan esos buques, serán de nacionalidad argentina y deberán estar inscriptos como tales en un registro que abrirá al efecto la Prefectura General Marítima, considerándoseles lo mismo que a los prácticos, agentes naturales de la autoridad marítima.

Art. 4º.—En los puertos de la costa del Atlántico Sud donde tocan buques mercantes de bandera nacional y no existiera telégrafo nacional, queda autorizado el capitán para mantener en función la estación radiotelegráfica de su buque.

Art. 5º.—Durante la navegación fuera de los puertos, o en los casos del artículo 4º queda autorizado el uso de las estaciones radiotelegráficas de los buques, con el exclusivo objeto de transmitir o recibir despachos de servicio público, en idioma castellano únicamente, y cuyo contenido no se relacione con la actual contienda europea, debiendo estar redactados en forma clara y comprensible. Todo despacho que no llene estos requisitos, será rechazado.

Art. 6º.—Las estaciones costeras no admitirán ningún despacho de servicio público de o para un buque mercante nacional en navegación, cuyo texto no esté de acuerdo con lo dispuesto en el art. 5º.

Art. 7º.—Todo despacho oficial queda exceptuado de lo determinado por los artículos anteriores, debiendo exigirse que esté firmado y sellado por autoridad competente.

Art. 8º.—Los radiotelegrafistas al llegar los buques a cada puerto se presentarán a la autoridad marítima local, ante la cual harán una exposición de las novedades ocurridas durante el viaje en lo que se relaciona con las comunicaciones, ya sea con estaciones de las costas o con otros buques, entregando copia legalizada de los telegramas hechos o recibidos mientras haya permanecido la estación abierta, cuyas copias serán remitidas por los subprefectos o jefes de Ayudantías a la Prefectura General en la primera oportunidad. Comunicarán igualmente

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

a la autoridad marítima, toda infracción, irregularidad o acto delictuoso que se haya cometido a bordo para que tome intervención la citada autoridad.

Art. 9º.—Toda transgresión a estas disposiciones serán multadas por primera vez con mil pesos moneda nacional y cancelación de la patente al capitán y radiotelegrafista, y en caso de reincidencia, con el retiro del uso de la bandera nacional, pero si debido a esa transgresión resultara violada una Convención o Tratado Internacional a que se hubiese adherido la Nación, serán pasados los antecedentes al Procurador Fiscal a los efectos penales que establece la Ley 11.179, Capítulo III, Título V.

Art. 10.—En caso de que el Ministerio de Marina lo crea oportuno, hará embarcar en todo buque mercante nacional, con instalaciones radiotelegráficas, cuando se haga a la mar, un oficial de la Armada como Inspector, el cual permanecerá a bordo durante el viaje debiendo ser alojado y racionado por cuenta de la Compañía a que pertenezca el buque.

Art. 11.—Autorízase a los buques mercantes de bandera nacional que hacen la carrera a Montevideo y ríos interiores, cuyas salidas se efectúan dentro de las 24 horas, a mantener izadas sus antenas.

Art. 12.—Comuníquese, publíquese, etc.

ORTIZ.—L. L. Scasso.—Diogenes Taboada».

---

« *Buenos Aires, Septiembre 4 de 1939.*

Decreto Nº 40.437

Con el fin de impedir que las franquicias reconocidas a los buques mercantes en puertos argentinos, sean utilizadas en favor de las flotas de guerra de países beligerantes, contrariando la observancia de la estricta neutralidad que ha resuelto mantener el Gobierno,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1º.—Los Capitanes de buques de comercio con bandera beligerante que zarpen de puertos argentinos, declararán ante la autoridad marítima el puerto de destino y los de escala y darán la seguridad de que su viaje responde exclusivamente a fines comerciales.

Art. 2º.—Cuando un buque no pueda explicar satisfactoriamente el cambio de ruta por él indicada a su salida, podrá ser considerado, según el caso, como auxiliar de la flota de guerra y si entrara nuevamente a puertos argentinos podrá ser sometido al tratamiento correspondiente.

Art. 3º.—Cuando se compruebe que un buque mercante ha trasbordado, por acto propio, a navíos de guerra el combustible que conduzca como cargamento o el destinado para necesidades de su consumo, podrá ser considerado como buque auxiliar de la flota de guerra y las autoridades marítimas podrán rehusar, según resulte de la circunstancia del caso, proveer de combustible a los demás buques pertenecientes a la misma Compañía del que haya cometido la infracción.

Art. 4º.—Los buques mercantes que hayan de permanecer en puertos argentinos durante el curso de la guerra, o los que fueran internados por violaciones de la neutralidad, serán fondeados en el lugar del puerto o rada que indique la autoridad marítima y no se les cobrará derecho alguno de puerto.

Art. 5º.—Comuníquese, etc.

ORTIZ.—L. L. Scasso.—Jose Padilla».

« *Buenos Aires, Septiembre 4 de 1939.*

Decreto Nº. 40.438

Vista la situación de estado de guerra entre Inglaterra y Francia con Alemania; y atento a los considerandos del decreto Nº. 40.309 de fecha 2 de septiembre,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1º.— Los vapores mercantes que salgan de los puertos nacionales para los de ultramar, sólo podrán embarcar en sus carboneras o tanques la cantidad de combustible necesario para llegar al primer puerto de escala en América del Sud, excepto los puertos del río de la Plata.

Art. 2º.— Publíquese, etc.

ORTIZ—L. L. Scasso—Jose Padilla ».

---

« *Buenos Aires, Septiembre 6 de 1939.*

Res. Nº. 927

En virtud de haberse declarado la neutralidad del país y siendo deber del Gobierno impedir se lleven a cabo actos hostiles en las aguas jurisdiccionales de la Nación y, en general, tomar todas las medidas tendientes a la aplicación uniforme de las reglas de neutralidad; y

## Considerando:

Que el art. 8º. de la Convención de La Haya, del 18 de octubre de 1907, sobre la neutralidad marítima, establece que un gobierno neutral está obligado a usar de los medios que disponga para impedir el equipo y armamento de todo buque, que tenga motivo razonable para creerlo destinado a hacer crucero de guerra o a concurrir a operaciones hostiles contra una potencia con la cual se encuentre en paz; y

En cumplimiento de lo dispuesto por el decreto Nº. 40.412, de fecha 4 de septiembre de 1939,

## El Ministro de Marina
## Resuelve:

1º.—En los puertos de la Nación y en sus aguas jurisdiccionales, las Reparticiones de la Armada a quienes corresponda su ejecución, para el cumplimiento del decreto de neutralidad se ajustarán a las instrucciones siguientes:

1—Los buques mercantes extranjeros clasificados oficialmente como cruceros auxiliares de sus armadas respectivas, serán tratados, a los efectos de la neutralidad, como si fueran naves de guerra. Para que sean considerados como cruceros auxiliares, es condición indispensable que se les pueda aplicar los art. 1º., 2º., 3º. y 4º. del «Convenio relativo a la transformación de los barcos mercantes en buques de guerra», del 18 de octubre de 1907.

2—Los capitanes de buques mercantes extranjeros que formen parte de la Armada de un país beligerante, como cruceros auxiliares, deberán declararlo en el término de 24 horas a la Prefectura General Marítima, para la aplicación de las reglas de neutralidad especificadas en 1).

3—En los puertos de la República y en las aguas jurisdiccional-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

les, ningún buque mercante extranjero podrá armarse o equiparse para convertirse en crucero auxiliar de las armadas de los estados beligerantes.

4.—En salvaguardia de los derechos de la Nación en las aguas jurisdiccionales, no se permitirá ningún acto de hostilidad entre buques de bandera beligerante y se tomarán las precauciones necesarias para impedirlo.

5.—La Prefectura General Marítima tomará las medidas oportunas para que no salgan de los puertos buques de guerra, cruceros auxiliares o simplemente buques mercantes armados con cañones, antes de las 24 horas de haber salido de los mismos puertos buques mercantes armados o desarmados pertenecientes a banderas beligerantes enemigas.

6.—Los buques de guerra y cruceros auxiliares de banderas beligerantes, a los cuales se les fija el plazo de 24 horas para dejar las aguas territoriales, no podrán fondear en ellas, salvo casos de fuerza mayor. Los buques mercantes armados con cañones que se sospeche puedan convertirse en cruceros auxiliares, deberán ser vigilados para que no burlen las precauciones del turno de salida, fondeando en aguas jurisdiccionales con miras hostiles.

7.—Los buques mercantes pertenecientes a países beligerantes que sin ser declarados oficialmente cruceros auxiliares, lleven armamento para su defensa, no podrán en las aguas jurisdiccionales hacer uso de él, y el Gobierno se reserva, en caso de que hayan servido como cruceros auxiliares, el derecho de tratarlos como tales cuando vuelvan a las aguas de su jurisdicción. No se reconocen a estos buques la condición jurídica de buques de guerra; cualquier acto hostil en aguas jurisdiccionales será considerado como hecho delictuoso, según las leyes de la Nación.

8.—La Prefectura General Marítima tomará nota de todos los buques mercantes extranjeros que tengan cañones para defensa, montados o desmontados y emplazamientos para los mismos, con el objeto de que sean vigilados especialmente.

9.—Para asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en los apartados precedentes, todos los buques mercantes de bandera beligerante, con destino a los puertos de Buenos Aires e interiores de los Ríos Paraná y Uruguay, están obligados a tomar fondeadero en Km. 37; los destinados el puerto de Bahía Blanca en la Rada de Puerto Belgrano, donde la autoridad marítima podrá inspeccionarlos antes de seguir a destino.

Para los demás puertos de la Nación, la inspección se efectuará en la rada o fondeadero respectivo.

10.—Ningún buque mercante armado perteneciente a potencia beligerante, podrá entrar a los puertos nacionales con explosivos, pólvoras y munición a bordo. En consecuencia no se permitirá su entrada sin que antes los deposite fuera de los mismos.

2º.—Publíquese, etc.

L. L. Scasso ».

---

« *Buenos Aires, 6 de septiembre de 1939.*

Decreto Nº. 40.673

## Considerando:

Que a fin de mantener el estado de neutralidad declarado por el Gobierno Argentino, es conveniente dictar normas que atendiendo a los intereses nacionales garanticen los principios admitidos en el derecho internacional, en lo que respecta a la transferencia de buques mercantes,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1º.—A partir de la fecha del presente decreto, queda prohibida la transferencia de bandera de los buques inscriptos en la matrícula nacional, cualesquiera sea su tonelaje y clase de navegación a que estén destinados.

Art. 2º.— La transferencia de bandera de buques mercantes de estados beligerantes a la bandera nacional, será consentida bajo la reserva de que sea hecha sobre la base de una absoluta buena fé, y en la inteligencia de que el Gobierno Argentino declinará toda intervención en favor de los interesados si resultase ulteriormente que no hubiesen cumplido esa condición.

Art. 3º.—El Poder Ejecutivo podrá autorizar el cambio de bandera a los buques a que se hace referencia en el artículo 1º, en aquellos casos en que razones fundadas y de necesidad imprescindible así lo aconsejen, sin que ello importe sentar precedente para casos análogos.

Art. 4º.—Comuníquese, publíquese, etc.

Fdo. ORTIZ.—L. L. Scasso».

---

Artículos del Convenio a que se refiere la Resolución del Ministerio de Marina de fecha 6 de Septiembre de 1939.

«Artículo 1º.— Un buque mercante, transformado en buque de guerra, no puede tener los derechos y obligaciones inherentes a tal condición, si no está colocado bajo la autoridad directa, el poder inmediato y la responsabilidad del Estado cuyo pabellón lleva.

Art. 2º.—Los buques transformados en buques de guerra, deben llevar los signos exteriores distintivos de la marina militar de su nación.

Art. 3º.—El comandante debe estar al servicio del Estado y debidamente comisionado por las autoridades competentes. Su nombre debe figurar en la lista oficial del personal de la flota militar.

Art. 4º.— La tripulación debe estar sometida a las reglas de la disciplina militar».

*Buenos Aires, Septiembre 7 de 1939*

Francisco Lajous
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado a la Circular N° 33 de 1939.

« *Buenos Aires, 13 de septiembre de 1939.*

A los efectos del mejor cumplimiento del decreto de neutralidad, N° 40412, de fecha 4 de septiembre,

## El Ministro de Marina
## Resuelve:

1°.—Todos los buques mercantes de matrícula nacional, cumplirán los siguientes requisitos:

a) Los que naveguen fuera de cabos, deberán tener su capitán y radiotelegrafistas de nacionalidad argentina.

b) Los de ultramar, no podrán embarcar como tripulantes a nacionales de los estados beligerantes.

c) Llevarán pintados en ambas bandas, el pabellón nacional, nombre del buque y puerto de matrícula en la mitad de su eslora. Las dimensiones del pabellón serán: una décima parte de la eslora por una cuarta parte de la banda desde la borda a la línea de flotación.

d) Los que naveguen fuera de cabos, no cargarán mayor cantidad de combustible que el necesario para su viaje de ida y vuelta.

2°.—Publíquese en Orden General y pase a la Prefectura General Marítima para su cumplimiento.

Fdo: L. L. Scasso.»

(O/G N° 191 del M. M.)

*Buenos Aires, Septiembre 15 de 1939*

**Francisco Lajous**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado N°. 2 a la Circular N°. 33 de 1939

« *Buenos Aires, 23 de septiembre de 1939.*

Visto la necesidad de establecer normas precisas para el cumplimiento de las medidas recientemente adoptadas, referentes a la carga de combustibles para el consumo propio de los buques mercantes que zarpen de los puertos nacionales; y

## Considerando:

Que los decretos N°s. 40437 y 40438 de fecha 4 del corriente y N° 87973 de fecha 8 de agosto de 1936, deben coordinarse a los efectos del contralor de tales operaciones,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1°.—Los representantes de los buques mercantes solicitarán de la Prefectura General Marítima la fijación de la cantidad de combustible que, conforme al decreto N° 40438 de fecha 4 del corriente mes, pueden embarcar.

Art. 2°.—Para el combustible liquido, una vez establecida por la Prefectura General Marítima la cantidad a que se refiere el artículo anterior, los representantes de los buques mercantes llenarán los trámites establecidos en el decreto N° 87973 de fecha 8 de agosto de 1936, sin cuyo requisito las aduanas y receptorías nacionales no permitirán su embarque.

Art. 3°.—Para los buques mercantes de bandera nacional que recalen en puertos de la costa atlántica, no regirá el decreto n° 40438, pero deberán cumplir con los requisitos de los artículos 1° y 2° del presente decreto.

Art. 4°.—El presente decreto será refrendado por los Ministros Secretarios de Estado en los Departamentos de Marina, de Agricultura y de Hacienda.

Art. 5°.—Comuníquese, etc.

Decreto N° 42303

Fdo. ORTIZ
L. L. SCASSO
P. GROPPO
J. PADILLA».

---

Nota: El decreto N° 87973 ha sido publicado en la Circular N° 33 de 1936.

*Buenos Aires, Septiembre 25 de 1939*

**Francisco Lajous**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO



Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 3 a la Circular No. 33 de 1939

De conformidad con lo ordenado por la Superioridad que ha considerado necesario determinar la forma en que debe cumplimentarse lo dispuesto en los Arts. 2º y 8º del Superior Decreto Nº 40.436, de fecha 4 del corriente, dado a conocer por Circular Nº 33, se hace saber a las dependencias de esta Prefectura General que los buques de matrícula nacional que naveguen por el Río de la Plata o los interiores, darán cumplimiento al citado Decreto en lo que respecta a los referidos artículos 2º y 8º en la siguiente forma:

Se clausurará la estación radiotelegráfica de los buques al llegar a Buenos Aires; cuando toquen los demás puertos interiores no se les clausurará dicha estación.

Las copias legalizadas de los telegramas a que se refiere el Art. 8º de la misma disposición, serán entregadas por los radiotelegrafistas en el puerto argentino de destino o en el último argentino de escala cuando deba proseguir viaje a puerto extranjero.

(Expte. S-7651-c/b. 1939).

*Buenos Aires, Septiembre 30 de 1939*

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

**Francisco Lajous**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 4 a la Circular No. 33 de 1939

« *Buenos Aires, Septiembre 11 de 1939.*

Decreto N°. 40.982.

Visto este expediente y atentas las informaciones producidas,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1.°—En cumplimiento de lo establecido en el decreto de neutralidad de la República Argentina, en el estado de guerra existente entre Polonia, Gran Bretaña, Francia y Alemania, N.° 40.412 de fecha 4 del actual, por la Dirección General de Correos y Telégrafos se adoptarán oportunamente las medidas pertinentes, para que, como consecuencia del estado de cosas, determinado por el conflicto, se haga uso del derecho reservado por el artículo 27 de la Convención Internacional de las Telecomunicaciones, ya sea restringiendo o sometiendo a previo contralor parcial o totalmente, según los casos, para uno o más países, el servicio de las telecomunicaciones internacionales, originado, destinado o en tránsito por la República Argentina.

Art. 2°.—Quedarán exceptuados de toda restricción los despachos que intercambien con sus gobiernos o entre sí, los agentes diplomáticos y consulares.

Art. 3°.—Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese.

ORTIZ.—Diógenes Taboada».

(O./G. N.° 198 M. M.-1939).

---

### Autorizando a exportar petróleo al Paraguay

« *Buenos Aires, Septiembre 19 de 1939.*

Decreto N.° 41.758

Atento a lo dispuesto por decreto N.° 40.309 dictado en fecha 2 de septiembre actual y siendo necesario contemplar los envíos de combustibles derivados del petróleo para la República del Paraguay, ya sea que llegue en tránsito para dicho país o se trate de producto nacional o nacionalizado; y considerando que de los informes producidos sobre este último punto resulta que las cantidades requeridas no afectan por el momento la normal provisión para consumo interno,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1°.—Autorízase a exportar a la República del Paraguay los combustibles derivados del petróleo a que se hace referencia precedentemente, quedando excluído esos envíos de la prohibición determinada por decreto N.° 40.309 de 2 de septiembre actual y sujetos a las normas que regían con anterioridad al mismo.

Art. 2°.—Comuníquese, etc.

ORTIZ—José Padilla.—L. L. Scasso».

(O/G. N.° 205-M. M.-1939).

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

« *Buenos Aires, Septiembre 26 de 1939.*

Decreto N.º 42.470.

Atento lo dispuesto en el decreto N.º 40.436, y

## Considerando:

Que es necesario imponer sanciones a los buques mercantes extranjeros, de Potencias beligerantes o neutrales, que no cumplan con las disposiciones del mismo,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1.º—Los buques mercantes extranjeros de las Potencias neutrales, que no cumplan con lo dispuesto en el art. 2.º del decreto N.º 40.435, se harán pasibles de una multa de un mil pesos moneda nacional ($ 1000 $^{m}/_{n}$).

Art. 2.º—Los buques mercantes de las Potencias beligerantes que no cumplan con lo dispuesto en el art. 2.º del decreto N.º 40.435, serán tratados como buques auxiliares.

Art. 3.º—Los buques mercantes de las Potencias beligerantes que no cumplan con lo dispuesto en el art. 1.º del decreto N.º 40.435, podrán ser internados por violación de la neutralidad.

Art. 4.º—Comuníquese, publíquese, etc.

ORTIZ.—L. L. Scasso».

(O/G. N.º 203-M. M.-1939).

---

De conformidad con lo informado por el Estado Mayor General y aprobado por el Ministerio de Marina en el expediente iniciado a raíz de la consulta formulada por esta Repartición, sobre el procedimiento a adoptarse para con los Transportes de la Armada y buques adscriptos a la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, respecto a la clausura de sus estaciones radiotelegráficas a la entrada y permanencia en puertos de la República, se hace saber a las Dependencias que a tales Transportes y buques no le son aplicables las disposiciones previstas por los Artículos 1, 2 y 4 del Decreto N°. 40.436, por tratarse de embarcaciones pertenecientes al Estado.

(Expte. P-7900-c/a-1939).

*Buenos Aires, Octubre 4 de 1939*

PREFECTURA NACIONAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

**Francisco Lajous**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 5 a la Circular No. 33 de 1939

1ª.) **S. Decreto Nº. 40.982 estableciendo que por la Dirección General de Correos y Telégrafos se adoptarán medidas para que se haga uso del derecho reservado por el Artículo 27 de la Convención Internacional de Telecomunicaciones.**—(O/G. Nº. 198-1939 M. M.).—

« *Buenos Aires, septiembre 11 de 1939.*

Visto este expediente y atentas las informaciones producidas,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1.º—En cumplimiento de lo establecido en el decreto de neutralidad de la República Argentina, en el estado de guerra existente entre Polonia, Gran Bretaña, Francia y Alemania, N.º 40.412 de fecha 4 del actual, por la Dirección General de Correos y Telégrafos se adoptarán oportunamente las medidas pertinentes, para que, como consecuencia del estado de cosas, determinado por el conflicto, se haga uso del derecho reservado por el artículo 27 de la Convención Interna- de Telecomunicaciones, ya sea restringiendo o sometiendo a previo contralor parcial o totalmente, según los casos, para uno o más países, el servicio de las telecomunicaciones internacionales, originado, destinado o en tránsito por la República Argentina.

Art. 2º—Quedarán exceptuados de toda restricción los despachos que intercambien con sus gobiernos o entre sí, los agentes diplomáticos y consulares.

Art. 3.º—Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese.

ORTIZ.—DIÓGENES TABOADA».

---

2ª.) **Reglamentando los servicios radioeléctricos.**—(B. Oficial nº. 13541, del 21 de septiembre de 1939).

« *Buenos Aires, septiembre 18 de 1939.*

Decreto N.º 40.983.

Visto el presente expediente, por el que se da cuenta de las medidas de previsión y contralor tomadas por la Dirección General de Correos y Telégrafos con el objeto de impedir que se desarrollen en el país actividades radioeléctricas que comprometan su neutralidad en el actual conflicto internacional y dada la conveniencia de adoptar las disposiciones complementarias que en igual sentido preconiza la aludida dependencia,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

**Servicio Radioeléctrico de la Aeronáutica.—**

Artículo 1º.— 1) Las estaciones aeronáuticas sólo funcionarán a horarios fijos preestablecidos, excepto en las comunicaciones que realicen para la atención de los aviones en vuelo.

2) En el servicio internacional, las estaciones aeronáuticas sólo podrán establecer comunicación con estación corresponsal inmediata de cada ruta.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

3) El servicio radioeléctrico aeronáutico se efectuará en lenguaje claro, siendo admitidas únicamente las abreviaturas usuales reglamentarias.

4) La Dirección General de Correos y Telégrafos adoptará las medidas de seguridad que considere menester para que los servicios se ajusten estrictamente a las condiciones reglamentarias y las frecuencias (ondas) utilizadas por las estaciones aeronáuticas y las de aeronave, sean únicamente las destinadas para cada caso.

5) Las aeronaves no podrán cambiar de frecuencia de trabajo sino a pedido de la estación aeronáutica argentina, la cual indicará la frecuencia a emplear. Las de matrícula extranjera deberán sujetarse a ese procedimiento desde el momento que entren en contacto con una estación aeronáutica argentina.

6) Las autoridades argentinas podrán disponer, cuando las circunstancias lo aconsejen, que las aeronaves extranjeras lleven a bordo en función de contralor, un radiotelegrafista argentino, entre el aerodromo argentino y el del exterior que en cada caso se determine, tanto en los viajes de ida, como en los de regreso.

**Estaciones de barcos**

Art. 2.º— 1) Con el fin de asegurar el contralor de las actividades de las estaciones de barcos de matrícula nacional, la Dirección General de Correos y Telégrafos, podrá exigir a determinados barcos, cuando lo juzgue conveniente, el establecimiento de sus comunicaciones en horarios fijos preestablecidos, excepto cuando se trate de la atención de señales o tráfico de socorro en las condiciones previstas por el artículo 24 del Reglamento General.

2) Las comunicaciones con tierra de las estaciones de a bordo autorizadas para el servicio de radiotelefonía en la banda de 2.000 kc/s., actualmente en experimentación, deberán efectuarse exclusivamente por intermedio de la estación costera oficial de Correos y Telégrafos afectada a dicho servicio. Estas comunicaciones no podrán efectuarse cuando las embarcaciones se hallen dentro del Puerto de la Capital Federal. Los equipos trasmisores estarán dotados de dispositivos que permitan asegurar su funcionamiento exclusivamente en la frecuencia asignada.

3) Cuando, de acuerdo con el artículo 72 del Reglamento de Radiocomunicaciones, deba inspeccionarse la estación radioeléctrica de un barco surto en puerto argentino, para comprobar su eficiencia o para otorgar el certificado de Seguridad previsto por el artículo 50 de la Convención para la seguridad de la vida humana en el mar, el personal técnico designado por la Direccion General de Correos y Telégrafos podrá poner en funcionamiento el equipo de a bordo y realizar las pruebas consiguientes con la estación costera más próxima.

**Aficionados**

Art. 3.º—Las estaciones de aficionados deberán funcionar en horario de trabajo y en frecuencias preestablecidas. La Dirección General de Correos y Telégrafos podrá limitar la amplitud del horario y la cantidad de frecuencias para cada estación.

**Radiodifusión**

Art. 4º.—Los programas de radiodifusión en general, deberán mantenerse dentro de un marco de estricta imparcialidad con respecto a los acontecimientos derivados del actual conflicto internacional, y estarán exentos de toda expresión que implique embanderamiento o propaganda en favor o en contra de los países en guerra o de las tendencias, ideas o propósitos en pugna.

**Disposiciones Generales**

Art. 5º.— 1) A la iniciación y al término de cada comunicación, toda estación radioeléctrica deberá mencionar la señal distintiva propia y la de su corresponsal.

2) La Dirección General de Correos y Telégrafos establecerá una vigilancia especial para evitar posibles actividades radioeléctricas clandestinas en el país y utilizará de todos los recursos que la técnica proporciona para la localización de esas estaciones, sin perjuicio de los procedimientos de investigación de otro orden que pudieran completar la tarea.

En los casos que resulte necesario, la Dirección General de Correos y Telégrafos, coordinará su acción con la de las administraciones de países vecinos para la búsqueda y localización de estaciones clandestinas, adoptando al efecto las previsiones contenidas en el Acuerdo Sudamericano de Radiocomunicaciones.

Art. 6º.—Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese.

ORTIZ—DIÓGENES TABOADA.»

*Buenos Aires, Octubre 13 de 1939*

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO IMPRENTA
SECRETARIA

**Francisco Lajous**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 6 a la Circular No. 33 de 1939

**Sobre medidas tendientes a evitar el transporte marítimo de contrabando de guerra**

Se hace saber a las dependencias, las que a su vez lo llevarán a conocimiento de las empresas de navegación de bandera argentina, las medidas de vigilancia en el mar adoptadas por los Gobiernos de Gran Bretaña y Francia, con el objeto de impedir que lleguen a sus enemigos artículos de contrabando de guerra.

Para lograr tal objeto, el Gobierno de Gran Bretaña ha establecido bases para el control del contrabando en Weylouth, Ramsgate, Kirkwall, Gibraltar y Haifa, y por su parte, el de Francia, en los puertos de Havre, Marsella y Orán.

Ambos gobiernos han establecido dichas bases con el fin de que todos los barcos que lleven destino ya sea a territorio de sus enemigos o a puertos neutrales, que no tengan intención de hacer escala en otro puerto francés, inglés o aliado, se dirijan a una de las mismas con el fin antes mencionado y el examen de sus documentaciones, puesto que de no ser así, dichos barcos, si no fuere posible su examen en alta mar, corren el riesgo de ser llevados a una de las bases referidas.— Una vez los buques sometidos a las inspecciones de referencia, y comprobado que no llevan contrabando de guerra, obtendrán un salvoconducto que les facilitará el resto del viaje; agregan ambos gobiernos que se hará toda clase de esfuerzos para facilitar el examen de los buques, en especial de aquellos que recalen voluntariamente a tal efecto, los cuales podrán contribuir mucho a tal fin llevando en regla su documentación y libre de ambigüedades, y procurando sobre todo que los manifiestos, etc., estén redactados en idioma inglés o francés, siendo también de utilidad la presentación de un gráfico de la estiba de la carga, y muy especialmente recomiendan no hacer uso de conocimientos de carga a la orden, o extendidos a nombre de un consignatario de mercancías en tránsito o de un comisionista, lo cual obligaría a verificaciones con las consiguientes demoras.

En lo que respecta a los buques que toquen en puertos franceses o británicos que no sean los antes mencionados como bases de control de contrabando de guerra, en las condiciones comunes de tráfico, ambos gobiernos hacen saber que para poder ser despachados, las aduanas les exigirán detalles minuciosos no solo de las mercaderías a desembarcar, inclusive las de tránsito y para transbordo, sinó también de las mercaderías que queden a bordo, evitándose demoras si los buques están prontos a dar por escrito a las aduanas los pormenores completos y exactos de tales mercaderías, indicándose la naturaleza y cantidad de cada renglón de la carga, los nombres del consignador, del consignatario y del cargador, el país de origen y de los de destino inmediato y último.

Déjase constancia al propio tiempo, que el Gobierno Argentino ha hecho las reservas del caso, poniendo en conocimiento de las respectivas Embajadas que la obligación que se impone, aún a los barcos que se dirijen de puerto neutral a puerto neutral, de modificar, quizás radicalmente, su ruta para recalar en otro lugar y esperar allí la revisión de sus documentos, no parece estar abonada ni por las reglas codificadas del Derecho Internacional ni por las buenas prácticas del mismo, lamentando dicha resolución cuyas consecuencias han de pesar

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

sobre todo el comercio, aún el inocente y de buena fé como el de esta República, reservándose sobre las reclamaciones que pudiera verse obligado a formular en defensa de sus derechos e intereses.

(Expte. R-8225-c/a-1939).

---

**Sobre conducta a observar por buques mercantes argentinos al recibir orden de detención por fuerzas navales, en zonas de navegación próximas a paises beligerantes**

Pónese en conocimiento de las dependencias, para que a su vez procedan a efectuar las notificaciones correspondientes, que de acuerdo con una comunicación recibida del Gobierno de Alemania y de conformidad con las reglas del derecho internacional, todo buque mercante de matrícula argentina, al encontrarse con fuerzas navales que le ordenen su detención, deberá dar cumplimiento a la orden evitando toda tentativa de substraerse a la práctica de ser parado y registrado, tratando de que su conducta elimine toda sospecha por parte de aquellas, o que se le confunda con buques auxiliares enemigos y muy especialmente durante la noche, en que se abstendrá de apagar sus luces, cambiar de rumbo al ser detenido, emitir señales radiotelegráficas confusas y de navegar en zig-zag.

*Buenos Aires, Octubre 16 de 1939*

Francisco Lajous
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 7 a la Circular No. 33 de 1939

**Autorizando el reembarque de combustibles derivados del petróleo, llegados en tránsito y con destino al Estado de Río Grande do Sul de los Estados Unidos del Brasil**

« *Buenos Aires, Octubre 17 de 1939.*

Decreto Nº 44.757

Atento a lo dispuesto por Decreto número 40309 de fecha 2 de septiembre último y siendo necesario contemplar los envíos de combustibles derivados del petróleo que llegan en tránsito a nuestro país con destino al Estado de Río Grande do Sul, de los Estados Unidos del Brasil,

## El Presidente de la Nación Argentina

## Decreta:

Artículo 1º.—Autorízase el reembarque para el Estado de Río Grande do Sul, de los Estados Unidos del Brasil, de los combustibles derivados del petróleo a que se hace referencia precedentemente, quedando excluídos esos envíos de la prohibición determinada por decreto Nº 40309 de 2 de septiembre último y sujetos a las normas que regían con anterioridad al mismo.

Art. 2º.—El presente decreto será refrendado por los señores Ministros de Agricultura y de Marina.

Art. 3º.—Publíquese, etc.

Fdo: ORTIZ.—José Padilla.—León L. Scasso».

---

**Procedimiento a seguirse para el embarque de papas para consumo de los buques**

Para conocimiento de las dependencias de esta Prefectura General, se transcribe a continuación el Superior Decreto número 44.729 de fecha 17 del corriente mes, que dice:

Visto lo expuesto por la Dirección General de Aduanas acerca de las gestiones formuladas por los representantes de buques mercantes en el sentido de obtener autorización para embarcar la cantidad de papa que requiere el consumo a bordo y dá cuenta del procedimiento adoptado en la emergencia, a la vez que solicita normas para los casos que se presenten en lo sucesivo; y

## Considerando:

Que por Decreto Nº 41941 de 19 de setiembre último se prohibe la exportación de papa para consumo o semilla; (1)

Que esta medida no alcanza a los embarques que se realicen para consumo a bordo de los buques mercantes;

---

(1) El Decreto Nº 41941 ha sido publicado en la Circular Nº 41 de 1939.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Que, sin embargo, es necesario determinar un procedimiento con el fin de que la provisión se ajuste al destino indicado y en la cantidad necesaria teniendo en cuenta la clase del buque y duración del viaje,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1º.—La prohibición de exportación dispuesta por Decreto Nº 41.941 de 19 de Setiembre último no comprende la papa que requiera el consumo a bordo de los buques mercantes cuya provisión se efectuará teniendo en cuenta la clase del buque, duración del viaje, etc. en forma de ajustarla a ese destino.

Art. 2º.—Los permisos de embarque se librarán previa fijación de cantidad por la Prefectura General Marítima.

Art. 3º.—La Dirección General de Aduanas elevará mensualmente al Departamento de Hacienda, con destino al de Agricultura, una nómina de los permisos acordados y cantidad que corresponde a cada uno.

Art. 4º.—Apruébase el procedimiento adoptado por la Aduana de la Capital al dar trámite a los pedidos presentados hasta la fecha.

Art. 5º.—Refrendarán el presente Decreto los Señores Ministros de Agricultura, Hacienda, Interior y Marina.

Art. 6º.—Comuníquese, publíquese, etc.

Firmados: ORTIZ. — JOSÉ PADILLA. —DIÓGENES TABOADA.—PEDRO GROPPO y L. L. SCASSO.

Decreto Nº 44729

---

Los armadores o agentes marítimos presentarán las solicitudes en las Dependencias de esta Prefectura General, para el debido cumplimiento de lo dispuesto en el Art. 2º del Superior Decreto antes transcripto, consignando el nombre y nacionalidad del buque, primer puerto de escala especificando la duración del viaje hasta el mismo, cantidad de tripulantes y de pasajeros, si los condujere. Las dependencias al recibir las solicitudes, deberán previamente verificar la exactitud de lo que en las mismas se menciona, como así también la existencia a bordo, y luego extenderán el correspondiente certificado autorizando el embarque de papas, hasta trescientos (300) gramos diarios por persona, considerándose para ello el tiempo de permanencia del buque en el puerto o jurisdicción de las mismas y luego el de duración del viaje, hasta el puerto de primera escala, pudiéndose así mismo autorizar el embarque en más, en cantidad tal como para un día de consumo en previsión de cualquier eventualidad.

Los buques que efectúen su navegación entre los puertos de la República y los del Paraguay, Uruguay y Brasil (por el río Paraguay), no serán autorizados para embarcar en cada viaje la cantidad necesaria como para un día de demora en el mismo y sólo le será permitido tener a bordo esa cantidad como previsión para el caso de que a raíz de cualquier inconveniente deba hacer uso de la misma, lo cual será debidamente justificado, a los fines de ser autorizados para aprovisionarse nuevamente, con el mismo objeto.

(Expte. A-8558-c/a-1939).

*Buenos Aires, Octubre 23 de 1939*

**Francisco Lajous**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 8 a la Circular No. 33 de 1939

**Suspensión disposiciones art. 1.° inciso 2° del Decreto de 14 de noviembre de 1923.**

**Se declara puerto único de entrada a los efectos de inspección sanitaria, la Rada Exterior del Puerto de Buenos Aires.**

« *Buenos Aires, octubre 5 de 1939.*

Decreto N° 43.339.

« Visto este expediente en el que el Departamento Nacional de Higiene solicita se suspendan los efectos del Art. 1.°, inciso 2° del decreto de 14 de noviembre de 1923, fijando como puerto único de entrada para los barcos mencionados en el mismo y a los efectos de la inspección sanitaria, la Rada Exterior del Puerto de Buenos Aires, mientras dure la actual situación europea, con el fin de ejercer durante ese tiempo un mayor control; atento a lo informado por el Ministerio de Marina,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1.°—Suspéndense las disposiciones del artículo 1.°, inciso 2°, del decreto de fecha 14 de noviembre de 1923, (1) y declárase puerto único de entrada para los barcos mencionados en el mismo, a los efectos de la inspección sanitaria, la Rada Exterior del puerto de Buenos Aires.

Art. 2.°—Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese.

Fdo: ORTIZ.—DIÓGENES TABOADA.»

(Expte. I-8401-c/a-1939.)

(1) El inciso 2° del Art. 1°. del Decreto de 14 de noviembre de 1923, está contenido en el Art. 699 del D. M. y F.

---

« *Buenos Aires, Octubre 19 de 1939.*

Decreto N° 44.776

Visto el expediente 1-M. 9844/939, por el cual la Compañía Argentina de Navegación Mihanovich Ltda. solicita se autorice la exportación de combustible destinado al abastecimiento de las unidades de su flota que prestan servicios entre el Puerto de Asunción y puertos brasileños en el Alto Paraguay, y

## Considerando :

Que la prohibición impuesta por el decreto N° 40.309 del 2 de septiembre último afecta los servicios de los buques de referencia, por la imposibilidad de proveerse de combustible en la zona donde navegan; y

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Que esta situación crea un perjuicio evidente al intercambio comercial entre los puertos de la República y los paraguayos y brasileños, ya que los aludidos buques operan en combinación con aquéllos que, procedentes de la Argentina, llegan hasta Asunción del Paraguay,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Art. 1°.—Autorízase a la Compañía Argentina de Navegación Mihanovich Ltda. a conducir mensualmente al puerto de Asunción del Paraguay, con destino al abastecimiento de los buques de su propiedad que operan en la zona del Alto Paraguay, 495 toneladas de carbón, 20 toneladas de gas-oil y 20 toneladas de diesel-oil.

Art. 2°.—Comuníquese, publíquese, etc.

ORTIZ—L. L. Scasso.—José Padilla>.

(O/G. N° 227-M. M. 1939).




*Buenos Aires, Octubre 25 de 1939*

**Francisco Lajous**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 9 a la Circular No. 33 de 1939

**Sobre los peligros que corren los buques mercantes de bandera neutral que naveguen formando parte de convoyes escoltados por buques de guerra pertenecientes a países beligerantes**

Llévase a conocimiento de las dependencias, las que a su vez notificarán a los armadores, agentes marítimos y capitanes de buques, de los peligros en que incurren los buques mercantes de bandera neutral que formen parte de convoyes escoltados por buques de guerra pertenecientes a países beligerantes, puesto que, tomando como base las atribuciones otorgadas por el Derecho Internacional, cualquier buque de un país beligerante puede proceder a la inspección de todo buque neutral para el control de su cargamento, por lo que, siendo imposible la verificación de las embarcaciones en tales circunstancias, tendiente a evitar el contrabando de guerra, puede entonces no sólo atacar a los barcos que custodian al convoy, sinó también a los que formen parte del mismo, conforme con las reglas reconocidas de la guerra naval.

Asimismo, recuérdase nuevamente lo dado a conocer en la última parte del agregado N° 6, y sobre todo en lo relacionado con la navegación nocturna, en la cual el apagar las luces entraña el peligro de ser confundido todo buque de bandera perteneciente a un país neutral, con buques de guerra o mercantes de los países en contienda.

(Expte. 8999 c/a-1939-E).

*Buenos Aires, Noviembre 13 de 1939*

**Francisco Lajous**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA NACIONAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 10 a la Circular No. 33 de 1939

**Aclarando lo dispuesto en el Art. 8º del Decreto Nº 40436**

Se hace saber a las dependencias que cuando por el artículo 8º del Decreto Nº 40436 se establece la obligación por parte de los radiotelegrafistas de los buques de la Marina Mercante Nacional de comunicar a la Autoridad Marítima toda infracción, irregularidad o acto delictuoso que se haya cometido a bordo para que esta autoridad tome intervención, se ha querido establecer únicamente la obligación de denunciar los hechos relacionados exclusivamente con las comunicaciones radiotelegráficas.

(Expte. F-9525-c/c-1939).

*Buenos Aires, Diciembre 18 de 1939*

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO IMPRENTA
SECRETARIA

Gastón Vincendeau
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO
INTERINO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 11 a la Circular No. 33 de 1939

**Buques mercantes armados, con munición a bordo, que entren a puertos nacionales, deberán sellar sus santabárbaras**

Resolución nº 389

« *Buenos Aires, 4 de Abril de 1940.*

« Visto las actuaciones del expediente 5 - A - 1478 de 1940 (1 - A - 2176/940),

## El Ministro de Marina
## Resuelve:

1º.—Substitúyase el apartado 10 del acápite 1º de la resolución Nº 927, publicada en Orden General Nº 181/939, (1) por el siguiente:

10.—Los buques mercantes armados que entren a los puertos nacionales con su munición a bordo, deberán sellar sus santabárbaras. Se permitirá su apertura sólo por exigirlo imperiosas razones de conservación y por el tiempo que sea estrictamente necesario. Corresponde a la Prefectura Marítima local el cumplimiento y contralor de esta disposición.

2º.—Comuníquese y pase a la Prefectura General Marítima a sus efectos.

L. L. Scasso».

(Orden General 77-1940 del M. M.)

(1) Ver Circular Nº 33 de 1939.

*Buenos Aires, Abril 9 de 1940*

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

**Gastón Vincendeau**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 12 a la Circular No. 33 de 1939

**Ampliación del Art. 8.º del Decreto N.º 40.436**

« *Buenos Aires, 1.º de abril de 1940.*

Decreto N.º 58.439

Visto el exp. 5-A-965/940, en el cual la Asociación de Radiotelegrafistas de la Marina Mercante Argentina, solicita reemplazar la presentación ante la autoridad marítima, de los radiotelegrafistas de los buques con bandera argentina, dispuesta en el art. 8.º del Decreto N.º 40.436, por una declaración jurada y firmada por el Capitán y el Radiotelegrafista del buque y considerando que este procedimiento no altera el espíritu del citado decreto y que, por otra parte, facilitará la tarea a cargo de la Prefectura General Marítima,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1.º—La presentación ante la autoridad marítima de los Radiotelegrafistas de los buques con bandera nacional, dispuesta en el art. 8.º del Decreto N.º 40.436 de fecha 4 de setiembre de 1939, podrá ser reemplazada por la presentación de una declaración jurada, firmada por el Capitán y Radiotelegrafista del buque, a la que se agregarán las copias de los radiotelegramas cursados. La entrega de esta declaración se hará en el momento de darse entrada al buque.

Art. 2.º—Cuando las circunstancias lo aconsejen, la Prefectura General Marítima exigirá la presentación personal del radiotelegrafista, como está establecida en el art. 8.º del Decreto N.º 40.436.

Art. 3.º—Comuníquese, publíquese, etc.

ORTIZ—L. L. Scasso».

(Expte. 5-A-965-c/c. 1940).

*Buenos Aires, Abril 10 de 1940*

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

**Gastón Vincendeau**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 13 a la Circular No. 33 de 1939

**Estableciendo requisitos especiales para las transferencias de buques extranjeros**

« *Buenos Aires, Mayo 10 de 1940.*

Decreto N° 62304

Visto lo informado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, y

## Considerando:

Que en las presentes circunstancias internacionales la autenticidad de los instrumentos concernientes a las transferencias de barcos de bandera extranjera debe ser objeto de requisitos especiales de verificación,

## El Presidente de la Nación Argentina Decreta:

Artículo 1°.—Mientras dure el presente estado de guerra en Europa, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto no legalizará los documentos otorgados en el extranjero, concernientes a la transferencia de dominio o a la constitución de otros derechos sobre barcos de bandera extranjera, sin la certificación previa de la representación diplomática del país del pabellón respectivo.

Art. 2°.—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial, dése al Registro Nacional y archívese.

ORTIZ.—José María Cantilo.

(Expte. R-3630-c/a-940).

*Buenos Aires, Mayo 22 de 1940*

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO

**Gastón Vincendeau**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 14 a la Circular No. 33 de 1939

**Referente modelo declaración jurada de Capitanes y Radiotelegrafistas de buques mercantes nacionales, autorizada por el artículo 1° del Superior Decreto N.° 58439.**

Se hace saber a las dependencias de esta Prefectura General que con el objeto de establecer un modelo uniforme de la declaración jurada que deben prestar los Capitanes y Radiotelegrafistas de los buques mercantes argentinos, autorizada por el Art. 1° del decreto N.° 58439 de fecha 1° de Abril de 1940 y a los efectos de lo dispuesto en el Art. 8° del Decreto N.° 40436, por resolución de fecha 12 del corriente dictada en el expediente 5-R-9111-c/b-1940 se ha dispuesto aprobar el modelo que se adjunta.

Mientras se procede a la impresión de los formularios de declaraciones de que se trata, las dependencias confeccionarán los mismos, debiendo solicitar la provisión del número que consideren necesario por el término de un año, de acuerdo con las necesidades del servicio.

(Expte. 5-R-9111-c/b-1940).

*Buenos Aires, Junio 18 de 1940*

**Gastón Vincendeau**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# DECLARACION JURADA

En el Puerto de ..... de la República Argentina, a los ..... días del mes de ..... del año mil novecientos . . ., ....., Capitán de ..... con título N° ..... y Radiotelegrafista ..... con certificado de operador N° ..... del vapor argentino..... declaramos bajo juramento de Ley que durante la navegación desde el puerto de ..... hasta el momento de entrar a éste a horas ..... de esta fecha, se han registrado las siguientes novedades .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Asimismo se han cursado ..... radiogramas cuyas copias entregamos a la Autoridad Marítima, debidamente legalizadas.

Declaramos también conocer las disposiciones sobre funcionamiento y comunicaciones radiotelegráficas emanadas del Gobierno Argentino, con motivo del conflicto europeo (Decretos 40436 del 4/9/939 y 58439 del 1/4/940).

Para constancia de lo expuesto firmamos al pié y la entregamos al Señor Subprefecto del Puerto de .....

**Categoria Estación R. T.**.....

**Característica:**.....

Radiotelegrafista Capitán

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 15 a la Circular No. 33 de 1939

**Sustitución del Art. 2º del decreto Nº. 40.435 de fecha 4 de Septiembre de 1939**

« *Buenos Aires, 31 de Mayo de 1940.*

Decreto Nº 63753

Visto lo informado en el presente expediente,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1º.—Sustituir el artículo 2º del Decreto número 40.435, de fecha 4 de Septiembre de 1939, por el siguiente:

« Art. 2º.—Todo buque mercante extranjero, desde el momento en que se le dé entrada a puertos de la República clausurará sus estaciones radiotelegráficas. Los buques mercantes de potencias beligerantes lo harán al entrar a aguas jurisdiccionales.

Los buques que se encuentren navegando entre los Estacionarios «Recalada» e «Intersección» y que por causa de niebla, averías u otras semejantes, deban interrumpir la misma, podrán hacer uso de sus aparatos radioeléctricos para comunicar a sus agentes en Buenos Aires esa circunstancia, la reanudación de la navegación y la hora aproximada de entrada al puerto. El Práctico a cargo del buque efectuará idéntica y simultánea comunicación a la Subprefectura de la Zona del Río de la Plata».

Art. 2º.—Comuníquese, publíquese, etc.

ORTIZ.—L. L. Sgasso.—D. Taboada».

(O. G. 135 - 1940. M. M.)

---

**Entrada a puertos argentinos de las presas efectuadas por los beligerantes.— Normas**

Para conocimiento de las Dependencias de esta Prefectura General, las que a su vez lo harán conocer a quienes corresponda, se transcribe a continuación el Superior Decreto Nº. 63388 de fecha 28 de Mayo del corriente año, que dice:

«Vista la conveniencia de facilitar el arribo de mercaderías destinadas a la República que puedan encontrarse a bordo de buques mercantes de bandera beligerante apresados, y

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Atento lo informado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1º.—Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 21, 22 y 23 de la XIII Convención de La Haya de 1907 sobre admisión de presas en puertos neutrales, solo se admitirá la entrada a puertos argentinos de las presas efectuadas por los beligerantes cuando condujeran mercaderías destinadas a la República. En este caso, una vez efectuada la descarga de dichas mercaderías, las presas deberán partir dentro de las 24 horas.

Art. 2º.—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial, dése al Registro Nacional y archívese.

ORTIZ.—José María Cantilo».

(Expte. R-4319-c/a-940).

---

**Buques mercantes nacionales. No serán despachados, hasta nueva orden, con destino a los puertos que se indican**

« *Buenos Aires, 13 de Junio de 1940.*

Decreto N.º 65.006

Visto el estado de guerra existente entre diversas naciones europeas, y

## Considerando:

Que ante las decisiones adoptadas por los países en guerra referente al tratamiento de los buques mercantes neutrales, existe un verdadero peligro para los de bandera argentina que en ejercicio aún del comercio inocente, transitan por las rutas normales del tráfico en zonas cercanas a los teatros de guerra marítima,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1º.—Hasta nueva orden las autoridades competentes no despacharán buques mercantes de bandera argentina destinados a los siguientes puertos:

De Francia, Gran Bretaña, Irlanda, Alemania, Italia, Bélgica, Holanda, Noruega, Suecia, así como también los demás de los mares Báltico y Mediterráneo.

Art. 2º.—El presente decreto será refrendado por los señores Ministros Secretarios de Estado en los Departamentos de Relaciones Exteriores y Culto, Hacienda y Marina.

Art. 3º.—Comuníquese, publíquese, etc.

ORTIZ.—J. M. Cantilo.—P. Groppo.—L. L. Scasso».

**Neutralidad del gobierno argentino con motivo del estado de guerra existente entre Gran Bretaña, Francia e Italia**

« *Buenos Aires, 11 de Junio de 1940.*

Decreto N.º 65.007

Vistas las comunicaciones recibidas de las Embajadas de Gran Bretaña y de Italia, dando cuenta del estado de guerra existente entre Gran Bretaña y Francia por una parte e Italia por la otra,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1º.—Hácense extensivas las disposiciones del Decreto sobre neutralidad dictado en acuerdo de Ministros el 4 de Septiembre de 1939, al estado de guerra entre Gran Bretaña, Francia e Italia.

Art. 2.º—Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese.

ORTIZ.—José María Cantilo».

(O. G. 141 - 1940. M. M.)

---

**Combustibles. Procedimiento para establecer la provisión a embarcaciones nacionales y extranjeras**

De acuerdo a lo resuelto en el expediente 5-A-3185-c/a- y a lo consultado a esta Prefectura General en expediente 5-P-7801-c/a- sobre la cantidad de combustible a establecer cuando fueran consultadas por las autoridades aduaneras para las embarcaciones que en los ríos efectúan tráfico internacional, se hace saber a los Señores Subprefectos de Zona que deberán proceder en la siguiente forma:

1.º—Cuando las embarcaciones de bandera extranjeras deban aprovisionarse en puertos nacionales, no deberá establecerse más cantidad de combustible que la que corresponde al consumo del viaje de ida solamente. La provisión se autorizará por día o períodos determinados, como más convenga al servicio, de acuerdo con la autoridad aduanera.

2.º—Para las embarcaciones de bandera nacional, se fijará solamente la cantidad de combustible que se determine como necesaria para los viajes autorizados que realice.

*Buenos Aires, Junio 19 de 1940*

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

**Gastón Vincendeau**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 16 a la Circular No. 33 de 1939

**Sobre contralor de combustible a barcos que efectúan cabotaje por los ríos con escala en puerto extranjero**

Para conocimiento de las dependencias de esta Prefectura General las que a su vez lo harán saber a quienes corresponda, y para su debido cumplimiento, a continuación se transcribe el Superior Decreto N.º 66.143.

« *Buenos Aires, Junio 28 de 1940.*

Decreto N.º 66.143

Visto el presente expediente y atento lo informado por la Prefectura General Marítima,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1º.—Las disposiciones relativas al contralor de combustible que establecen los Superiores Decretos 40.438 y 42.303 se aplicarán igualmente a los buques mercantes que efectúen la navegación de cabotaje en los ríos con escala en puerto extranjero.

Art. 2º.—Comuníquese, etc.—

ORTIZ.—L. L. Scasso.»

(Expte. 5-P-4884-c/a-1940).

*Buenos Aires, Julio 3 de 1940*

**Gastón Vincendeau**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 17 a la Circular No. 33 de 1939

**Papas comestibles o para semilla**
**Se deja sin efecto el Decreto N° 41941 que prohibía la exportación de dicho producto**

(B. Oficial N° 13.792 - 2 - VIII - 1940).

« *Buenos Aires, Julio 29 de 1940.*

Decreto N° 68.524

Visto el presente expediente (N° 211.381-1940), relativo al pedido de levantamiento de la prohibición de exportación de papas; y atento las informaciones producidas, lo manifestado por la Dirección de Abastecimiento, Industria y Comercio, y

## Considerando:

Que de las investigaciones practicadas surge que en atención al área sembrada con dicho tubérculo, el rendimiento probable ha de superar ampliamente a las necesidades del consumo interno, ya que el cálculo de producción se ha estimado en un volumen superior al de años anteriores;

Que en tal virtud no existe razón para mantener la prohibición de exportar dispuesta por Decreto N° 41.941 de fecha 19 de Septiembre de 1939, sin perjuicio de adoptar las medidas necesarias, en caso que las circunstancias así lo aconsejen,

## El Vicepresidente de la Nación Argentina, en ejercicio del Poder Ejecutivo

## Decreta:

Artículo 1.°—Déjase sin efecto el Decreto N° 41.941 de fecha 19 de Septiembre de 1939, por el que se prohibe la exportación de papas comestibles o para semilla.

Art. 2.°—Con anterioridad al 31 de Agosto próximo, la Dirección de Economía Rural y Estadística realizará una investigación especial para determinar las existencias reales de papas que pudieran comprobarse a la fecha, con el objeto de mantenerse o modificarse este decreto.

Art. 3.°—El presente decreto será refrendado por los señores Secretarios de Estado en los Departamentos de Agricultura, Hacienda e Interior.

Art. 4.°—Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese.

CASTILLO—C. Massini Ezcurra—P. Groppo—
Diógenes Taboada».

(Ver Circulares N° 33 de 1939, agregado 7 y N° 41 de 1939, parte 3a.)

*Buenos Aires, Agosto 13 de 1940*

**Gastón Vincendeau**
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO



Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 18 a la Circular No. 33 de 1939

**Neutralidad del gobierno argentino con motivo del estado de guerra existente entre Yugoeslavia, Alemania e Italia**

« *Buenos Aires, 16 de Abril de 1941.*

Decreto Nº 88.466.

Vista la comunicación recibida de la Legación del Reino de Yugoeslavia, dando cuenta del estado de guerra existente entre ese país y Alemania e Italia,

**El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo Decreta:**

Artículo 1º.—Hácense extensivas las disposiciones del Decreto sobre neutralidad dictado en Acuerdo de Ministros el 4 de Septiembre de 1939, al estado de guerra entre Yugoeslavia, Alemania e Italia.

Art. 2º.—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y dése al Registro Nacional.

CASTILLO.—Guillermo Rothe»

---

**Neutralidad del gobierno argentino con motivo del estado de guerra existente entre Yugoeslavia y Hungría**

« *Buenos Aires, 17 de Abril de 1941.*

Decreto Nº 88.553.

Vista la nota recibida de la Legación de Yugoeslavia, dando cuenta del estado de guerra existente entre Yugoeslavia y Hungría,

**El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo Decreta:**

Artículo 1º.—Hácense extensivas las disposiciones del Decreto sobre neutralidad dictado en Acuerdo de Ministros el 4 de Septiembre de 1939, al estado de guerra entre Yugoeslavia y Hungría.

Art. 2º.—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y dése al Registro Nacional.

CASTILLO.—Guillermo Rothe».

*Buenos Aires, Mayo 9 de 1941*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 19 a la Circular No. 33 de 1939

**Aprovisionamiento de combustible para los vapores mercantes**

« *Buenos Aires, 7 de Mayo de 1941.*

Decreto Nº. 90.067.

Siendo necesario reglamentar la aplicación del decreto Nº 40.438, de 4 de Septiembre de 1939, de acuerdo con las condiciones de navegación impuestas por las circunstancias de la guerra, y

## Considerando:

Que es deber del gobierno en la actual situación internacional, reservar para las propias necesidades del país la existencia de combustible, en razón de las dificultades que presenta la reposición de los stocks;

Que, en ese sentido, corresponde, en lo que hace al aprovisionamiento de los barcos mercantes, dar preferencia a aquellos que sirven al comercio regular del país, manteniendo las corrientes permanentes de su intercambio,

## El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo Decreta:

Artículo 1º.—Sin perjuicio de la estricta aplicación que, en los casos generales, se dará al decreto Nº 40.438, de 4 de Septiembre de 1939, el aprovisionamiento de combustible para los vapores mercantes en los puertos nacionales podrá ser hecho en la medida necesaria para el viaje de los mismos hasta el puerto de destino, cuando se trate de barcos pertenecientes a compañías que sirvan regularmente al intercambio comercial del país, manteniendo sin interrupción sus actividades en las líneas establecidas.

Art. 2º.—El presente decreto será refrendado por los Secretarios de Estado en los Departamentos de Marina y Agricultura.

Art. 3º.—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial, dése al Registro Nacional y archívese.

CASTILLO.—M. FINCATI.—D. AMADEO Y VIDELA».

*Buenos Aires, Mayo 21 de 1941*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 20 a la Circular No. 33 de 1939

**Prohibiendo la entrada a puertos, fondeaderos, etc., de submarinos beligerantes**

« *Buenos Aires, 13 de Mayo de 1941.*

Decreto Nº. 90.764.

Vista la declaración general de neutralidad de Panamá de 3 de Octubre de 1939 y la recomendación del Comité de Neutralidad de Río de Janeiro de 2 de Febrero de 1940 sobre empleo de submarinos;

Y con el objeto de garantizar la más estricta neutralidad de la República Argentina en el estado de guerra existente en Europa, establecida por decretos de este Gobierno de fechas 4 de Septiembre de 1939, Junio 11 de 1940 y Abril 16 y 17 de 1941, y por las consideraciones que en ellos se expresa,

## El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo Decreta:

Artículo 1º.—Prohíbese la entrada a puertos, fondeaderos o aguas territoriales argentinas a los submarinos beligerantes.

Art. 2º.—Exceptúanse de esta prohibición los siguientes casos de fuerza mayor:

a) necesidad de refugio por el estado del mar;
b) necesidad urgente de reparar averías;
c) necesidad de carácter humanitario.

En estos casos los submarinos deberán navegar en la superficie, con la superestructura claramente visible, enarbolando la bandera de su nacionalidad y ostentando la señal internacional que indique la causa que les obliga a arribar o navegar en aguas territoriales; debiendo seguir las rutas o canales de navegación y ajustarse en general a las normas establecidas para la admisión de barcos de guerra beligerantes.

Art. 3º.—La violación por parte de un submarino beligerante de las disposiciones establecidas en los artículos precedentes dará lugar a la internación de la nave, oficiales y tripulantes hasta la terminación de la guerra.

Art. 4º.—Por el Ministerio de Marina se impartirán las instrucciones necesarias para el cumplimiento del presente decreto.

Art. 5º.—El presente decreto será refrendado por los Secretarios de Estado en los Departamentos de Relaciones Exteriores y Culto y Marina.

Art. 6º.—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial, dése al Registro Nacional y archívese.

CASTILLO.—Guillermo Rothe.—Mario Fincati.

(O/G. Nº 118-1941).

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

« *Buenos Aires, 6 de Mayo de 1941*

Decreto N.º 90009.

Visto la nota que antecede de la Prefectura General Marítima y atento las constancias del expediente 5-B-275 Reservado de 1941,

**El Vicepresidente de la Nación Argentina**
**en ejercicio del Poder Ejecutivo**
**Decreta:**

Artículo 1º.—Agréguese, como párrafo segundo, del artículo 2º del Decreto Nº. 42.470, de fecha 26 de septiembre de 1939, lo siguiente:

«Cuando de las investigaciones efectuadas se desprenda que «no ha existido intención delictuosa al cometerse la infrac-«ción, se impondrá una multa de un mil pesos oro sellado «($ 1.000,00 o/s)».

Art. 2º.—Comuníquese, publíquese, etc.

CASTILLO.—M. FINCATI».

(Expte. 5-P-4265-c/a-1941)

Nota:—El decreto Nº 42470 ha sido publicado en el Agregado Nº 4 a la Circular Nº 35 de 1939.

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

*Buenos Aires, Junio 4 de 1941*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 21 a la Circular No. 33 de 1939

**Neutralidad del Gobierno Argentino con motivo del estado de guerra existente entre Grecia y Bulgaria**

« *Buenos Aires, 28 de Junio de 1941.*

Decreto N.º 94.537.

Vista la nota recibida de la Legación de Grecia, dando cuenta del estado de guerra existente entre Grecia y Bulgaria,

## El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo

## Decreta:

Artículo 1º.—Hácense extensivas las disposiciones del Decreto sobre neutralidad dictado en Acuerdo de Ministros el 4 de septiembre de 1939, al estado de guerra entre Grecia y Bulgaria.

Art. 2º.—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y dése al Registro Nacional.

CASTILLO.—E. RUIZ GUIÑAZÚ».

(O/G. 158 M. M. 1941).

---

**Combustibles.—Buques «El Rioplatense» y «Essolene», están eximidos, con carácter precario y en determinados casos, del requisito del Art. 3.º del Decreto Nº 91.480 (Ordenanza Nº 10-1941). Reposición del combustible que les hubiese sido facilitado en cada viaje**

« *Buenos Aires, 21 de Junio de 1941.*

Decreto Nº 93969.

Visto las constancias de los expedientes 1-L. 4853 y 1-C. 4901 de 1941, en los cuales la Compañía de Navegación y Transportes «La Rioplatense» y la Compañía Transportadora de Petróleos (Sociedad Anónima) solicitan respectivamente, se exima a los buques petroleros «EL RIOPLATENSE» y «ESSOLENE» del requisito de zarpar de puerto argentino con bodega completa que establece el artículo. 3º del decreto Nº 91.480, de fecha 16 de mayo de 1941, en aquellos casos en que ocasionalmente y a efectos de transportar nafta, kerosene y demás derivados del petróleo, efectuaren viajes de ida y retorno partiendo de puertos argentinos con destino y o escalas en los de Montevideo y Paysandú (R. O. U.), Porto Alegre y Río Grande (E. U. B.) y,

## Considerando:

Que el hecho de partir en lastre en el caso particular a que se refieren dichos pedidos no sería imputable a las peticionantes, en atención a que estando prohibida la exportación de todo tipo de combustible por los decretos Nos. 40.309 y 40.438, de fechas 2 y 4 de Septiembre de 1939, no haría sino ajustarse a las disposiciones vigentes,

## El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo

## Decreta:

Artículo 1º.—Exímese a los buques «EL RIOPLATENSE» y

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

«ESSOLENE» de dar cumplimiento al requisito establecido en el artículo 3° del decreto N° 91.480, de fecha 16 de Mayo de 1941, en aquellos casos en que ocasionalmente y a efectos de transportar nafta, kerosene y demás derivados del petróleo, efectúen viajes de ida y retorno partiendo de puertos argentinos con destino y o escalas en los de Montevideo, Paysandú (R. O. U.), Porto Alegre y Río Grande (E. U. B.).

Art. 2°.—Los precitados buques a su regreso a puertos argentinos deberán conducir un volumen de combustible aproximadamente igual a aquel con que fueron despachados para ser utilizado durante el viaje como medio de propulsión; las diferencias en más o en menos que resultaren de cada viaje serán compensadas trimestralmente, siendo obligación de sus armadores reponer de inmediato las cantidades que faltaren de las que les hubiesen sido facilitadas.

Art. 3°.—La exención a que se hace referencia en el artículo 1° de este decreto es de carácter precario no sentando precedente para casos análogos, y podrá ser dejada sin efecto en cualquier momento sin previo aviso.

Art. 4°.—El presente decreto será refrendado por los SS. Ministros de Marina y de Relaciones Exteriores y Culto.

5°.—Comuníquese, publíquese, etc.

CASTILLO.—M. Fincati.—E. Ruiz Guiñazú».

(Expte. 5-L-4611-c/a-1941).

*Buenos Aires, Julio 18 de 1941*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 22 a la Circular No. 33 de 1939

**Combustibles.— Buques «JUNCAL» y «LOS POZOS», están eximidos, con carácter precario y en determinados casos, del requisito del Art. 3° del Decreto N° 91480 (Ordenanza n° 10-1941). Reposición del combustible que les hubiese sido facilitado en cada viaje**

« *Buenos Aires, 16 de Julio de 1941.*

Decreto N° 95794.

Visto las constancias de este expediente en el cual la Compañía Argentina de Navegación Mihanovich Limitada solicita se autorice con carácter permanente a los vapores tanques «JUNCAL» y «LOS POZOS» de zarpar de puerto argentino con destino a los puertos de Curacao o Aruba (Antillas Holandesas) en lastre, en mérito a que los mismos traen petróleo y sus derivados con destino a puertos de la República Argentina; y

## Considerando:

Que el hecho de partir en lastre en el caso particular a que se refiere dicho pedido no sería imputable a la peticionante, en atención a que estando prohibida la exportación de todo tipo de combustible por los Decretos Nros. 40.309 y 40.438, de fechas 2 y 4 de Septiembre de 1939, no haría sino ajustarse a las disposiciones vigentes,

## El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo Decreta:

Artículo 1°.—Exímese a los buques «JUNCAL» y «LOS POZOS» de dar cumplimiento al requisito establecido en el Art. 3°. del Decreto N°. 91.480, de fecha 16 de Mayo de 1941, en aquellos casos en que efectúen viajes de ida y retorno partiendo de puertos argentinos con destino a los de Curacao o Aruba (Antillas Holandesas).

Art. 2°.— Los precitados buques a su regreso a puertos argentinos deberán conducir un volumen de combustible aproximadamente igual a aquel con que fueron despachados para ser utilizado durante el viaje como medio de propulsión; las diferencias en más o en menos que resultaren de cada viaje serán compensadas trimestralmente, siendo obligación de sus armadores reponer de inmediato las cantidades que faltaren de las que les hubiesen sido facilitadas.

Art. 3°.—La excepción a que se hace referencia en el Art. 1°. de este Decreto, es de carácter precario, no sentando precedente para casos análogos, y podrá ser dejada sin efecto en cualquier momento sin previo aviso.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Art. 4º.—El presente Decreto será refrendado por los SS. Ministros de Marina y de Relaciones Exteriores y Culto.

Art. 5º.—Comuníquese, publíquese, etc.

CASTILLO.— M. FINCATI.— E. RUIZ GUIÑAZÚ».

(Expte. 5-M-6462-c/c-1941).

*Buenos Aires, Julio 31 de 1941*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO



Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 23 a la Circular No. 33 de 1939

**Combustibles.— Buques «PLATACRUZ» y «PAMPACRUZ», están eximidos, con carácter precario y en determinados casos, del requisito del Art. 3° del Decreto N° 91480 (Ordenanza n° 10-1941). Reposición del combustible que les hubiese sido facilitado en cada viaje**

« *Buenos Aires, 25 de Julio de 1941.*

Decreto N° 96759.

Visto las constancias del expediente 1-S-6316-1941, en el cual la Shell-Mex Argentina Ltd. solicita se exima a los buques tanques argentinos «PLATACRUZ» y «PAMPACRUZ» del requisito de zarpar del puerto de Buenos Aires con bodega completa que establece el Art. 3° del Decreto N° 91480, de fecha 16 de Mayo del año 1941, en los viajes que realizan a Montevideo desde donde transportan nafta a granel para abastecer el depósito que su filial en la República Oriental del Uruguay, posee en el puerto de Paysandú (R. O. U.); y

## Considerando:

Que el hecho de partir en lastre en el caso particular a que se refiere dicho pedido no sería imputable a la peticionante, en atención a que estando prohibida la exportación de todo tipo de combustible por los decretos N°s. 40309 y 40438, de fechas 2 y 4 de Septiembre de 1939, no haría sino ajustarse a las disposiciones vigentes;

## El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo

## Decreta:

Artículo 1°.—Exímese a los buques «PLATACRUZ» y «PAMPACRUZ» de dar cumplimiento al requisito establecido en el artículo 3° del decreto N° 91480, de fecha 16 de Mayo de 1941, en los viajes que efectúen de ida y retorno partiendo de puertos argentinos con destino al de Montevideo.

Art. 2°.—Los precitados buques a su regreso a puertos argentinos deberán conducir un volumen de combustible aproximadamente igual a aquel con que fueron despachados para ser utilizado durante el viaje como medio de propulsión; las diferencias en más o en menos que resultaren de cada viaje serán compensadas trimestralmente siendo obligación de sus armadores reponer de inmediato las cantidades que faltaren de las que les hubiesen sido facilitadas.

Art. 3°.—La exención a que se hace referencia en el artículo 1° de este decreto es de carácter precario no sentando precedente para casos análogos, y podrá ser dejada sin efecto en cualquier momento sin previo aviso.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Art. 4º.—El presente decreto será refrendado por los SS. Ministros de Marina y de Relaciones Exteriores y Culto.

Art. 5º.—Comuníquese, publíquese, etc.

CASTILLO.—M. FINCATI.—E. RUIZ GUIÑAZÚ».

(Expte. 5-S-5805-c/a-1941).

*Buenos Aires, Agosto 7 de 1941*

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 24 a la Circular No. 33 de 1939

**Procedimiento a seguir respecto al embarque de papas para el consumo de los buques**

Para conocimiento de las Dependencias se transcribe a continuación el texto del Superior Decreto Nº 96.247 de fecha 21 de Julio próximo pasado, que dice así:

Visto el resultado de la investigación practicada por el Ministerio de Agricultura de la Nación, con respecto a las existencias de papas, y,

## Considerando:

Que surge de la misma que las existencias alcanzan a cubrir precariamente el consumo nacional;

Que su preponderancia en la alimentación aconseja vigilar cuidadosamente el abastecimiento de la papa en el consumo del país;

Que la demanda del exterior podría originar graves consecuencias, tanto en lo que respecta a las existencias como a los precios del mercado; por lo cual es conveniente desde ya fiscalizar las exportaciones, en forma que si bien permita no perjudicar los intereses del comercio, pueden defenderse, a la vez, los del consumo;

Por ello, y atento a la facultad conferida por el Artículo 14 de la Ley 12591,

## El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo

## Decreta:

Artículo 1º.—La exportación de papas queda sujeta, a partir de la fecha del presente decreto al otorgamiento de permisos que podrán ser concedidos por el Ministerio de Agricultura, cuando, a su juicio, resulte asegurado el consumo nacional, a precios normales.

Art. 2º.—Queda exceptuada de lo dispuesto en el artículo 1º. la papa destinada al consumo de los barcos mercantes, debiendo fijarse las respectivas cantidades con intervención de la Prefectura General Marítima.

Art. 3º.—El presente decreto será refrendado por los Señores Secretarios de Estado en los Departamentos de Agricultura, Interior, Hacienda y Marina.

Art. 4º.—Comuníquese, publíquese, etc.

CASTILLO.—Daniel Amadeo y Videla.—Miguel J. Culaciati.—Carlos Alberto Acevedo.—Mario Fincati.

---

Los armadores o agentes marítimos presentarán las solicitudes en las Dependencias de esta Prefectura General, para el debido cumplimiento de lo dispuesto en el Art. 2º. del Superior Decreto antes transcripto, consignando el nombre y bandera del buque, primer puerto de escala especificando la duración del viaje hasta el mismo, canti-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

dad de tripulantes y de pasajeros, si los condujere. Las Dependencias al recibir las solicitudes, deberán previamente verificar la exactitud de lo que en las mismas se menciona, como así también la existencia a bordo y luego extenderán el correspondiente certificado autorizando el embarque de papas, hasta (300) trescientos gramos diarios por persona, considerándose para ello el tiempo de permanencia del buque en el puerto o jurisdicción de las mismas y luego el de duración del viaje, hasta el puerto de primera escala, pudiéndose así mismo autorizar el embarque en más. en cantidad tal como para un día de consumo en previsión de cualquier eventualidad.

Los buques que efectúen navegación entre los puertos de la República y los del Paraguay, Uruguay y Brasil (por el rio Paraguay), no serán autorizados para embarcar en cada viaje la cantidad necesaria como para un dia de demora en el mismo y sólo le será permitido tener a bordo esa cantidad como previsión para el caso de que a raíz de cualquier inconveniente deba hacer uso de la misma, lo cual será debidamente justificado, a los fines de ser autorizados parn aprovisionarse nuevamente, con el mismo objeto.

(Expte. 5-R-13118-c/b).

*Buenos Aires, Agosto 12 de 1941*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 25 a la Circular No. 33 de 1939

« *Buenos Aires, 30 de Julio de 1941.*

Decreto N°. 97.053.

Visto las constancias del expediente 1-T-6781-1941, en el cual la Transatlántica S. A. Argentina Comercial y Marítima solicita se exima al buque-tanque de bandera argentina «JUVENAL»», matrícula N° 1393, del requisito de zarpar del puerto de Buenos Aires con bodega completa que establece el art. 3° del Decreto N° 91.480, de fecha 16 de Mayo próximo pasado, en los viajes que realiza a Curacao (Antillas holandesas) desde donde transporta cargamento de fuel-oil para Buenos Aires; y,

## Considerando:

Que el hecho de partir en lastre en el caso particular a que se refiere dicho pedido no sería imputable a la peticionante, en atención a que estando prohibida la exportación de todo tipo de combustible por los decretos Nos. 40.309 y 40.438 de fechas 2 y 4 de Septiembre de 1939, no haría sino ajustarse a las disposiciones vigentes;

## El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo Decreta:

Artículo 1°.—Exímese al buque-tanque «JUVENAL» de dar cumplimiento al requisito establecido en el art. 3° del decreto N.° 91.480 de fecha 16 de Mayo de 1941, en los viajes que efectúe de ida y retorno partiendo de puertos argentinos con destino al de Curacao (Antillas Holandesas).

Art. 2°.—El precitado buque a su regreso a puertos argentinos deberá conducir un volumen de combustible aproximadamente igual a aquel con que fué despachado para ser utilizado durante el viaje como medio de propulsión; las diferencias en más o en menos que resultaren de cada viaje serán compensadas trimestralmente, siendo obligación de sus armadores reponer de inmediato las cantidades que faltaren de las que les hubiesen sido facilitadas.

Art. 3°.—La exención a que se hace referencia en el art. 1.° de este decreto es de carácter precario no sentando precedente para casos análogos, y podrá ser dejada sin efecto en cualquier momento sin previo aviso.

Art. 4°.—El presente decreto será refrendado por los SS. Ministros de Marina y de Relaciones Exteriores y Culto.

Art. 5°.—Comuníquese, publíquese, etc.

CASTILLO.—M. Fincati.—E. Ruiz Guiñazu.

(Expte. 5-T-7278-c/c-1941).

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

*Buenos Aires, Agosto 14 de 1941*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 26 a la Circular No. 33 de 1939

**Encargando al Ministerio de Marina el contralor general del combustible.— Disolución de la Comisión Nacional del combustible**

« *Buenos Aires, 22 de Agosto de 1941.*

Decreto nº 99047

## Considerando:

Que la situación creada por la escasez de bodegas, como consecuencia de la guerra europea, ha incidido en la importación de combustibles en forma tal que afecta seriamente la economía general, a pesar de que la producción nacional ha aumentado en forma sensible;

Que es deber del P. E. adoptar las medidas conducentes a asegurar la existencia en el país de los stocks imprescindibles para atender en todo momento las necesidades de la defensa nacional y de la economía en general;

Que a tales fines considera conveniente unificar en un solo Ministerio todo lo referente al contralor del combustible, a efectos de que por el mismo se estudien y propongan las normas y restricciones que se estimare deben implantarse para asegurar las existencias y evitar la carestía prevista, motivo por el cual la Comisión Nacional de Combustibles, no tiene razón de continuar;

Y a ese objeto,

## El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo en Acuerdo de Ministros Decreta:

Artículo 1º.—Mientras dure la actual situación internacional, encárgase al Ministerio de Marina del contralor general del combustible.

Art. 2º. El Ministerio de Marina propondrá las medidas a adoptar a los efectos de mantener en el país las existencias que se estimara conveniente deben existir, a los fines del propósito que se persigue.

Art. 3º. El Ministerio de Agricultura tendrá a su cargo la distribución o prorrateo de combustibles para el consumo industrial, por intermedio de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y de acuerdo con el plan general que se adopte.

Art. 4º.—A partir del presente decreto, queda disuelta la Comisión Nacional de Combustibles creada por decreto número 73209 de fecha 2 de octubre de 1940.

Art. 5º.—Comuníquese, publíquese, etc.

CASTILLO.—M. Fincati—Guillermo Rothe—Carlos A. Acevedo — Jose M. Culaciati— Enrique Ruiz Guiñazu —Daniel Amadeo y Videla — Salvador Oria».

(O/G. nº 198-1941 del M. M.).

*Buenos Aires, Septiembre 22 de 1941*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 27 a la Circular No. 33 de 1939

« *Buenos Aires, 10 de Septiembre de 1941*

Decreto Nº 100.312

Visto las constancias del expediente 1-T-8024-1941, en el cual la Transatlántica Sociedad Anónima Argentina Comercial y Marítima, solicita se exima al buque-tanque de bandera argentina «TACITO», matrícula (1394) del requisito de zarpar del puerto de Buenos Aires con bodega completa que establece el Art. 3º del Decreto Nº 91480, de fecha 16 de Mayo del año 1941, en los viajes que realiza a Curacao (Antillas Holandesas) y Cabo Blanco (Perú) donde recibe cargamento completo de fuel-oil y petróleo crudo, respectivamente, para Buenos Aires; y,

## Considerando:

Que el hecho de partir en lastre en el caso particular a que se refiere dicho pedido no sería imputable a la peticionante, en atención a que estando prohibida la exportación de todo tipo de combustible por los decretos Nºs. 40.309 y 40.438, de fechas 2 y 4 de Septiembre de 1939, no haría sino ajustarse a las disposiciones vigentes;

## El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo Decreta:

Art. 1º.—Exímese al buque-tanque «TACITO» de dar cumplimiento al requisito establecido en el Art. 3º. del Decreto Nº. 91.480, de fecha 16 de mayo de 1941, en los viajes que efectúe de ida y retorno partiendo de puertos argentinos con destino a Curacao (Antillas Holandesas) y Cabo Blanco (Perú).

Art. 2º.— El precitado buque a su regreso a puertos argentinos deberá conducir un volumen de combustible aproximadamente igual a aquél con que fué despachado para ser utilizado durante el viaje como medio de propulsión; las diferencias en más o en menos que resultaren de cada viaje serán compensadas trimestralmente, siendo obligación de sus armadores reponer de inmediato las cantidades que faltaren de las que les hubiesen sido facilitadas.

Art. 3º.—La exención a que se hace referencia en el Art. 1º. de este decreto es de carácter precario no sentando precedente para casos análogos, y podrá ser dejada sin efecto en cualquier momento sin previo aviso.

Art. 4º.—El presente decreto será refrendado por los SS. Ministros de Marina y de Relaciones Exteriores y Culto.

Art. 5º.- Comuníquese, publíquese, etc,

CASTILLO.—M. Fincati.—E. Ruiz Guiñazú».

(Expte. 5-T-7155-c/a. 1941).

*Buenos Aires, Octubre 8 de 1941*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITÁN DE NAVÍO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 28 a la Circular No. 33 de 1939

**Reglamentación del consumo de combustible**
(O/G. N.º 1253 - 194 del M. M.).

*« Buenos Aires, 16 de Octubre de 1941.*

Decreto Nº 101.494.

Vistos los estudios que han sido realizados en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 1.º y 2.º del decreto N.º 99.047 de fecha 22 de agosto de 1941, y en base a las estadísticas existentes; atento a que de éllas se desprende como de imperiosa necesidad del momento presente, efectuar economías racionales en el consumo de los combustibles que se transportan por vía marítima, en especial en los reglones que al respecto se consideran en el estudio efectuado por el Ministerio de Marina y atento también a la necesidad de acrecentar en cuanto sea posible los stocks existentes, para estar a cubierto de ulterioridades que puedan interferir las disponibilidades que requieran las diversas actividades de la Nación; y

## Considerando:

Que de esos estudios surge como causa original del problema planteado, la carencia de bodegas para el transporte marítimo de los combustibles primarios o derivados desde las fuentes productoras;

Que mientras se mantenga esa situación en el transporte marítimo y hasta tanto no sea subsanada, es de preveerse en el futuro una disminución mayor aún en las posibilidades de importación de combustibles, debido a aquella circunstancia, sin que ello no signifique el que razones de otro orden, pudieran también intervenir en la agravación del mismo problema, con una más sensible repercución en la economía nacional;

Que la solución más inmediata de la dificultad presente, consiste en una regulación del consumo general, en el sentido de encuadrar las necesidades del país dentro de sus posibilidades, y sobre todo, de obtener el mayor y mejor aprovechamiento de toda clase de combustibles de que pudiera disponerse, a fin de mantener en pleno desarrollo las actividades vitales de la Nación;

Que en consecuencia, es necesario adoptar todas las posibles medidas tendientes a la imposición del consumo de elementos combutibles primarios o manufacturados, en todas aquellas actividades en que sea técnicamente admisible el reemplazo de los combustibles minerales de transporte marítimo por sucedáneos, de modo de reservar aquéllos en la máxima posibilidad para otras necesidades o previsiones más imperiosas;

Que si bien en circunstancias normales se impone una orientación general hacia el total de aprovechamiento que incluya todos los elementos residuales, con marcado beneficio para la economía general y el abaratamiento de muchos renglones de la producción, esta exigencia es más necesaria e indispensable aún en los momentos anormales del presente y en previsión de la continuidad de estas mismas circunstancias;

Que el problema motivado por las causas ya puestas de manifiesto, es una razón más para intensificar la investigación y usufructo de otras posibilidades que ofrezca el suelo nacional en esta materia;

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Que las medidas a adoptar interesan a toda la ración, siendo menester la cooperación de todos para la consecución del país a cubierto de cualquier falta o carencia de combustibles,

**El Vicepresidente de la Nación Argentina**
**en ejercicio del Poder Ejecutivo**
**en Acuerdo General de Ministros**

**Decreta:**

Artículo 1.º—El consumo de combustible por parte de los ferrocarriles, se regirá durante el resto del año por las siguientes normas:

*a)* El consumo de carbón mineral importado y de combustibles líquidos pesados, deberá ser regulado de modo que al terminar el año en curso, el consumo total de este año no exceda del sesenta por ciento y ochenta y cinco por ciento de los respectivos consumos totales registrados durante el año 1940.

*b)* El consumo de nafta será regulado de modo que al terminar el año en curso, el consumo total no exceda del registrado durante el año 1938.

*c)* Por el Ministerio de Obras Públicas, se fijará la cuota total anual de consumo máximo de cada combustible que le corresponde a cada ferrocarril, en base a sus necesidades de tracción y al servicio de transporte que prestan dentro de los consumos totales fijados en el apartado *a)* que antecede.

*d)* Las empresas ferroviarias deben facilitar a Yacimientos Petrolíferos Fiscales, cuando lo solicite, los datos concernientes a vagones-tanque, para que esta última repartición pueda organizar convenientemente el transporte, por una u otras líneas, de combustibles líquidos nacionales o extranjeros, de acuerdo a las necesidades generales del país.

*e)* Los ferrocarriles disminuirán adecuadamente el número de trenes eléctricos en las horas de menor transporte de pasajeros. Por el Ministerio de Obras Públicas se facilitará la modificación correspondiente de horarios, si fuera necesario.

Art. 2º.—El consumo de combustibles por parte de las fábricas de electricidad, se regirá por las siguientes normas:

*a)* El consumo de carbón mineral importado deberá ser regulado en el resto del año, de modo que al finalizar el año en curso, el consumo total de este año no exceda del ochenta y cinco por ciento del consumo registrado durante el año 1940.

*b)* El consumo de combustibles líquidos pesados será regulado de modo que el consumo total en el término de doce meses a contar de la fecha, no exceda del ochenta y cinco por ciento del consumo de esos renglones, registrado durante el año 1940.

Art. 3º.—Las entregas de combustibles para usos de calefacción y cocina se regularán por las siguientes normas:

*a)* Las entregas de combustibles minerales, sólidos o líquidos, para calefacción, se reducirán a la mitad de las entregas correspondientes, mes a mes, durante el año 1940.

*b)* Las entregas en cuestión, para el uso indicado serán suprimidas durante los meses de enero, febrero y diciembre.

*c)* Quedan exceptuados de las disposiciones de los apartados *a)* y *b)* de este artículo, los asilos, hospitales y establecimientos similares, en la parte correspondiente a los locales destinados a la atención y alojamiento de enfermos y asilados; igualmente se exceptúan las Embajadas y Legaciones.

*d)* No se entregará carbón mineral importado, con destino al uso de cocinas.

Art. 4.º—Para el uso de las industrias en general, compañías de gas, exceptuadas las actividades industriales consideradas especialmente, se establecen las siguientes normas:

*a)* No se entregarán combustibles sólidos o líquidos transportados por vía marítima, a los establecimientos industriales en general, que puedan utilizar combustibles sólidos, minerales o vegetales, originarios del país o combustibles líquidos o sólidos, minerales o vegetales, procedentes de países limítrofes y transportados por vía fluvial o terreste, así como combustibles manufacturados con elementos vegetales y combustibles minerales, estos últimos en una proporción en peso inferior al veinticinco por ciento. Exceptúanse de esta disposición, los establecimientos industriales en que sea absolutamente imperioso el empleo de combustibles sólidos o líquidos transportados por vía marítima y dentro de esta condición, para las entregas, se tendrán en cuenta en orden de preferencia, los servicios públicos, los ramos industriales que requieren, sin posibilidad de cambiar por sucedáneos, los combustibles cuyo consumo se restringe, y la utilidad nacional y pública del ramo.

*b)* Los establecimientos comprendidos en la excepción del apartado anterior, a contar del 15 de octubre en curso, regularán su consumo de modo de no exceder el setenta por ciento del consumo registrado, mes a mes, durante el año 1940, o el segundo semestre, o cuarto trimestre del mismo, 1º ó 2º trimestre del año en curso, si hubieran iniciado sus actividades con posteridad al 1º de enero de 1940. En este último caso, los consumos se calcularán por proporción según la producción obtenida en cada plazo indicado, procedimiento que se seguirá en los otros casos también, cuando el volumen de la producción hubiera variado en forma marcada.

*c)* Se recomienda a las empresas petrolíferas que elaboran derivados, intensificar la producción de fuel oil.

*d)* Las empresas petrolíferas que importan fuel oil y que también importan crudo para elaborar en destilerías del país, aplicarán el porcentaje de disminución de bodega a ambos productos.

*e)* No se entregará diesel oil para quemar en calderas.

Art. 5º.—Con referencia a la Marina Mercante Nacional, se establecen las siguientes normas:

*a)* Queda prohibido por el término de seis meses el transporte de granos u otra carga similar, en buques construídos para transportar combustibles líquidos.

*b)* Se prohibe la transformación de buques-tanque de combustibles, para destinarlos al transporte de carga seca.

*c)* El Ministerio de Agricultura arrendará a su cargo cualquier buque-tanque de bandera nacional que suspenda sus actividades, entendiendo por tal suspensión:

1. Demora, en puerto nacional, de más de cinco días entre la llegada cargado de combustibles líquidos y salida en lastre en busca de otro cargamento similar total.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

2. Demora de más de ocho días en las mismas circunstancias, en caso de reparaciones cuya ejecución o duración no sean justificadas por la inspección oficial.

*d*) El arriendo de los buques comprendidos en el apartado *c*) será a flete corriente para carga líquida; la autoridad marítima competente no despachará buques que no se avengan a lo dispuesto en el apartado que antecede.

Art. 6°.—Las reparticiones nacionales no comprendidas por su índole en otras partes del presento decreto, reducirán sus consumos a la mitad de los consumos producidos el año 1940. De esta disposición se exceptúan:

*a*) La Dirección Nacional de Vialidad, en lo referente al consumo de asfaltos para obras viales, siempre que ya lo posea en stock o cuya elaboración no interfiera la producción de otros derivados de petróleo.

*b*) Las fuerzas militares y navales, en todo lo que afecte al entrenamiento de las mismas, en el que se extremará la obtención del máximo rendimiento de los combustibles empleados.

*c*) Las Obras Sanitarias de la Nación en todo lo que afecte al servicio público que presta y los Yacimientos Petrolíferos Fiscales en lo que se requiera para la industrialización y transporte de petróleo y sus derivados.

Art. 7°.— Los buques mercantes de bandera extranjera, que en las proximidades de su itinerario, dispongan de otro puerto proveedor de su combustible, traerán consigo el combustible necesario para el viaje redondo. En caso de fuerza mayor recibirán la cantidad de combustible necesario hasta completar el consumo total requerido para llegar al puerto de su nacionalidad más próximo siempre que no haya otro puerto más cercano aún que aquél, en que les sea posible proveerse del combustible que emplean. El cálculo de consumo total se hará por distancia directa de navegación a profundidades no menores de seis brazas, navegando a marcha económica o el ochenta por ciento de la potencia máxima en caso de no conocerse aquélla, aumentando tres días de consumo como margen de seguridad.

Podran constituir stocks en el país, con combustibles minerales sólidos o líquidos originarios de ultramar, para sus necesidades de navegación.

Art. 8.°—Dentro de los treinta días, a contar del 1.° de octubre del año en curso, los establecimientos industriales de todas clases, ferrocarriles, fábricas de electricidad, hoteles y establecimientos comerciales dedicados a la venta de combustibles o que lo posean para su uso, harán una declaración jurada ante el Ministerio de Agricultura, separado por firmas principales, subsidiarias o filiales, sobre:

1. Existencia de cada clase de carbón, leña y combustibles líquidos primarios o derivados, al 1.° de octubre de 1941.
2. Cantidad y clase de cada combustible consumida o producida durante el año 1940, mes a mes o por trimestre.
3. Cantidad y clase de cada combustible, consumida o producida durante el año en curso, mes a mes o por trimestre, y en lo sucesivo.
4. Firma proveedora de los combustibles comprendidos en 1), 2) y 3).
5. Probable importación trimestral, confirmando las cantidades mensuales a importar con treinta días de anticipación dando el nombre del buque que la transporta.
6. Clase de industria y asiento del establecimiento, con especificación de la firma.

Art. 9.°—Por el Ministerio de Agricultura se tomarán las medidas necesarias para:

*a*) Intensificar la fabricación directa de combustibles manufacturados con productos vegetales del país y mezcla de combustibles minerales hasta un veinticinco por ciento en peso total.

*b*) Llevar adelante por sí, o por facilidades a terceros, la investigación y explotación de yacimientos carboníferos nacionales.

*c*) Facilitar la distribución a domicilio de leña o combustibles vegetales manufacturados en la forma y mezcla indicadas, sea organizando el transporte por sí, por compromiso contraído por las empresas de transporte, o directamente por medio de los habituales proveedores de combustibles para uso doméstico.

*d*) Recabar de la Junta Reguladora de Granos las cantidades que requiera para su distribución como combustible por sí o por habituales proveedores, o para la fabricación de combustibles manufacturados; cuidando que la venta al público de estos elementos y los comprendidos en *c*) se haga a un precio inferior en un diez por ciento al equivalente calorífico de fuel oil o carbón mineral importado.

*e*) Hacer las adquisiciones de los combustibles mencionados en *c*) y *d*) que sea necesario para asegurar la disponibilidad para la industria en general y para uso doméstico, de modo de llevar la provisión al público en las condiciones de precios fijadas en el apartado *d*).

*f*) Recabar de quien corresponda la información o estadística que necesite, sobre producción, transporte o consumo de combustibles o elementos capaces de ser utilizados como sucedáneos.

Art. 10.—Los consumos de combustibles se mantendrán dentro de las restricciones fijadas, aunque la disponibilidad actual de las empresas, fábricas, compañías o firmas comerciales afectadas, excedan en cualquier cantidad o proporción los consumos totales o respectivamente autorizados, entendiendo por esa disponibilidad la posesión directa, o por contrato de provisión con otra firma.

Art. 11.—Todos los porcentajes que se fijan en el presente Decreto para establecer reducciones en los consumos, podrán ser variados por el Ministerio de Marina de acuerdo con lo que las circunstancias aconsejen.

Art. 12.—Cada Ministerio dictará, dentro de su respectivo Departamento, las disposiciones de detalle necesarias para el cumplimiento del presente Decreto.

Art. 13.—Se invita a los señores Gobernadores de Provincias a colaborar en el plan general de economías comprendido en el presente Decreto, debiendo por el Ministerio del Interior darles conocimiento del mismo y recabando el dictado de las disposiciones conducentes al propósito perseguido.

Art. 14.—Por el Ministerio del Interior, se enviará copia del presente Decreto a los señores Interventores y Gobernadores de Territorios, para el debido cumplimiento de las disposiciones del mismo en las respectivas provincias o territorios de su jurisdicción y al señor Intendente Municipal de la Ciudad de Buenos Aires para la adopción de las medidas convenientes o para efectuar las gestiones legales necesarias.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Art. 15.—Mientras dure la situación anormal que contempla el presente Decreto, se suspende toda disposición tendiente a restringir la importación de fuel oil y se permitirá la importación de este combustible hasta con un 15 % de destilados.

Art. 16.—Quedan derogados los Decretos 40 438 (1) de fecha 4 de septiembre de 1939; 73.209 de fecha 2 de octubre de 1940 y 90.637 de fecha 20 de mayo de 1941.

Art. 17.—Comuníquese, publíquese, etc.

CASTILLO.—M. FINCATI.—JUAN N. TONAZZI.—GUILLERMO ROTHE.—ENRIQUE RUIZ GUIÑAZÚ.—CARLOS A. ACEVEDO.—M. J. CULACIATI. — SALVADOR ORIA».

(1) El Decreto N.° 40.438 ha sido publicado en la Circular N.° 33 - 1939.

*Buenos Aires, Octubre 30 de 1941*

**Raúl Somerville**
CAPITAN DE NAVIO
SUBPREFECTO GENERAL MARITIMO
en ausencia del Sr. Prefecto General Marítimo



Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 29 a la Circular No. 33 de 1939

**Embarco de argentinos nativos o naturalizados, en buques mercantes extranjeros que deban navegar en zonas de guerra. Declaración que deben suscribir**

---

**Buques extranjeros que transporten ganado en pie, deben poseer el personal reglamentario de cuidadores de ganado**

---

« *Buenos Aires, 31 de Octubre de 1941.*

Visto lo informado por el Estado Mayor General de la Armada y la Prefectura General Marítima en exp. 1-R-577 de 1941 R. y a los efectos del mejor cumplimiento del decreto de neutralidad argentina N° 40.412 de fecha 4 de Septiembre de 1939,

## El Ministro de Marina
## Resuelve:

1°.—La Prefectura General Marítima no permitirá el embarco de ningún ciudadano argentino, nativo o naturalizado, como tripulante o agregado a la tripulación de buque mercante de bandera extranjera que deba navegar por zonas de guerra o con destino a países beligerantes sin que previamente, suscriban una declaración en la que renuncien a la protección del Estado por los riesgos que pudieran ocurrirle, como consecuencia de dicha navegación.

2°.- La autoridad marítima no despachará ningún buque de bandera extranjera que transporte ganado en pie, sin que previamente compruebe en forma fehaciente y a satisfacción de dicha autoridad que se ha dado estricto cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 95, 96, 97 y 98 del decreto de 29 de enero 1903, reglamentando la importación y exportación de ganado (1).

3°.—Comuníquese, publíquese y archívese.

M. FINCATI».

(O/G. N°. 268 - 1941 del M. M.).

---

(1) Arts. 95, 96, 97 y 98 del decreto de 29 de enero de 1903:

Capataces y peones

Art. 95.—Todo personal contratado para el cuidado del ganado deberá ser inscripto en el rol expedido por la Prefectura General de Puertos y estará bajo las órdenes del Capitán, como el resto de la tripulación del buque.

Art. 96.—Cada cargamento de ganado estará a cargo por lo menos de un capataz experimentado y será atendido por un peón por cada 25 bovinos o equinos, uno por cada cien porcinos y uno por cada doscientos ovinos, pudiendo, sin embargo, la Dirección General de Ganadería

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

autorizar la reducción de este personal, en los casos en que los empresarios de transportes se hagan cargo del cuidado del ganado con peones permanentes e idóneos. Esta reducción no podrá en ningún caso ser menor de un peón por cada 45 bovinos o equinos, o por cada 350 ovinos.

Art. 97.– El cargador deberá presentar a la Inspección, antes de la salida del buque, una copia de la inscripción a que se refiere el artículo 95 en la que conste la nómina de los cuidadores, edad, estado, nacionalidad, domicilio y sueldos estipulados, especificándose si es mensual o por viajes, las cantidades adelantadas por cuenta de sueldos y si tienen o no pasajes de regreso. Deberá constar también el nombre del buque, puerto de salida y de destino, la firma del Capitán y de los cuidadores.

Art. 98.—Los peones deberán disponer de alojamientos que reúnan las condiciones de abrigo, ventilación, higiene y luz indispensable, a satisfacción de la Inspección».

*Buenos Aires, Noviembre 13 de 1941*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 30 a la Circular No. 33 de 1939

**Sobre Líneas de Carga de buques adheridos a la Convención Internacional**

A los efectos de su cumplimiento y para que a su vez lo lleven a conocimiento de quienes corresponda, se hace saber a las Dependencias de esta Prefectura General que con fecha 30 de octubre ppdo., S. E. el Señor Ministro de Marina ha dictado una resolución respecto a la carga más profunda que pueden conducir los buques de los países signatarios o adheridos a la Convención Internacional sobre líneas de carga, cuya parte dispositiva dice así:

.....

«1.º—Autorizar a la Prefectura General Marítima permita a los buques de los países signatarios o adherentes a la Convención Internacional sobre Líneas de Carga, cuyos certificados estén endosados para hacer efectiva la carga más profunda, carguen:

a) — hasta sus marcas tropicales en lugar de sus marcas de verano cuando éstas sean aplicables de conformidad con las disposiciones de dicha Convención.

b) — hasta las marcas tropicales de agua dulce en lugar de las marcas tropicales existentes cuando éstas sean aplicables de conformidad con las disposiciones de dicha Convención.

2.º—.....

Fdo.: M. FINCATI».

(Expte. 5-R-7780-c/a 941).

*Buenos Aires, Noviembre 13 de 1941*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 31 a la Circular No. 33 de 1939

**Aprovisionamiento de combustible para los buques mercantes de bandera nacional y de bandera brasileña que efectúen comercio entre ambos paises**

---

Se hace saber a las Dependencias, las que a su vez lo llevarán a conocimiento de los Representantes de los buques mercantes de bandera nacional y bandera brasileña que efectúen comercio entre puertos de ambos paises, que no existiendo en los puertos de los Estados Unidos del Brasil restricción alguna para el abastecimiento de combustible para el consumo propio de los buques; en lo sucesivo, a todos los buques de referencia, que salgan de los puertos nacionales para los del Brasil, previo cumplimiento de la reglamentación vigente y demás formalidades existentes sobre la materia, sólo se les fijará la cantidad de combustible que se determine como necesaria para llegar al puerto de destino en dicho país.

(Expte. 5-E-10250-c/a-1941.)

*Buenos Aires, Diciembre 13 de 1941*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO



Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 32 a la Circular No. 33 de 1939

(B. Oficial de 7 de enero de 1942)

**Fijando la posición del Gobierno Argentino con motivo del conflicto bélico en el Oriente**

«*Buenos Aires, Diciembre 9 de 1941.*

Decreto Nº 108.040.

Vistas las comunicaciones recibidas de la Embajada de los Estados Unidos de América, de la Embajada de Gran Bretaña y de la Embajada del Japón manifestando que existe estado de guerra entre dichas potencias, y

## Considerando:

Que esas comunicaciones obligan a determinar la posición de la República Argentina en ese estado de guerra, así como las normas de criterio a observarse en este caso sin precedentes, por cuanto es la primera vez que serán de aplicación las declaraciones y acuerdos sobre solidaridad, asistencia recíproca y cooperación defensiva de las naciones americanas, aprobados en la Conferencia de Buenos Aires y en las reuniones de Lima, Panamá y La Habana;

Que a este efecto corresponde especialmente hacer mérito de la Declaración XV de la Reunión de La Habana a la que la República Argentina adhirió con los demás países americanos, por tratarse de una agresión extracontinental contra la soberanía de uno de los estados americanos y la violación de su territorio,

## El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo en Acuerdo General de Ministros

## Decreta:

Artículo 1º.—La posición de la República Argentina en el actual conflicto internacional se regirá en lo que respecta a los Estados Unidos por los compromisos panamericanos contraídos sobre solidaridad, asistencia recíproca y cooperación defensiva.

Art. 2º.—Como consecuencia de ello, la República Argentina no considera a los Estados Unidos de América en la situación de país beligerante en este conflicto.

Art. 3º.—Hácense extensivas al presente estado de guerra y únicamente con respecto a Gran Bretaña y Japón las disposiciones del decreto sobre neutralidad dictado en Acuerdo de Ministros el 4 de septiembre de 1939

Art. 4º.—La República Argentina en su oportunidad y con el procedimiento previsto por la Convención XV de La Habana ya citada procederá a negociar los acuerdos complementarios necesarios.

Art. 5º.—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y dése al Registro Nacional.

CASTILLO.—Enrique Ruiz Guiñazu.—Miguel J. Culaciati.—Carlos Alberto Acevedo.—Guillermo Rothe.—Juan N. Tonazzi.—Mario Fincati.—Daniel Amadeo y Videla.—Salvador Oria.»

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

**Neutralidad del Gobierno Argentino con motivo del Estado de guerra existente entre Canadá, Rumania, Hungría y Finlandia**

« *Buenos Aires, Diciembre 11 de 1941.*

Decreto Nº. 107.634.

Vista la comunicación recibida de la Legación del Canadá, dando cuenta del estado de guerra existente entre ese país, Rumania, Hungría y Finlandia,

**El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo Decreta:**

Artículo 1º.—Hácense extensivas las disposiciones del decreto sobre neutralidad, dictado en Acuerdo de Ministros el 4 de septiembre de 1939, al estado de guerra existente entre Canadá, Rumania, Hungría y Finlandia.

Art. 2º.—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial, dése al Registro Nacional y archívese.

CASTILLO
ENRIQUE RUIZ GUIÑAZU.»

---

**Neutralidad del Gobierno Argentino con motivo del estado de guerra existente entre Canadá y Japón**

« *Buenos Aires, Diciembre 11 de 1941.*

Decreto Nº. 107.635.

Vistas las comunicaciones recibidas de la Legación del Canadá y de la Embajada del Japón, dando cuenta del estado de guerra existente entre esos países.

**El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo Decreta:**

Artículo 1º.—Hácense extensivas las disposiciones del decreto sobre neutralidad dictado en Acuerdo de Ministros el 4 de septiembre de 1939, al estado de guerra existente entre Canadá y Japón.

Art. 2º.—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y dése al Registro Nacional.

CASTILLO
E. RUIZ GUIÑAZU.»

---

**Neutralidad del Gobierno Argentino con motivo del estado guerra existente entre Gran Bretaña, Hungría, Finlandia y Rumania**

« *Buenos Aires, Diciembre 11 de 1941.*

Decreto N.º 107.793.

Vista la nota recibida de la Embajada Británica dando cuenta que el Gobierno de su Majestad en el Reino Unido, se encuentra en guerra con Hungría, Finlandia y Rumania,

**El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo Decreta:**

Artículo 1º.—Hácense extensivas las disposiciones del decreto sobre neutralidad dictado en Acuerdo de Ministros el 4 de septiembre de 1939, al estado de guerra de Gran Bretaña con Hungría, Finlandia y Rumania.

Art. 2º.—Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese.

CASTILLO
E. RUIZ GUIÑAZU.»

---

**Posición del Gobierno Argentino ante el estado de guerra existente entre Estados Unidos de América y Alemania e Italia**

« *Buenos Aires, Diciembre 13 de 1941.*

Decreto Nº 108.340.

Vistas las comunicaciones recibidas de las Embajadas de Estados Unidos de América, Alemania e Italia, sobre el estado de guerra existente entre esas potencias, atento a los términos del decreto de este Gobierno dictado en Acuerdo General de Ministros de 9 del corriente en presencia del conflicto a que ha sido llevado aquel país americano por la agresión de que fué objeto, y de conformidad a las declaraciones y convenios que son de aplicación en el caso, de acuerdo con los cuales ha quedado definida la posición argentina dentro de los principios de la unidad continental,

**El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo Decreta:**

Artículo 1º.—Hácese extensiva al estado de guerra existente entre Estados Unidos de América y Alemania e Italia, la posición establecida por decreto de 9 del corriente, en cuanto declara que la República no considera a los Estados Unidos de América en la situación de país beligerante, aplicándose a Alemania y a Italia las disposiciones del decreto de neutralidad dictado en Acuerdo de Ministros el 4 de septiembre de 1939.

Art. 2º.—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial, dése al Registro Nacional y archívese.

CASTILLO
E. RUIZ GUIÑAZU.»

---

**Neutralidad del Gobierno Argentino con motivo del estado de guerra existente entre Polonia y Japón**

« *Buenos Aires, Diciembre 17 de 1941.*

Decreto Nº. 108.468.

Vista la nota de la Legación de Polonia dando cuenta que el Go-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

bierno de la República de Polonia se encuentra en guerra con el Japón,

**El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo Decreta:**

Artículo 1°.—Hácense extensivas las disposiciones del decreto sobre neutralidad dictado en Acuerdo de Ministros el 4 de septiembre de 1939, al estado de guerra entre la República de Polonia y el Imperio del Japón.

Art. 2°.—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y dése al Registro Nacional.

CASTILLO
E. Ruiz Guiñazu.»

---

**Neutralidad del Gobierno Argentino con motivo del estado de guerra existente entre los paises Bajos y el Japón**

« *Buenos Aires, Diciembre 17 de 1941.*

Decreto N°. 108.469.

Vista la nota de la Legación de los Países Bajos dando cuenta que el Gobierno del Reino de los Países Bajos se encuentra en guerra con el Japón,

**El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo Decreta:**

Artículo 1°.—Hácense extensivas las disposiciones del decreto sobre neutralidad dictado en Acuerdo de Ministros el 4 de septiembre de 1939, al estado de guerra entre el Reino de los Países Bajos y el Imperio del Japón.

Art. 2°.—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y dése al Registro Nacional.

CASTILLO
E. Ruiz Guiñazu.»

*Buenos Aires, Enero 17 de 1942*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO



Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 33 a la Circular No. 33 de 1939

**Buques nacionales que efectúen cabotaje de cabos afuera o pesca de altura, no podrán embarcar como tripulantes a nacionales de estados beligerantes**

« *Buenos Aires, Enero 23 de 1942.*

Visto el presente expediente y atento lo informado por el Estado Mayor General,

## El Ministro de Marina
## Resuelve:

1°.—Declárase incluidos dentro de los términos del ácapite b) del inciso 1.° de la resolución del 13 de septiembre de 1939—Orden General N° 191/939—, a los buques que efectúen la pesca de altura o cabotaje de cabos afuera. (1)

2°.—Publíquese en Orden General y pase a la Prefectura General Marítima para su cumplimiento y efectos.

M. FINCATI.»

(Expte. 5-M-Rdo. N°. 40-1942).

---

(1) La resolución de referencia ha sido publicada en el Agregado s/n° de fecha 15 de Septiembre de 1939.

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO IMPRENTA
SECRETARIA

*Buenos Aires, Enero 28 de 1942*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 34 a la Circular No. 33 de 1939

**Venta y arriendo de buques nacionales. Requisitos para obtener la autorización previa y disposiciones especiales para la navegación de buques argentinos al exterior**

(Ordenanza N.º 10-1941)

« *Buenos Aires, 16 de Mayo de 1941*

Decreto Nº. 91.480.

Visto el presente expediente,

## El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo en Acuerdo General de Ministros Decreta:

Artículo 1º.—A partir de la fecha del presente decreto, ningún buque inscripto en la matrícula nacional podrá ser vendido o arrendado sin previa autorización del Poder Ejecutivo, la que no se acordará sino en aquellos casos en que el adquirente o arrendatario fuese argentino nativo o naturalizado con domicilio en la República Argentina, o que, tratándose de sociedades, entidades o compañías, probaren, en forma fehaciente tener su dirección, administración, asiento principal de sus negocios y domicilio, dentro del territorio de la Nación.

Art. 2º.—Los buques de bandera nacional, destinados al tráfico con puertos extranjeros, cualquiera sea la naturaleza de este tráfico o la navegación a que se dediquen, quedan obligados a presentar a la autoridad competente, con anterioridad a su partida de puerto argentino, el itinerario completo del viaje de ida y regreso a realizar, con especificación de todos los puertos de escala y destino. El itinerario no podrá sufrir alteración alguna, salvo el caso de fuerza mayor debidamente comprobado o previa autorización.

Art. 3º.—No se despachará de puertos argentinos ningún buque inscripto en la matrícula nacional, que no lleve completa su capacidad de bodega y sin que previamente deposite ante la autoridad competente tres ejemplares del manifiesto de cargas, con determinación del puerto de destino de cada una de ellas, el que no podrá modificarse durante el transcurso del viaje. A tales efectos, uno de los ejemplares, debidamente autenticado, será entregado al Capitán, quién deberá presentarlo, en todos los puertos de escala y de destino, al funcionario consular argentino para su visación y fiscalización.

Art. 4º.—No se exigirán los requisitos que se mencionan en el artículo 3º de este decreto en el viaje de regreso, como así tampoco en el de ida en aquellas ocasiones en que fuera de aguas jurisdiccionales y para completar bodegas se acepten cargas en los puertos de escala situados en aguas extranjeras.

Art. 5º.—Las autoridades nacionales y los funcionarios y representantes consulares argentinos no despacharán ningún buque de ban-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

dera nacional, sin que previamente se compruebe haber dado estricto cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 2º y 3º de este decreto.

Art. 6º.—La Prefectura General Marítima no certificará las condiciones de dominio de buques inscriptos en la matrícula nacional para su transferencia o arrendamiento, sin que previamente se haya dado cumplimiento al artículo 1º de este decreto.

Art. 7º.—La autoridad marítima y los funcionarios y representantes consulares argentinos no despacharán ningún buque inscripto en la matrícula nacional, que hubiese sido transferido o arrendado con transgresión a lo dispuesto en el artículo 1º de este decreto.

Art. 8º.—Cuando se compruebe que un buque inscripto en la matrícula nacional ha sido transferido o arrendado contraviniendo las disposiciones de este decreto o que después de su salida modificare su itinerario, hiciera escalas no previstas u omitiere las que figuraban en el mismo, o cambiare el destino de las cargas que transportare, será detenido por la autoridad marítima y ésta y los funcionarios y representantes consulares argentinos podrán negar el despacho de dicho buque o de cualesquiera otros pertenecientes a la misma compañía del qua haya cometido la infracción.

Art. 9º.—Comuníquese, publíquese, etc.

CASTILLO.—M. FINCATI.—M. J. CULACIATI.—GMO. ROTHE.—CARLOS A. ACEVEDO.—JUAN N. TONAZZI.—D. AMADEO y VIDELA—SALVADOR ORIA.»

(Expte. 5-S-4175-c/a-1941).

---

**Buques nacionales exceptuados del cumplimiento del Art. 3.º del S. Decreto N.º 91480**

(Circular N.º 25-1941)

Se hace saber a las Dependencias de esta Prefectura General, a los fines pertinentes, que el artículo 3.º del S. Decreto N.º 91.480 de fecha 16 de Mayo ppdo. (Ordenanza Nº 10-1941), no comprende a los buques inscriptos en la matrícula nacional que se dediquen a la navegación fluvial entre puertos argentinos y puertos extranjeros situados sobre los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay, como tampoco a aquellos que transporten pasajeros entre el Puerto de Buenos Aires y los de Colonia y Montevideo (R. O. del U).

En consecuencia, en cuanto a esta Repartición compete, las Dependencias no exigirán el cumplimiento de lo dispuesto en dicho artículo a los buques en las condiciones de esta orden.

(Expte. 5-S-4444-c/a-1941).

Buenos Aires, Junio 2 de 1941.

Fdo.: JUAN F. CHIHIGAREN

---

**Trámites referentes a transferencias o arrendamiento de buques nacionales.—Normas relativas al cumplimiento de los Arts. 1.º y 6.º del S. Decreto N.º 91.480**

(Circular Nº. 35-1941)

1º.—La persona interesada en la compra o arrendamiento de una embarcación inscripta en la Matrícula Nacional o en el Registro Especial de Yachts, deberá solicitar previamente de esta Prefectura General o por intermedio de sus Dependencias la autorización que establece el Art. 1º del Superior Decreto N.º 91.480 de fecha 16 de Mayo próximo pasado comprobando al efecto, con su Libreta de Enrolamiento o Cédula de Identidad, que es argentino, debiendo agregar al escrito respectivo, el certificado de domicilio. Tratándose de una Sociedad, deberá comprobar igualmente su carácter de argentina mediante el contrato de sociedad debidamente inscripto en el Registro Público de Comercio adjuntándose además un comprobante expedido por dicho Registro donde conste que el contrato que acompaña no ha sufrido otras modificaciones y que continúa en su giro.

2º. El expediente que se forme con ese motivo, será girado a la División Marina Mercante la cual, por intermedio de la Sección respectiva, dejará constancia acerca de si la embarcación está inscripta en los Registros citados, con indicación del número de matrícula y nombre de su propietario.

3º.—Cumplida esta formalidad, el expediente sera elevado al Ministerio de Marina conjuntamente con el proyecto de decreto autorizando la operación.

4º.—Recibido el expediente con la autorización definitiva a que se refiere el punto anterior, la Prefectura General dispondrá su notificación al interesado a fin de que éste proceda a dar la intervención del caso al Escribano de Marina o Club a los fines de los trámites ulteriores correspondientes, así como también que tome conocimiento de ella la expresada División.

5º.—Presentado por el Escribano de Marina o Club el pedido de liberación, éste será informado por las Secciones respectivas una vez que hayan tomado razón de la autorización de que trata el punto anterior.

6º.—En los escritos de comunicación de venta o contratos de arrendamiento, deberá hacerse constar el número de los expedientes de autorización y liberación; formado el nuevo expediente se agregarán a éste los otros dos y una vez registrados el cambio de dominio o el contrato de arrendamiento, se dispondrá su archivo, previa entrega de los documentos respectivos.

7.º—El cumplimiento de lo que disponen los Artículos 1º y 6º del Superior Decreto N.º 91.480, rige para las embarcaciones mayores de seis toneladas y para todas aquellas que se encuentran inscriptas en el Registro Especial de Yachts.

(Expte. 5-P-5365-c/a-1941).

Buenos Aires, Julio 4 de 1941.

Fdo.: JUAN F. CHIHIGAREN

*Buenos Aires, Enero 29 de 1942*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 35 a la Circular No. 33 de 1939

**Neutralidad del Gobierno Argentino con motivo del Estado de guerra existente entre Gran Bretaña y Bulgaria**

« *Buenos Aires, Enero 7 de 1942.*

Decreto Nº 110.325.

Vista la nota recibida de la Embajada Británica, dando cuenta del estado de guerra existente entre Gran Bretaña y Bulgaria,

## El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo Decreta:

Artículo 1º.—Hácense extensivas las disposiciones del decreto sobre neutralidad dictado en Acuerdo de Ministros el 4 de septiembre de 1939, al estado de guerra de Gran Bretaña con Bulgaria.

Art. 2º.—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y dése al Registro Nacional.

CASTILLO.—E. Ruiz Guiñazu.»

(B. Oficial N.º 14.228).

---

**Neutralidad del Gobierno Argentino con motivo del estado de guerra existente entre Canadá y Rumania, Hungría y Finlandia**

« *Buenos Aires, Enero 17 de 1942.*

Decreto Nº 111.245.

Vista la proclamación del Gobierno del Dominio de Canadá, por la que se declara que existe un estado de guerra entre Canadá y Rumania, Hungría y Finlandia,

## El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo Decreta:

Artículo 1º.—Hácense extensivas las disposiciones del decreto sobre neutralidad dictado en Acuerdo de Ministros el 4 de Septiembre de 1939, al estado de guerra de Canadá con Rumania, Hungría y Finlandia.

Art. 2º.—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y dése al Registro Nacional.

CASTILLO.—Guillermo Rothe».

(B. Oficial N.º 14.233).

---

**Neutralidad del Gobierno Argentino con motivo del estado de guerra existente entre Yugoeslavia y Japón**

« *Buenos Aires, Febrero 9 de 1942.*

Decreto Nº. 113.017.

Vista la nota de la Legación de Yugoeslavia dando cuenta que

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

el Gobierno del Reino de Yugoeslavia declara hallarse en estado de guerra con el Japón,

**El Vicepresidente de la Nación Argentina**
**en ejercicio del Poder Ejecutivo**
**Decreta:**

Artículo 1°.—Hácense extensivas las disposiciones del Decreto sobre neutralidad dictado en Acuerdo de Ministros el 4 de septiembre de 1939, al estado de guerra entre el Reino de Yugoeslavia y el Imperio del Japón.

Art. 2°.—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y dése al Registro Nacional.

CASTILLO.—GUILLERMO ROTHE».

(B. Oficial N.° 14.247).

*Buenos Aires, Febrero 27 de 1942*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO



Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 36 a la Circular No. 33 de 1939

**Neutralidad del gobierno argentino con motivo del estado de guerra existente entre Gran Bretaña y Thailandia**

« *Buenos Aires, 19 de Febrero de 1942.*

Decreto Nº 113.587

Vista la nota de la Embajada Británica dando cuenta del estado de guerra existente entre la Gran Bretaña y Thailandia,

**El Vicepresidente de la Nación Argentina**
**en ejercicio del Poder Ejecutivo**

**Decreta:**

Artículo 1.º—Hácense extensivas las disposiciones del Decreto sobre neutralidad dictado en Acuerdo de Ministros el 4 de septiembre de 1939, al estado de guerra entre Gran Bretaña y Thailandia.

Art. 2.º—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y dése al Registro Nacional.

CASTILLO—Guillermo Rothe.»

(O/G. Nº 85-1942 del M. M.).

*Buenos Aires, Abril 28 de 1942*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 37 a la Circular No. 33 de 1939

« *Buenos Aires, 7 de Mayo de 1942.*

Decreto N.º 119347.

Vistos los expedientes 5-M-5004/942 y 1-R-4231/942 del Ministerio de Marina,

**El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo Decreta:**

Artículo 1º.—Exímese al buque tanque «LOS POZOS» por el término de cuatro meses a contar del día primero del mes de mayo del corriente año de 1942, de dar cumplimiento a los requisitos establecidos en los artículos 2º, 3º y 5º del Decreto Nº 91480 de fecha 16 de mayo de 1941. (1)

Art. 2º.—La excepción a que se hace referencia en el artículo 1º de este decreto, no importa sentar precedentes para casos análogos.

Art. 3º.—El presente decreto será refrendado por los señores Ministros de Marina, Relaciones Exteriores y Culto y Agricultura.

Art. 4º.—Comuníquese, publíquese, etc.

CASTILLO.—M. FINCATI.—E. RUIZ GUIÑAZU.—
D. AMADEO y VIDELA.»

---

(1) Ver Agregado Nº 34 a la Circular Nº 33/1934.

*Buenos Aires, Mayo 26 de 1942*

**Juan F. Chihigaren**
CAPITAN DE NAVIO
PREFECTO GENERAL MARITIMO



Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 38 a la Circular No. 33 de 1939

**Personal de artilleros embarcados en buques mercantes de países beligerantes.— Deben ser incluídos en el Rol de Tripulación**

Para conocimiento de las Dependencias y de quienes corresponda, se transcribe a continuación el texto de la nota pasada por la Dirección de Inmigración, que dice así:

« Con motivo de la llegada de buques mercantes pertenecientes a países beligerantes, que traen entre el personal embarcado, «artilleros» que no han sido incluídos en el rol de la tripulación, tengo el agrado de dirigirme al señor Prefecto General, llevando a su conocimiento que, concordantes las opiniones de esa Prefectura General, del Departamento de Relaciones Exteriores y del Ministerio de Agricultura, se ha resuelto que dichos artilleros sean incluídos en el rol de la tripulación.

En tal sentido esta Dirección ha dirigido una comunicación al Centro de Navegación Transatlántica, a fin de que las compañías de navegación adheridas al mismo den cumplimiento a tal disposición, por lo que ruego al señor Prefecto General quiera servirse disponer se comunique a esta Dirección, toda omisión que se observe en lo sucesivo, a fin de documentar las infracciones para que, al darse por cumplida la notificación a todos los capitanes de buques que realicen el tráfico con nuestro país, pueda aplicarse a los mismos las sanciones correspondientes por el incumplimiento de dicha disposición».

(Expte. 5-I-5278-c/a-1942).

*Buenos Aires, Junio 17 de 1942*

**Raúl Somerville**
CAPITAN DE NAVIO (R)
SUBPREFECTO GENERAL MARITIMO
en ausencia del Sr. Prefecto General Marítimo

PREFECTURA NAVAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado N° 39 a la Circular N° 33 de 1939

**Buques mercantes nacionales.—No serán despachados hasta nueva orden con destino a los puertos que se indican**

(Amplía Decreto N° 65.006 publicado en Agregado N° 15 a la Circular N° 33 de 1939).

Decreto N° 124.363.

« *Buenos Aires, Julio 7 de 1942*

Vista la extensión alcanzada por la guerra marítima y la información existente sobre las operaciones anunciadas por el Gobierno Alemán para el bloqueo de las costas de Estados Unidos, y

## Considerando:

Que aún cuando el Gobierno Argentino mantiene las reservas que oportunamente ha formulado para sostener los derechos de la navegación neutral en el mar libre, conviene, ante la situación de hecho creada por esas operaciones, adoptar las medidas precaucionales del caso,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1.°—Ampliase el artículo 1° del decreto número 65006, de 13 de Junio de 1940, extendiéndose la prohibición de despacho de buques mercantes de bandera nacional a los puertos de Dinamarca y a los situados sobre la costa Este, de Canadá y de los Estados Unidos de Norte América.

Art. 2.°—El presente Decreto será refrendado por los Ministros Secretarios en los Departamentos de Relaciones Exteriores y Culto, de Hacienda y de Marina.

Art. 3.°—Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial, dése al Registro Nacional y archívese.

(Expte. 5-R-6215 c/a-1942).

CASTILLO — Enrique Ruiz Guiñazu — Mario Fincati — Carlos A. Acevedo».

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

*Buenos Aires, Julio 10 de 1942*

**Raúl Somerville**
CAPITAN DE NAVIO (R)
PREFECTO GENERAL MARITIMO
Accidental

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 40 a la Circular No. 33 de 1939

**Haciendo extensivo a las operaciones con los Reinos de Bélgica y Luxemburgo y Paises Bajos las disposiciones sobre neutralidad**

« *Buenos Aires, Mayo 10 de 1940*

Decreto nº 62303

Visto el estado de guerra existente entre los Reinos de Bélgica y Luxemburgo y Países Bajos con el Reich Alemán; y

Atento a las circunstancias consideradas en los Decretos Nos. 60569 del 18 de Abril y 61707, del 6 de Mayo de 1940,

## El Presidente de la Nación Argentina

## Decreta:

Artículo 1º.—Hácense extensivas a las operaciones con los Reinos de Bélgica y Luxemburgo y Países Bajos las disposiciones de los Decretos Nros. 60569, del 18 de Abril y 61707, del 6 de Mayo de 1940.

Art. 2º.—El presente Decreto será refrendado por los Ministros Secretarios de Estado en los Departamentos de Relaciones Exteriores y Culto y de Hacienda.

Art. 3º.— Comuníquese a quienes corresponda, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese.

ORTIZ.—PEDRO GROPPO—JOSE M. CANTILO».

(B. Oficial Nº 14360 de Julio 14 de 1942).

*Buenos Aires, Agosto 3 de 1942*

**José Guisasola**
VICEALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

El decreto N.º 60.569, se refiere a la suspensión hasta nueva disposición de las operaciones en pesos argentinos con Dinamarca y Noruega y, el número 61.707, a la facultad que se da al Banco Central para autorizar la ejecución de las operaciones a que se refiere el decreto N.º 60.569.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado Nº 41 a la Circular Nº 33 de 1939

**Prohibiendo la exportación de combustibles**

« *Buenos Aires, 22 de Julio 1942.*

Decreto Nº 125.646.

## Considerando:

Que el problema de escasez de combustibles requiere la adopción de todas las medidas tendientes a asegurar el mayor abastecimiento del país;

Que es necesario impedir la salida de los mismos, mientras perdure la situación de gravedad actual, atendiendo a los intereses generales del país; y

De acuerdo a las facultades que concede el artículo 14 de la Ley Nº 12591,

## El Presidente de la Nación Argentina

## Decreta:

Artículo 1º.—Queda prohibida la exportación de combustibles.

Art. 2º.— Exclúyese de la prohibición dispuesta por el artículo anterior al combustible para consumo propio de los buques.

Art. 3º Comuníquese, etc.

CASTILLO.—Daniel Amadeo y Videla».

(O/G. Nº. 185/942 del M. M.).

*Buenos Aires, Agosto 10 de 1942*

**José Guisasola**
VICEALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado Nº 42 a la Circular Nº 33 de 1939

**Creando la Oficina de distribución y prorrateo de Combustibles**

« *Buenos Aires, 23 de Julio 1942.*

Decreto N.º 125 324.

## Considerando:

Que la creciente escasez de carbón y combustibles derivados del petróleo obliga a intensificar las medidas para promover su reemplazo, total o parcialmente, por sustitutos, en aquellas industrias cuyas instalaciones lo permiten;

Que las medidas de racionamiento ya dictadas, deben complementarse con una distribución que contemple las características de cada instalación, asegurando de tal modo la más racional utilización de las disponibilidades de combustibles;

Que es conveniente, además, prestar el asesoramiento técnico oficial para los industriales que lo requieran, en cuanto a la transformación de instalaciones y organizar adecuadamente la provisión de combustibles y sucedáneos,

## El Presidente de la Nación Argentina
## Decreta:

Artículo 1º.— A fin de dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 3º del decreto nº 99047, del 22 de Agosto de 1941, créase en el Ministerio de Agricultura, la Oficina de Distribución y Prorrateo de Combustibles, a cargo del Ingeniero Reinaldo J. Bensi.

Art. 2º.— De acuerdo con el plan general fijado por el Acuerdo Nº 101 494 del 16 de Octubre de 1941, Arts. 2º, 3º y 4º y disposiciones complementarias adoptadas en virtud del Art. 11 del mismo, la citada Oficina procederá a organizar la distribución o prorrateo de los combustibles derivados del petróleo, atendiendo a la posibilidad de utilización de sucedáneos de vegetales y la utilidad económico - social de cada ramo.

Art. 3º.—El prorrateo a realizarse deberá ser aplicado teniéndose en cuenta los clientes habituales de las firmas proveedoras y dando preferencias a los requerimientos de los Ferrocarriles y demás servicios públicos.

Art. 4º.—La Oficina facilitará el asesoramiento técnico a los industriales para la utilización de combustibles sucedáneos, organizando el transporte y distribución del maíz para tal objeto, en colaboración con la Junta Reguladora de Granos.

Art. 5º.- La Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, colaborará con su personal técnico, datos estadísticos, informaciones y demás antecedentes que puedan facilitar el cometido que se establece en el Art. 2º.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Art. 6º.— Los gastos que origine el funcionamiento de la Oficina creada de acuerdo al Art. 1º del presente decreto, se imputarán a la cuenta especial dispuesta por el Art. 3º del Decreto Nº 121.742, del 3 de Junio de 1942.

Art. 7º.- Comuníquese, etc.

CASTILLO.—Daniel Amadeo y Videla—
Mario Fincati.

---

(B. Oficial Nº 14372 de 28 de Julio 1942).

NOTA:—El decreto Nº 99047 ha sido publicado en el Agregado Nº 26; y el decreto Nº 101.494, en el Agregado Nº 28.

*Buenos Aires, Agosto 25 de 1942*

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
ARGENTINA

**José Guisasola**
VICEALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 43 a la Circular No. 33 de 1939

1ª.) **Buques transportes de combustible líquido; prohibición de transportar granos o cualquier carga.** - (O. G. N.º 204 - 1942 M.M.)

« *Buenos Aires, 27 de Junio 1942*

Decreto N.º 122.717.

Visto que las razones tenidas en cuenta en el decreto N.º 101.494 de fecha 16 de octubre de 1941, por las cuales se establecía en el artículo 5º. inciso a), un plazo de seis meses para la prohibición de transportar granos y otra carga similar, en buques construídos para transportar combustibles líquidos; y

## Considerando:

Que los motivos habidos en esa oportunidad, han sido agravados con la cancelación de los arribos de cargamentos de combustibles líquidos, en buques de bandera extranjera,

## El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo en Acuerdo General de Ministros Decreta:

Artículo 1º.—Mantener por un plazo ilimitado la prohibición de transportar granos o cualquier otro tipo de carga, en buques construídos para transportar combustibles líquidos, establecida en el decreto Nº 101.494 de 16 de Octubre de 1941, artículo 5º, inciso a).

Art. 2º.—Comuníquese, publíquese, etc.

CASTILLO.—M. Fincati — M. J. Culaciati— E. Ruiz Guiñazu—C. A. Acevedo— G. Rothe — S. Oria — D. Amadeo y Videla—Juan N. Tonazzi».

---

Nota:—El decreto Nº 101.494 ha sido publicado en el Agregado Nº 28.

2ª.) **Encargando al Ministerio de Agricultura la fiscalización de las existencias de combustibles líquidos, de su elaboración y distribución.** - (B. Oficial nº 14.372 de 28 de julio de 1942).

« *Buenos Aires, 23 de julio de 1942.*

Decreto Nº 125.712.

Visto: la imperiosa necesidad de extremar las medidas conducentes al contralor general del combustible líquido existente en el país, y

## Considerando:

Que a tales efectos es imprescindible que el Ministerio de Marina, a los fines de lo dispuesto en el decreto nº 99.047, tenga en todo

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

momento exacto conocimiento, no sólo de las existencias sino también de la forma en que el combustible es elaborado, industrializado y distribuído;

Que ello sólo puede obtenerse a base de una fiscalización de las empresas o establecimientos industriales que, directa o indirectamente, tengan en existencia, elaboren, utilicen o distribuyan dicha clase de combustible;

Que la Ley 12.591 faculta al Poder Ejecutivo para establecer y controlar existencias, comprobar orígenes y costos, exigir la exhibición de libros y ejercitar todos los recursos que aseguren su cumplimiento con respecto a los artículos de primera necesidad, entre los cuales, atento la situación actual, implícitamente están involucrados los combustibles líquidos,

## El Presidente de la Nación Argentina

## Decreta:

Artículo 1°.—A los efectos del cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 2° y 3° del decreto n° 99.047 de fecha 22 de agosto de 1941, encárgase al Ministerio de Agricultura la fiscalización de las existencias de combustibles líquidos, de su elaboración y distribución; facultándosele para designar veedores o interventores en cualquier empresa o establecimiento industrial que, directa o indirectamente, tenga existencia, elabore, utilice o distribuya dicha clase de combustible.

Art. 2°.—Las facultades de los veedores o interventores que se designen serán tan amplias como sea necesario para obtener la más completa información de las empresas sometidas a su contralor, pudiendo revisar sus libros y comprobantes, y tomar conocimiento de todos los hechos que estimen de interés a los fines del mejor cumplimiento de su cometido.

Art. 3°.—El Ministerio de Agricultura ejercerá la fiscalización que se le encomienda, utilizando al efecto el personal, fondos y elementos de la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Art. 4°.—El presente decreto será refrendado por los señores Ministros, Secretarios de Estado en los Departamentos de Agricultura y de Marina.

Art. 5°.—Comuníquese, publíquese, etc.

CASTILLO.—Mario Fincati.—Daniel Amadeo y Videla.»

Nota:—El decreto N° 99047 ha sido publicado en el Agregado N° 26.

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
DEPOSITO INTERNO IMPRENTA
SECRETARIA

*Buenos Aires, Agosto 29 de 1942*

**José Guisasola**
VICEALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 44 a la Circular No. 33 de 1939

**Fijando la posición del Gobierno Argentino con respecto al conflicto bélico de los Estados Unidos del Brasil con Alemania e Italia**

(B. Oficial Nº 14396 de Agosto 27 de 1942)

« *Buenos Aires, Agosto 24 de 1942*

Decreto Nº 128.782

Vista la comunicación recibida de la Embajada de los Estados Unidos del Brasil, manifestando que el Gobierno brasileño se ha visto obligado a declarar que existe una situación de beligerancia entre su país y Alemania e Italia,

## Considerando:

Que, dicha comunicación conforme a las normas adoptadas y a los compromisos asumidos en las conferencias y reuniones panamericanas, hace aplicable las declaraciones y acuerdos vigentes sobre solidaridad, asistencia y cooperación defensiva de las naciones americanas;

Que, con ese mismo efecto en diciembre 9 de 1941, así lo dispuso este Gobierno cuando se declaró la existencia de un estado de guerra entre los Estados Unidos de América y el Japón, por tratarse de una agresión extracontinental contra la soberanía de uno de los Estados del Continente,

## El Presidente de la Nación Argentina en Acuerdo General de Ministros Decreta:

Artículo 1º.—La posición de la República Argentina en el actual conflicto internacional, se regirá en lo que respecta a los Estados Unidos del Brasil, por los compromisos panamericanos contraídos sobre solidaridad, asistencia recíproca y cooperación defensiva, en especial la Resolución XXXVII de la Tercera Reunión de Consulta de Cancilleres, en Río de Janeiro.

Art. 2º.—Como consecuencia de ello, la República Argentina, no considera a los Estados Unidos del Brasil, en la situación de país beligerante en este conflicto y está dispuesta a acordarle todas las facilidades inherentes a la defensa de sus intereses que a juicio de este Gobierno sean necesarias.

Art. 3º —Comuníquese al H. Congreso de la Nación, publíquese en el Boletín Oficial y dése al Registro Nacional.

CASTILLO.—E. Ruiz Guiñazu—M. J. Culaciati,—C. A. Acevedo — G. Rothe — J. N. Tonazzi—M. Fincati — D. Amadeo y Videla—S. Oria».

---

NOTA:—El decreto Nº 108.040 de Diciembre 9 de 1941, ha sido publicado en el Agregado Nº 32.

*Buenos Aires, Septiembre 10 de 1942*

**José Guisasola**
VICEALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO



Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 45 a la Circular No. 33 de 1939

**Prohibiendo divulgación o publicación de noticias sobre movimiento de buques de países beligerantes**
(O. G. N.º 215 - 942 del M. M.)

« *Buenos Aires, 28 de Agosto de 1942.*

Decreto N.º 127.828

Vistos estos expedientes por los que los Departamentos de Marina y Relaciones Exteriores y Culto, respectivamente, informan acerca de la conveniencia de adoptar las medidas tendientes a asegurar en cuanto sea posible, el normal desarrollo de las actividades de nuestra navegación, en cuyo movimiento de buques intervienen distintas reparticiones, agencias de navegación y otras sociedades de distinta índole; y

## Considerando:

Que es un deber de las autoridades ejercitar todas aquellas medidas que contribuyan a evitar perjuicios que cualquier información al respecto pudiera acarrear en favor de actividades beligerantes de navíos pertenecientes a banderas de nacionalidades con las que nuestro país mantiene buenas relaciones de amistad;

Que no obstante haberse impartido ya instrucciones, por intermedio del Ministerio del Interior, a la Policía de esta Capital, Dirección General de Correos y Telégrafos, Dirección General de Aeronáutica Civil y Departamento Nacional de Higiene, por comunicaciones de 13 de Marzo ppdo., para que se suspenda dichas comunicaciones es necesario dictar la medida de carácter general que imponga el mantenimiento de la reserva que se debe guardar en virtud de la posición de neutralidad de nuestro país;

Por ello y en ejercicio de las facultades que le acuerda la Constitución Nacional,

## El Presidente de la Nación Argentina en Acuerdo General de Ministros Decreta:

Artículo 1º.— A partir de la fecha del presente decreto, prohíbese la divulgación o publicación en cualquier forma, de toda noticia que se refiera a movimiento o entrada, permanencia o salida de cualquier puerto, de buques de países extranjeros beligerantes.

Art. 2º.— Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese.

CASTILLO.—Miguel J. Culaciati—Enrique Ruiz Guiñazu — Carlos A. Acevedo — Guillermo Rothe—Juan N. Tonazzi — Mario Fincati — Salvador Oria—Daniel Amadeo y Videla».

*Buenos Aires, Septiembre 18 de 1942*

**José Guisasola**
VICEALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA GENERAL MARITIMA
SERVICIO INTERNO
IMPRENTA
SECRETARIA

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

# Agregado No. 46 a la Circular No. 33 de 1939

**Repatriación de ciudadanos argentinos indigentes**
(Ordenanza N° 7 de 1942)

« *Buenos Aires, Febrero 3 de 1942*

Decreto N° 112.397

Vista la sugerencia formulada por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, lo informado por el Departamento de Marina en expediente 1-R-12378 de 1941, y

## Considerando:

Que en la presente situación internacional conviene se repatrien los ciudadanos argentinos indigentes radicados en paises extranjeros, a fin de satisfacer esta necesidad tan altamente sentida,

## El Vicepresidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo Decreta:

Artículo 1°.—Todo buque argentino de pasajeros, carga o mixto y todo buque extranjero con privilegio de paquete, mientras subsista el estado de guerra actual, queda sujeto a la obligación de conducir y transportar gratuitamente en cada viaje de regreso a la República desde los puertos de salida o de escala, y en calidad de pasajeros de 3ra. clase, hasta cinco ciudadanos argentinos indigentes. El pedido debe ser hecho por escrito por el Cónsul General Argentino con jurisdicción en el puerto de embarque.

Art. 2°.—En el interín queda en suspenso la disposición del inciso c) del Art. 421 del Digesto Marítimo y Fluvial (1), no así la disdel Art. 223 del Reglamento Consular (2) cuyo beneficio tendrá preferencia sobre el establecido precedentemente por el Artículo 1°.

Art. 3°.—Publíquese, comuníquese y pase al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto a sus efectos.

CASTILLO.—M. FINCATI».

---

(1) **Art. 421, Inc. c).**— Conducir gratuitamente en cada viaje de regreso a la República, desde los puertos de salida, hasta 2 ciudadanos argentinos, en calidad de pasajeros de 3ra. clase. En los puertos de escala regirá la misma disposición siempre que a su bordo no viajaren dos ciudadanos argentinos que se hubieren acogido a ese beneficio. El pedido debe ser hecho por escrito por el Cónsul General Argentino con jurisdicción en el puerto de embarque.

(2) **Art. 223.**—Los Capitanes de buques argentinos están obligados, a petición de los Cónsules, a transportar gratuitamente a puerto de la República, a marineros náufragos o de buques abandonados, desertores, extraviados o convalecientes, pudiendo utilizar los servicios de éstos a bordo del buque.

El transporte no excederá la proporción de dos marineros por cada 100 toneladas de registro del buque.

Igualmente podrán los Cónsules, a indicación de la Legación Argentina o en virtud de autorización especial, exigir el transporte de los reos, bajo la segura custodia, en cualquier buque mercante nacional.

*Buenos Aires, Septiembre 19 de 1942*

**José Guisasola**
VICEALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

PREFECTURA NAVAL ARG. SERVICIO INTERNO IMPRENTA SECRETARIA

Archivo
Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores,
Comercio Internacional y Culto
Argentina