

Año III - n.º 87 - Mayo 2020

# Legislación oficial actualizada

---

Dirección de Servicios Legislativos

12 de junio 2020

2020.  
Año del General Manuel Belgrano



# Presentación



En el contexto de la situación excepcional de emergencia pública sanitaria provocada por la pandemia derivada del COVID-19 y las consecuentes medidas de aislamiento social, preventivo y obligatorio decretadas por el Poder Ejecutivo Nacional, la Dirección Servicios Legislativos de la Biblioteca del Congreso de la Nación brinda, a través de la presente publicación de entrega diaria, una selección de normas trascendentes de carácter general, con la intención de garantizar al lector el acceso a la información oficial cierta.

A tal fin contiene una breve referencia de la norma seleccionada y a continuación el texto completo de la misma tal y como fue publicada en el Boletín Oficial de la República Argentina.

# Índice



<b>Legislación Nacional</b>	p. 4
<b>Sesiones Esp. Remotas</b>	p. 5
<b>Textos Oficiales</b>	p. 6 - 74
<b>Contacto</b>	p. 75

# Legislación Nacional

- **Dirección Nacional del Servicio Penitenciario Federal. Se dispone su Intervención y designase Subsecretaria de Asuntos Penitenciarios.**  
Decreto N° 539 (11 de junio de 2020)  
Publicado en el Boletín Oficial de la República Argentina 12 de junio de 2020.  
Página 3  
<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/230573/20200612>
  
- **Instituto Nacional contra la Discriminación, la Xenofobia y el Racismo. Se autoriza el procedimiento de Mediación a Distancia a la Dirección de Asistencia a la Víctima del INADI, por excepción en razón a la situación epidemiológica por pandemia, virus del COVID-19 a nivel global.**  
Resolución N° 104 INADI (08 de junio de 2020)  
Publicado en el Boletín Oficial de la República Argentina 12 de junio de 2020.  
Pág. 26-27 y ANEXO  
<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/230592/20200612>
  
- **Ministerio de Transporte Junta de Seguridad en el Transporte. Reportes sobre Seguridad Operacional en el contexto de la Emergencia pública sanitaria causada por el Coronavirus COVID-19, que propician la implementación de medidas para prevenir contagios en el uso de los diferentes modos de transporte.**  
Resolución N° 16 JST (10 de junio de 2020)  
Publicado en el Boletín Oficial de la República Argentina, 12 de junio de 2020.  
Pág. 37-38 y ANEXOS  
<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/230598/20200612>
  
- **Ente Nacional de Comunicaciones. Se asigna el Código de servicios especiales “168” para la atención de comunicaciones efectuadas por Ciudadanos pertenecientes a Grupos Discriminados o Víctimas de Xenofobia o Racismo en todo el Territorio Nacional, al INADI.**  
Resolución N° 697 ENACOM (10 de junio de 2020)  
Publicado en el Boletín Oficial de la República Argentina, 12 de junio de 2020.  
Páginas 43-44  
<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/230602/20200612>
  
- **Se dispone la Ampliación de la emisión de las “Letras del Tesoro Nacional en pesos a descuento con vencimiento 13 de agosto de 2020”. También se dispone la Ampliación de la emisión de los “Bonos del Tesoro Nacional en Pesos ajustado por CER 1,30% Vencimiento 20 de septiembre de 2022” y la emisión de las “Letras del Tesoro Nacional en pesos a descuento con vencimiento 29 de octubre de 2020”. Condiciones financieras.**  
Resolución Conjunta N° 40 SF-SH (11 de junio de 2020)  
Publicado en el Boletín Oficial de la República Argentina, 12 de junio de 2020.  
Páginas 61-63  
<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/230615/20200612>

# Sesiones especiales remotas

## La Honorable Cámara de Senadores de la Nación

EL SENADO en Sesión de ayer aprobó por unanimidad la incorporación de "La Educación a Distancia" en la Ley de Educación Nacional.

Luego de esta votación -y después que la oposición abandonara la sesión- se debatieron y aprobaron las Modificaciones a la "Ley de Alquileres" y la "Suspensión de Sociedades por Acción Simplificadas (SAS)".

En el siguiente enlace podrán ver la Versión Taquigráfica completa de la SESIÓN ESPECIAL

<file:///C:/Users/Usuario/Downloads/VT-11-06-2020-ES-05.pdf>

### Fuentes:

H. Senado de la Nación [www.senado.gob.ar](http://www.senado.gob.ar)

# Textos Oficiales



## Legislación Nacional

- Decreto N° 539 (11 de junio de 2020)
- Resolución N° 104 INADI (08 de junio de 2020)
- Resolución N° 16 JST (10 de junio de 2020)
- Resolución N° 697 ENACOM (10 de junio de 2020)
- Resolución Conjunta N° 40 SF-SH (11 de junio de 2020)



## DIRECCIÓN NACIONAL DEL SERVICIO PENITENCIARIO FEDERAL

**Decreto 539/2020**

**DCTO-2020-539-APN-PTE - Dispónese intervención y designase Subsecretaria de Asuntos Penitenciarios.**

Ciudad de Buenos Aires, 11/06/2020

VISTO el Expediente N° EX-2020-37520852-APN-DGDYD#MJ, la Ley Orgánica del SERVICIO PENITENCIARIO FEDERAL N° 20.416 y sus modificatorias, la Resolución del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS N° 169 del 10 de junio de 2020, y

CONSIDERANDO:

Que el SERVICIO PENITENCIARIO FEDERAL es una fuerza de seguridad de la Nación destinada a la custodia y guarda de los procesados y a la ejecución de las sanciones penales privativas de libertad, de acuerdo con las disposiciones legales y reglamentarias en vigor.

Que según el artículo 2° de la citada Ley N° 20.416 el SERVICIO PENITENCIARIO FEDERAL está constituido por una Dirección Nacional, Institutos, servicios y organismos indispensables para el cumplimiento de su misión.

Que la Dirección Nacional es el organismo técnico responsable de la conducción del SERVICIO PENITENCIARIO FEDERAL, el que tiene a su cargo los institutos y servicios destinados a la custodia y guarda de los procesados y a la readaptación social de los condenados a sanciones penales privativas y restrictivas de libertad en el territorio de la Capital Federal y de las Provincias, dentro de la Jurisdicción del Gobierno de la Nación y el traslado de los internos de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias.

Que el doctor Emiliano BLANCO ha presentado su renuncia al cargo de Director Nacional del SERVICIO PENITENCIARIO FEDERAL, la que ha sido aceptada mediante la Resolución del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS N° 169/20.

Que con el fin de normalizar el funcionamiento del SERVICIO PENITENCIARIO FEDERAL, que ha sido declarado en emergencia en el mes de marzo de 2019 debido a la sobrepoblación carcelaria, situación que se ha visto agravada en el contexto de la pandemia de COVID-19, y con el fin de lograr el efectivo cumplimiento de los objetivos previstos en la citada Ley N° 20.416, resulta necesario disponer la intervención de dicho organismo.

Que, asimismo, corresponde designar a la Subsecretaria de Asuntos Penitenciarios de la SECRETARÍA DE JUSTICIA del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS a quien se le encomendará el ejercicio de la función de interventora del Servicio Penitenciario Federal.

Que la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS ha tomado la intervención que le compete.



Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas por el artículo 99 incisos 1 y 7 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA

DECRETA:

ARTÍCULO 1°.- Dispónese la intervención de la DIRECCIÓN NACIONAL DEL SERVICIO PENITENCIARIO FEDERAL de la SUBSECRETARÍA DE ASUNTOS PENITENCIARIOS de la SECRETARÍA DE JUSTICIA en el ámbito del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS, por el plazo de CIENTO OCHENTA (180) días corridos a contar desde la fecha de entrada en vigencia del presente decreto.

ARTÍCULO 2°.- Designase, con carácter "ad honórem", Subsecretaria de Asuntos Penitenciarios de la SECRETARÍA DE JUSTICIA del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS a la doctora María Laura GARRIGÓS (D.N.I. N° 10.984.369) quien ejercerá, asimismo, la función de titular de la intervención dispuesta en el artículo precedente.

ARTÍCULO 3°.- El presente decreto entrará en vigencia el día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL.

ARTÍCULO 4°.- Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese. FERNÁNDEZ - Santiago Andrés Cafiero - Marcela Miriam Losardo

e. 12/06/2020 N° 23434/20 v. 12/06/2020

**Fecha de publicación 12/06/2020**





## **INSTITUTO NACIONAL CONTRA LA DISCRIMINACIÓN, LA XENOFOBIA Y EL RACISMO**

**Resolución 104/2020**

**RESOL-2020-104-APN-INADI#MJ**

Ciudad de Buenos Aires, 08/06/2020

VISTO el EX 2020-31535860-APN-INADI#MJ del Registro del INSTITUTO NACIONAL CONTRA LA DISCRIMINACIÓN, LA XENOFOBIA Y EL RACISMO -INADI-, el Decreto N° 218/2012 y el Decreto N° 57/2020, y

CONSIDERANDO:

Que mediante las actuaciones del VISTO tramita el procedimiento para la implementación del procedimiento de mediación a distancia del Inadi; método alternativo de resolución de conflictos ante la situación de excepción de pandemia a nivel global.

Que el requerimiento fue instaurado por la Coordinadora de la Dirección de Asistencia a la Víctima de este Instituto, solicitando la implementación del procedimiento de mediación a distancia del INADI; ante la situación epidemiológica a nivel global de pandemia por virus del COVID-19.

Que la requirente solicita a la Máxima Autoridad de este Instituto el procedimiento de mediación a distancia en virtud del aislamiento social obligatorio y preventivo dictado por el PEN.

Que toma vista y conocimiento la Máxima Autoridad solicitando detalles y especificaciones del procedimiento requerido para su prosecución.

Que se encuentra agregado el procedimiento de mediación a distancia, agregado por la Coordinadora de la Dirección de Asistencia a la Víctima, individualizado por el IF-2020-33672329-APN-DAVIC#INADI.

Que ha tomado la intervención de su competencia la Dirección de Asistencia a la Víctima, compartiendo el procedimiento planteado y considera procedente la prosecución del trámite.

Que la Señora Interventora, considera que resulta vital para el desarrollo de un trabajo eficaz en la materia.

Que la Coordinadora de la Dirección de Asistencia a la Víctima de este Instituto, criterio compartido por el Director de la mencionada dirección, considera que corresponde contemplar los objetivos previstos en la Coordinación de Investigación y Seguimiento de Casos dependiente de la Dirección de Asistencia a la Víctima; el servicio de la aplicación de los métodos alternativos de resolución de conflictos con el fin de brindar respuestas rápidas y efectivas a los ciudadanos que denuncian situaciones de discriminación, xenofobia y racismo.



Que la evolución de la situación epidemiológica arriba mencionada, exigió la adopción de medidas rápidas, eficaces y urgentes, como lo ha sido establecer una medida de aislamiento social, preventivo y obligatorio, con el fin de proteger la salud pública, a través del Decreto N° DECNU-2020-297-APN-PTE del 19 de marzo de 2020, prorrogada en su vigencia por sus similares Nros. DECNU-2020-325-APN-PTE del 31 de marzo de 2020 y DECNU-2020-355-APN-PTE del 11 de abril de 2020 y sus prorrogas hasta el día de la fecha, no sabiendo hoy con certeza hasta cuando se extenderá el aislamiento preventivo en el marco de la Administración Pública Nacional.

Que la medida de aislamiento y distanciamiento social implica respecto de los trabajadores de la Administración Pública Nacional que no se encuentran comprendidos en las excepciones previstas en los referidos decretos deben continuar realizando sus tareas desde sus domicilios, ello para mitigar el impacto sanitario del COVID-19 con el objetivo de proteger la salud pública.

Que esta nueva realidad social requiere una adaptación que permita seguir brindando respuestas rápidas y efectivas frente a las denuncias por discriminación para lo cual se deberá implementar el uso de las nuevas tecnologías que posibiliten desarrollar mediaciones en un entorno virtual garantizando de esta manera el cumplimiento del distanciamiento social preventivo y obligatorio.

Que corresponde contemplar esta situación de excepción y autorizar e implementar un procedimiento de mediación a distancia en la Sede Central del INADI.

Que la Dirección de Asuntos Jurídicos ha emitido opinión según lo previsto por el artículo 7º, inciso d) de la Ley N° 19.549 de Procedimientos Administrativos.

Que la presente se dicta en uso de las facultades conferidas por el art. 4º del Decreto N° 218/2012 y el Decreto N° 57/2020.

Por ello,

**LA SEÑORA INTERVENTORA DEL INSTITUTO NACIONAL CONTRA LA DISCRIMINACIÓN, LA XENOFOBIA Y EL RACISMO**

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO 1º.-** Autorízase el procedimiento de mediación a distancia a la Dirección de Asistencia a la Víctima del Inadi, por excepción en razón a la situación epidemiológica por pandemia, virus del COVID-19 a nivel global.

**ARTÍCULO 2º.-** Apruébese el procedimiento de mediación detallado en el artículo 1º de la presente, individualizado por el IF-2020-33672329-APN-DAVIC#INADI.

**ARTÍCULO 3º:** Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese. Victoria Analía Donda Pérez

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Resolución se publican en la edición web del BORA  
-www.boletinoficial.gob.ar-



e. 12/06/2020 N° 23414/20 v. 12/06/2020

**Fecha de publicación 12/06/2020**





**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**Informe**

**Número:**

**Referencia:** Procedimiento de Mediaciones a Distancia

---

**PROCEDIMIENTO PARA MEDIACIONES A DISTANCIA (MAD)**

1.-Los expedientes que requieran la intervención del área de mediación del INADI serán remitidos por sistema GDE para ser trabajados por los asesores que componen el espacio.

2.-A los efectos de llevar adelante las mediaciones a distancia el asesor asignado deberá:

2.1 Consultar la disponibilidad técnica de las partes para poder llevar adelante la MAD. A tal fin se contactará por correo electrónico o mediante llamados telefónicos para invitar a las partes a participar del procedimiento.

2.1.1 Las audiencias se podrán realizar únicamente cuando todos los participantes cuenten con los medios técnicos necesarios y hayan prestado conformidad por escrito –mediante correo electrónico- para llevarlas a cabo de tal modo.

2.1.2 En caso de que las partes no cuenten con la disponibilidad técnica se le informará y ofrecerá a la parte denunciante la posibilidad de continuar con la tramitación o remitir el expediente a la guarda temporal para que solicite una audiencia de mediación con posterioridad al aislamiento social, preventivo y obligatorio.

2.1.3 En caso de que las partes no presten conformidad para este procedimiento, se dejará constancia en el acta y se remitirá el expediente al responsable del área para continuar con la tramitación.

2.2 **CONSTITUCIÓN DE DOMICILIO:** con el fin de facilitar la tramitación, las partes deberán declarar una casilla de correo electrónico en la cual serán válidas todas las notificaciones realizadas durante el procedimiento. Como así también un teléfono celular que permita agilizar el contacto.

2.3 **IDENTIDAD:** con el fin de garantizar la identidad de las personas intervinientes, las partes y los/as letrados/as, en su calidad de patrocinantes o apoderados/as, deberán enviar al correo electrónico del asesor asignado, el número de teléfono celular, la imagen del anverso y el reverso del DNI, en la que luzca con claridad el número del trámite de la Oficina de Identificación y su firma, imagen de la credencial y documentos que acrediten la personería invocada. Ello con antelación a la realización de la audiencia de MAD.

3.-PRINCIPIOS: En la primera audiencia el mediador deberá informar a las partes sobre los principios que rigen el procedimiento de mediación, los que se mantendrán vigentes en las MAD independientemente de las herramientas que se utilicen:

a) Imparcialidad;

b) Libertad y voluntariedad de las partes en conflicto para participar en la mediación;

c) Igualdad de las partes en el procedimiento de mediación;

d) Consideración especial de los intereses de los niños, niñas y adolescentes, personas con discapacidad, cuestiones de género y personas mayores dependientes;

e) Confidencialidad respecto de la información divulgada durante el procedimiento de MAD;

f) Promoción de la comunicación directa entre las partes en miras a la búsqueda creativa y cooperativa de la solución del conflicto;

g) Celeridad del procedimiento en función del avance de las negociaciones y cumplimiento del término fijado, si se hubiere establecido;

h) Conformidad expresa de las partes para que personas ajenas participen del procedimiento de MAD.

4.-CONFIDENCIALIDAD: la confidencialidad a la que hace referencia el inciso e) del artículo anterior sobre toda la información divulgada durante el procedimiento incluye la prohibición de grabar y/o reproducir por cualquier medio o herramienta informática, de forma total o parcial, las audiencias conjuntas o privadas llevadas a cabo en forma virtual, como así también la reproducción o divulgación de la información que circule con respecto al proceso o contenido de las audiencias mediante cualquier otro medio.

5.-HERRAMIENTAS: Se podrán realizar videoconferencias individualmente con cada parte o en forma conjunta con ambas, pudiendo complementarse -en forma asincrónica- con el uso de correos electrónicos y diálogos telefónicos.

#### 6.-FINALIZACIÓN DEL PROCEDIMIENTO MAD

Las actas de las audiencias realizadas bajo esta modalidad deberán consignar en el margen superior la leyenda “Realizada en la modalidad a distancia” y hacer mención a la disposición correspondiente.

6.1.- No acuerdo: en caso de que las partes no arriben a un acuerdo, se dejará constancia en un acta firmada solo por el/la asesor/a y el expediente será remitido al responsable del área para su registro y la continuidad del trámite.

6.2.- Acuerdo. Firma.

6.2.1 Para proceder a la firma, el/la asesor/a remitirá el acuerdo por correo electrónico a las casillas declaradas. Las partes deberán imprimir el acuerdo y firmarlo frente al asesor/a mediante una videollamada, por cualquiera de las plataformas de las que se disponga. Luego, el documento firmado será escaneado o fotografiado y enviado a la casilla de correo del asesor/a.

Las copias firmadas por cada una de las partes formarán parte de un único instrumento que será incorporado por

el/la asesor/a al sistema GDE.

6.2.2 En el caso de no tener los medios para la impresión o si las partes lo prefieren, podrá diferirse la firma del acuerdo para una etapa posterior. En tal caso se informará sobre las limitaciones para su ejecución en caso de incumplimiento. La firma deberá ser oportunamente solicitada por las partes interesadas.

7. REGISTRO: concluida la MAD con acuerdo se remitirá el expediente al responsable del área para proceder al registro en los términos del artículo anterior. En los casos del inciso 6.2.2 a los efectos de dinamizar la tramitación, el expediente será registrado con la aclaración “S/F” y remitido a la Coordinación de Investigación y Seguimiento de Casos para su guarda temporal.

#### 8. INCUMPLIMIENTO:

8.1 Si el acuerdo fue firmado por las partes en los términos del punto 6.2.1 se procederá a la continuidad del trámite siempre que el interesado aporte los elementos probatorios que permitan acreditar el hecho. La parte cuenta con la opción de la ejecución judicial, independientemente de la resolución del Instituto.

8.2 Si las partes acordaron la firma en los términos del punto 6.2.2, se remitirá el expediente al asesor del área de mediación para la reapertura de la instancia. En caso de que las partes no acuerden una solución, se procederá en los términos del punto 6.1 dando continuidad a la tramitación.



## MINISTERIO DE TRANSPORTE

### JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

**Resolución 16/2020**

**RESOL-2020-16-APN-JST#MTR**

Ciudad de Buenos Aires, 10/06/2020

VISTO el expediente EX-2020-36233520- -APN-JIAAC#MTR, la Ley N° 27.514 de fecha 27 de agosto de 2019, el Decreto N° 165 de fecha 19 de febrero de 2020, la Ley N° 27.541, el Decreto N° 260/20 de fecha 12 de marzo de 2020, el Decreto N° 297/20 de fecha 19 de marzo de 2020 y sus complementarios y modificatorios, el Decreto N° 520/20 de fecha 7 de junio de 2020, y el Decreto Reglamentario N° 532 de fecha 6 de junio de 2020 de la Ley N° 27.514, y

CONSIDERANDO:

Que, a través de la Ley N° 27.514 se declara de interés público y como objetivo de la República Argentina, la Política de Seguridad en el Transporte y, crea en su artículo 4° a la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE, como organismo descentralizado en la órbita del MINISTERIO DE TRANSPORTE con autarquía económico-financiera, personalidad jurídica y capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado.

Que, de acuerdo con lo establecido por la Ley N° 27.514, la misión de la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE es contribuir a la seguridad en el transporte a través de la investigación de accidentes y la emisión de recomendaciones mediante la determinación de las causas de los accidentes e incidentes de transporte cuya investigación técnica corresponda llevar a cabo, y la recomendación de acciones eficaces, dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro.

Que, en cuanto al alcance de la intervención de la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE la ley instituye, además de facultades mencionadas ut supra, que la Junta de Seguridad tiene competencia en cualquier otro suceso relacionado con el transporte de personas o cosas, cuando esta lo considere pertinente o a requerimiento de asistencia técnica debido a: su magnitud, gravedad institucional, trascendencia pública, o por involucrar problemas de carácter recurrente o cuando la determinación de sus causas probables pueda contribuir a evitar eventuales peligros en el uso del transporte público.

Que, en el mismo orden de cosas, la ley de marras también establece en su artículo N° 26, que independientemente de las investigaciones que se realicen a partir de sucesos en el transporte, la Junta puede realizar estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en el transporte.



Que, por conducto del Decreto N° 532/20, se aprueba la reglamentación de la Ley N° 27.514.

Que, mediante la Ley N° 27.541 se declaró la emergencia pública en materia sanitaria en virtud de la pandemia pronunciada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en relación con el Coronavirus COVID-19, y mediante el Decreto N° 260/20 se amplió en nuestro país la emergencia sanitaria durante el plazo de UN (1) año a partir de la entrada en vigor del citado decreto.

Que el agravamiento de la situación epidemiológica a escala internacional requirió, la adopción de medidas inmediatas para hacer frente a la emergencia, dando lugar al dictado del Decreto N° 297/20, por el cual se dispuso el “AISLAMIENTO SOCIAL, PREVENTIVO Y OBLIGATORIO” durante el plazo comprendido entre el 20 y el 31 de marzo del corriente año, el cual fue sucesivamente prorrogado mediante los Decretos Nros. 325/20, 355/20, 408/20, 459/20 y 493/20 hasta el 7 de junio del corriente año inclusive, teniendo como objetivo el cuidado de la salud pública.

Que, asimismo, se establecieron excepciones al “aislamiento social, preventivo y obligatorio” y a la prohibición de circular, para las personas afectadas a diferentes actividades y servicios, dentro de los cuales se encuentra el transporte público.

Que, a través del Decreto N° 520/20, se decretó el “DISTANCIAMIENTO SOCIAL, PREVENTIVO Y OBLIGATORIO” para todas las personas que residan o transiten en los aglomerados urbanos y en los partidos y departamentos de las provincias argentinas en el marco de parámetros epidemiológicos y sanitarios enunciados en el citado decreto; y, se prorrogó hasta el día 28 de junio inclusive, la vigencia del Decreto N° 297/20 que establece el “AISLAMIENTO SOCIAL, PREVENTIVO Y OBLIGATORIO”, prorrogado por los Decretos Nros. 325/20, 355/20, 408/20, 459/20 y 493/20.

Que, por el expediente citado en el Visto, tramita la elaboración de reportes sobre seguridad operacional en el contexto de la emergencia pública sanitaria causada por el Coronavirus COVID-19, que propician la implementación de medidas para prevenir contagios en el uso de los diferentes modos de transporte, minimizando el impacto en la salud pública dada la velocidad y peligrosidad del virus.

Que, las áreas técnicas multimodales de esta Junta se han pronunciado sobre los aspectos que le competen conforme al modo de transporte del cual tienen pericia específica.

Que la DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS del organismo, ha tomado la intervención de su competencia.

Que el presente acto se dicta en virtud de las competencias y facultades establecidas en la Ley N° 27.514,

Por ello,

**EL PRESIDENTE DE LA JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE**

**RESUELVE:**



ARTÍCULO 1°.- Apruébense los reportes de seguridad operacional Covid-19 denominados: 1) “REPORTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL COVID-19 – SECTOR AUTOMOTOR-ANSV”, 2) “REPORTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL COVID-19 – SECTOR AUTOMOTOR-CNRT”, 3) “REPORTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL COVID-19 – SECTOR MARÍTIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE”, 4) “REPORTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL COVID-19 – SECTOR FERROVIARIO”, 5) “REPORTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL COVID-19 – SECTOR SUBTES -CIUDAD DE BUENOS AIRES” y 6) “REPORTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL COVID-19 – SECTOR AERONÁUTICO”; los cuales se encuentran identificados respectivamente, bajo los IF-2020-37534612-APN-JST#MTR, IF-2020-37534988-APN-JST#MTR, IF-2020-37534723-APN-JST#MTR, IF-2020-37534838-APN-JST#MTR, IF-2020-37534785-APN-JST#MTR, IF-2020-37539697-APN-JST#MTR; y que como ANEXO I, ANEXO II, ANEXO III, ANEXO IV, ANEXO V y ANEXO VI, forman parte integrante de la presente medida.

ARTÍCULO 2°.- “Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese”. Julian Obaid

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Resolución se publican en la edición web del BORA  
-[www.boletinoficial.gob.ar](http://www.boletinoficial.gob.ar)-

e. 12/06/2020 N° 23329/20 v. 12/06/2020

**Fecha de publicación 12/06/2020**



**JST** | SEGURIDAD EN  
EL TRANSPORTE

# Reporte de Seguridad Operacional COVID-19

*Sector Automotor*



Ministerio de Transporte  
Argentina

## REPORTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL

### Considerando:

Que con fecha 11 de marzo de 2020, la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) declaró el brote del nuevo coronavirus como una pandemia.

Que se ha constatado la propagación de casos del nuevo coronavirus COVID-19 a casi todos los países y continentes, llegando a nuestra región y a nuestro país.

Que en el marco de la declaración de emergencia pública en materia sanitaria declarada por el Artículo 1° de la Ley N° 27.541, se establecieron las medidas a adoptar con relación al COVID-19, estableciendo, asimismo, al transporte como actividad eximida de la cuarentena, a través del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 260 del 13 de marzo de 2020, sus modificatorios y complementarios.

Que con fecha 27 de agosto de 2019 fue sancionada la Ley 27.514 por la que se establece como interés público nacional y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte y se crea la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como organismo multimodal.

Que ésta, en su Artículo 1º, establece que el objeto de dicha política "...es brindar movilidad garantizando la protección de las personas, de sus bienes y del ambiente en el territorio nacional...".

Que en su Artículo 2º, acápite b, particulariza su finalidad al manifestar que se sanciona "... con el objeto de generar un transporte seguro, eficiente y sustentable, debe conducir a generar los estudios de seguridad necesarios para asegurar dicho objetivo, emitiendo recomendaciones al sistema que permitan mejorar la seguridad operacional...".

Que, bajo este contexto, la sustentabilidad del servicio de transporte y su seguridad operacional se basan, entre otros aspectos, en la debida protección de todo el personal que desarrolla sus tareas en el sistema de transporte y, en especial, el personal de primera línea que opera los diferentes sistemas involucrados, con especial énfasis en aquellas que tengan directo contacto con los pasajeros.

Que la competencia y alcance de la JST está determinada por lo expresado en el Artículo 6, inciso F y el Artículo 26 de la Ley 27.514.

## Problema

El COVID-19 pertenece a la familia de los coronavirus que causan infecciones respiratorias, desde un resfriado común hasta enfermedades más graves. Los síntomas principales incluyen astenia (malestar general), fiebre, tos seca, afectación del sentido del gusto y del olfato entre los más frecuentes, como así también dificultad para respirar. El COVID-19 se ha manifestado como un virus que se propaga muy rápidamente y su contagio no es necesariamente interpersonal. Su variado grado de resistencia en el ambiente y sobre distintas superficies requiere que se implementen procedimientos adicionales para controlar su propagación, dado que se trata de un virus de alta virulencia (muy contagioso).

Al respecto es importante destacar que el personal de primera línea de los diferentes modos de transporte tiene un alto grado de exposición al virus. En este sentido, la enfermedad puede manifestarse durante las operaciones, lo que indudablemente afectará el desempeño operativo y humano con potencial peligro para la seguridad operacional.

En este marco, la JST ha desarrollado el presente reporte de seguridad operacional con el objetivo de promover las buenas prácticas. Es competencia de las autoridades correspondientes evaluar su pertinencia en función de las fases de la cuarentena por el avance del COVID-19 establecidas por el Ministerio de Salud de la Nación.

Se trata de arbitrar todos los medios que estén a disposición a los efectos que, conforme a este documento, las medidas de profilaxis tendientes a combatir la propagación del COVID-19 no redunden en un impacto negativo para la seguridad operacional.

## A LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL-ANSV

### Propuestas

El contexto originado por la emergencia sanitaria afectó de manera directa a todas las operaciones de transporte de pasajeros de corta, media y larga distancia, así como de transporte de carga. Esto obligó a los entes reguladores, como la ANSV, a implementar medidas tendientes a la atenuación de riesgos epidemiológicos y a la postergación de vencimientos sobre habilitaciones y certificaciones del personal operativo. Por lo que se recomienda:

- ❖ Adoptar las medidas pertinentes, arbitrando los medios a su disposición en el marco de sus facultades, con respecto a:
  - ✓ Excepciones o prórrogas al personal operativo sobre vencimientos de licencias, certificación médica, entrenamientos y capacitaciones recurrentes, etc.
- ❖ Establecer una planificación para normalizar las diferentes certificaciones médicas del personal, cursos y entrenamientos en mediano plazo.
- ❖ Incorporar y establecer diferentes medios y herramientas para que el personal operativo de primera línea acceda a la renovación de sus licencias, habilitaciones y certificaciones, de manera tal que se eviten saturaciones en los diferentes centros de habilitación y certificación, una vez finalizada la cuarentena.

### Propuestas

La emergencia sanitaria afectó de manera directa a todas las operaciones de transporte automotor de pasajeros y transporte de carga, lo que originó modificaciones en todos los aspectos operativos, técnicos, administrativos, etc. El contexto operativo en el que se desarrollan las operaciones de transporte es dinámico, generando nuevos peligros y sus consecuentes riesgos asociados, por lo que se recomienda:

- ❖ Rever la criticidad y necesidad, a través del debido análisis de riesgo, de realizar comisiones de servicio en los períodos que se incorporen actividades y servicios esenciales durante la extensión de la cuarentena por parte del personal de inspectores.

### Propuestas

El cuidado personal y del contexto laboral de los trabajadores de los organismos de regulación, control y fiscalización es fundamental para evitar la propagación del COVID-19 y reducir el riesgo de incapacitación durante sus actividades, con potencial de afectar la seguridad operacional. Por lo que se recomienda:

- ❖ Establecer un plan de capacitación *online* para todo el personal y en especial para el personal operativo, referidos a:
  - ✓ La protección personal y el cuidado de su salud frente al COVID-19.
  - ✓ Los protocolos de uso y descarte de Equipos de Protección Personal (EPP) y de provisión/uso de insumos de protección personal (EPP) por COVID-19.
  - ✓ Los cuidados básicos orientados al aislamiento social.
  - ✓ El autocontrol de la salud (reconocimiento de síntomas y signos de enfermedad por COVID-19).
  - ✓ El impacto de las nuevas medidas de control y fiscalización introducidas al sistema.
  
- ❖ Establecer un sistema de control de temperatura apropiado para todo el personal antes de ingresar a sus lugares de trabajo a fin de reducir al mínimo el riesgo de propagación del COVID-19.

## Propuestas

El soporte logístico de los distintos modos de transporte (fabricación, reparación, mantenimiento, aprovisionamiento, estiba, inspecciones, visita de autoridades y servicios en general) es vital para el funcionamiento normal de estos, por lo que se recomienda:

- ❖ Solicitar al operador y prestador de servicios un procedimiento para verificar que los servicios logísticos antes mencionados hayan implementado protocolos contra la propagación del COVID-19, a los efectos de asegurar un servicio que garantice la seguridad de los trabajadores propios.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** REPORTE SEGURIDAD OPERACIONAL COVID 19 - SECTOR AUTOMOTOR -ANSV

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 5 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.06.10 19:11:48 -03:00

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL  
ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.06.10 19:10:43 -03:00

**JST** | SEGURIDAD EN  
EL TRANSPORTE

# Reporte de Seguridad Operacional COVID-19

*Sector Automotor*



Ministerio de Transporte  
Argentina

## REPORTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL

### Considerando:

Que con fecha 11 de marzo de 2020, la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) declaró el brote del nuevo coronavirus como una pandemia.

Que se ha constatado la propagación de casos del nuevo coronavirus COVID-19 a casi todos los países y continentes, llegando a nuestra región y a nuestro país.

Que en el marco de la declaración de emergencia pública en materia sanitaria declarada por el Artículo 1° de la Ley N° 27.541, se establecieron las medidas a adoptar con relación al COVID-19, estableciendo, asimismo, al transporte como actividad eximida de la cuarentena, a través del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 260 del 13 de marzo de 2020, sus modificatorios y complementarios.

Que con fecha 27 de agosto de 2019 fue sancionada la Ley 27.514 por la que se establece como interés público nacional y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte y se crea la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como organismo multimodal.

Que ésta, en su Artículo 1º, establece que el objeto de dicha política "...es brindar movilidad garantizando la protección de las personas, de sus bienes y del ambiente en el territorio nacional...".

Que en su Artículo 2º, acápite b, particulariza su finalidad al manifestar que se sanciona "... con el objeto de generar un transporte seguro, eficiente y sustentable, debe conducir a generar los estudios de seguridad necesarios para asegurar dicho objetivo, emitiendo recomendaciones al sistema que permitan mejorar la seguridad operacional...".

Que, bajo este contexto, la sustentabilidad del servicio de transporte y su seguridad operacional se basan, entre otros aspectos, en la debida protección de todo el personal que desarrolla sus tareas en el sistema de transporte y, en especial, el personal de primera línea que opera los diferentes sistemas involucrados, con especial énfasis en aquellas que tengan directo contacto con los pasajeros.

Que la competencia y alcance de la JST está determinada por lo expresado en el Artículo 6, inciso F y el Artículo 26 de la Ley 27.514.

## Problema

El COVID-19 pertenece a la familia de los coronavirus que causan infecciones respiratorias, desde un resfriado común hasta enfermedades más graves. Los síntomas principales incluyen astenia (malestar general), fiebre, tos seca, afectación del sentido del gusto y del olfato entre los más frecuentes, como así también dificultad para respirar. El COVID-19 se ha manifestado como un virus que se propaga muy rápidamente y su contagio no es necesariamente interpersonal. Su variado grado de resistencia en el ambiente y sobre distintas superficies requiere que se implementen procedimientos adicionales para controlar su propagación, dado que se trata de un virus de alta virulencia (muy contagioso).

Al respecto es importante destacar que el personal de primera línea de los diferentes modos de transporte tiene un alto grado de exposición al virus. En este sentido, la enfermedad puede manifestarse durante las operaciones, lo que indudablemente afectará el desempeño operativo y humano con potencial peligro para la seguridad operacional.

En este marco, la JST ha desarrollado el presente reporte de seguridad operacional con el objetivo de promover las buenas prácticas. Es competencia de las autoridades correspondientes evaluar su pertinencia en función de las fases de la cuarentena por el avance del COVID-19 establecidas por el Ministerio de Salud de la Nación.

Se trata de arbitrar todos los medios que estén a disposición a los efectos que, conforme a este documento, las medidas de profilaxis tendientes a combatir la propagación del COVID-19 no redunden en un impacto negativo para la seguridad operacional.

## A LA COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE-CNRT

### Propuestas

El contexto originado por la emergencia sanitaria afectó de manera directa a todas las operaciones de transporte de pasajeros de corta, media y larga distancia, así como de transporte de carga. Esto obligó a los entes reguladores, como la CNRT, a implementar medidas tendientes a la atenuación de riesgos epidemiológicos y a la postergación de vencimientos sobre habilitaciones y certificaciones del personal operativo. Por lo que se recomienda:

- ❖ Adoptar las medidas pertinentes, arbitrando los medios a su disposición en el marco de sus facultades, con respecto a:
  - ✓ Excepciones operacionales para realizar servicios especiales requeridas por la contingencia de la pandemia del COVID-19.

### Propuestas

El contexto originado por la emergencia sanitaria afectó de manera directa a todas las operaciones de transporte de pasajeros de corta, media y larga distancia, así como de transporte de carga, lo que originó modificaciones en todos los aspectos operativos, técnicos, administrativos, etc. El contexto operativo donde se desarrollan las operaciones de transporte es dinámico, generando nuevos peligros y sus consecuentes riesgos asociados, por lo que se recomienda:

- ❖ Requerir análisis de riesgo a los operadores y proveedores de servicios teniendo en cuenta los peligros identificados reales, posibles y residuales, originados por la paralización de las operaciones de transporte de pasajeros, de media y larga distancia, tanto en el área operativa como en los equipos técnicos, autobuses urbanos y de larga distancia, etc., previo al inicio de las operaciones normales y de excepción.
- ❖ Rever los requisitos básicos obligatorios de los seguros que se exigen a los operadores y prestadores de servicios respecto a la cobertura ante una epidemia y/o pandemia como, por ejemplo, el COVID-19.

### Propuestas

El cuidado personal y del contexto laboral de los trabajadores de los organismos de regulación, control y fiscalización es fundamental para evitar la propagación del COVID-19 y reducir el riesgo de incapacitación durante sus actividades, con potencial de afectar la seguridad operacional. Por lo que se recomienda:

- ❖ Establecer un plan de capacitación *online* para todo el personal y en especial para el personal operativo, referidos a:
  - ✓ La protección personal y el cuidado de su salud frente al COVID-19.
  - ✓ Los protocolos de uso y descarte de Equipos de Protección Personal (EPP) y de provisión/uso de insumos de protección personal (EPP) por COVID-19.
  - ✓ Los cuidados básicos orientados al aislamiento social.
  - ✓ El autocontrol de la salud (reconocimiento de síntomas y signos de enfermedad por COVID-19).
  - ✓ El impacto de las nuevas medidas de control y fiscalización introducidas al sistema.
  
- ❖ Establecer un sistema de control de temperatura apropiado para todo el personal antes de ingresar a sus lugares de trabajo a fin de reducir al mínimo el riesgo de propagación del COVID-19.
  
- ❖ Rever la criticidad y necesidad, a través del debido análisis de riesgo, de realizar comisiones de servicio (control y fiscalización) en los períodos en que se incorporen actividades y servicios esenciales durante la extensión de la cuarentena por parte del personal de inspectores.

## Propuestas

El cuidado personal y del contexto laboral de los trabajadores del transporte automotor es fundamental para evitar la propagación del COVID-19 y reducir el riesgo de incapacitación durante sus actividades, con potencial de afectar la seguridad operacional. Por lo que se recomienda:

- ❖ Exigir a los diferentes operadores y prestadores de servicios un plan de capacitación *online* para todo el personal y en especial para el personal operativo, referidos a:
  - ✓ La protección personal y el cuidado de su salud frente al COVID-19.
  - ✓ Los protocolos de uso y descarte de Equipos de Protección Personal (EPP) y de provisión/uso de insumos de protección personal (EPP) por COVID-19.
  - ✓ Los cuidados básicos orientados al aislamiento social.
  - ✓ El autocontrol de la salud (reconocimiento de síntomas y signos de enfermedad por COVID-19).
  - ✓ El impacto de las nuevas medidas de control y fiscalización introducidas al sistema.
  
- ❖ Solicitar que realicen estudios y análisis de riesgo sobre el uso de diferentes equipos de protección personal, guantes, barbijos, buzos completos impermeables, máscaras faciales en el ámbito operativo, que puedan afectar el desempeño operativo del personal de primera línea.
  
- ❖ Solicitar que se establezca un sistema de control de temperatura apropiado para todo el personal operativo antes de ingresar a sus lugares de trabajo o toma de servicio con la finalidad de reducir al mínimo el riesgo de propagación del COVID-19 y el potencial de afectar la seguridad operacional.

## Propuestas

En este contexto de emergencia y previendo un futuro regreso paulatino a la normalidad en cuanto a las operaciones de transporte de pasajeros, carga, y operaciones excepcionales, deben preverse protocolos y/o procedimientos que reduzcan la posibilidad de propagación y circulación viral. Por lo que se recomienda:

- ❖ Promover que los operadores y prestadores de servicios involucrados en los diferentes modos de transporte desarrollen protocolos para evitar la propagación del COVID-19 entre el personal de primera línea sobre la base de las recomendaciones y actualizaciones del Ministerio de Salud de la Nación.
- ❖ Promover la instrumentación de las barreras físicas o sistemas para incrementar la distancia entre la cabina del conductor y las primeras filas o asientos para los pasajeros, con la finalidad de asegurar el distanciamiento social y evitar el contacto entre el personal de primera línea y los pasajeros de acuerdo con lo requerido por la CNRT.

### Orientación

Se deberán tomar en cuenta los diferentes grados de riesgo que tienen los trabajadores del sector automotor en base a la posibilidad de contacto con personas desconocidas o ambientes de trabajo pequeños donde se verifiquen contactos interpersonales que no permitan un aislamiento social efectivo (cabinas de conducción, etc.), o en otras áreas comunes como playas de maniobras, estaciones, talleres de reparación, etc. Para estos casos, deben preverse procedimientos de protección y de higiene personal efectivas.

## Propuestas

El personal operativo que deba estar en contacto con pasajeros ya sea en el ámbito edilicio (cerrado o abierto), ómnibus de pasajeros o cuando las medidas de aislamiento social no sean posibles de implementar, deberá contar con procedimientos claros de prevención y actuación para el caso de aparición de casos sospechosos de COVID-19. Por lo que se recomienda:

- ❖ Solicitar a los diferentes operadores y prestadores de servicios la implementación de protocolos para el manejo y control de los pasajeros desde la emisión del pasaje, embarque y hasta que éstos abandonen el ómnibus.
- ❖ Solicitar la implementación de un protocolo especial de contingencia ante la sospecha de un pasajero o conductor, conductor acompañante o auxiliares de abordaje, etc., afectado por el COVID-19, teniendo en cuenta los procedimientos establecidos por el Ministerio de Salud de la Nación.
- ❖ Solicitar la implementación de un protocolo especial de contingencia e higienización de la unidad involucrada (ómnibus o camión) en caso de confirmarse un caso de pasajero o conductor, conductor acompañante o auxiliares de abordaje, etc., afectado

por el COVID-19, teniendo en cuenta los procedimientos establecidos por el Ministerio de Salud de la Nación.

❖ Solicitar la implementación de un protocolo de desinfección e higienización de rutina de los diferentes autobuses y camiones de carga para cada final de recorrido y/o tramo y uno de mayor profundidad al final de la actividad diaria.

### Orientación

Los equipos de mantenimiento técnico de las empresas operadoras o de mantenimiento deberán contar con protocolos/procedimientos claros y efectivos para higienizar y desinfectar las cabinas de conducción de autobuses y camiones.

Estos procedimientos deberán ser consultados y aprobados por los fabricantes de los equipos para que no se produzcan daños evidentes o subyacentes que pongan en peligro las operaciones.

Las cabinas de conducción son espacios reducidos, donde el aislamiento social efectivo es imposible de lograr. En tales casos, los prestadores de servicio deberán implementar procedimientos que tengan en cuenta la higiene y desinfección del personal operativo antes del ingreso y egreso de la cabina de conducción. Deberá restringirse la circulación del personal en ese ámbito de trabajo al mínimo imprescindible.

Los operadores deberán reducir la cantidad de pasajeros en los viajes de media y larga distancias a los fines de cumplir con el distanciamiento social entre pasajeros.

El operador y los prestadores del servicio de transporte deberán proveer el equipo de protección personal a utilizar, su colocación y descarte luego de finalizar la operación de transporte capacitando a todo el personal de manera efectiva.

El personal de mantenimiento y de limpieza que efectúe tareas o reparaciones en las cabinas de mando deberá contar con los insumos y equipamientos necesarios para una protección efectiva para el COVID-19.

La higiene y desinfección de las cabinas de conducción, cabina de pasajeros, asientos, como así también las salas de espera, embarque y estaciones deben realizarse mediante protocolos recomendados por el Ministerio de Salud y con los equipos e insumos que dicho Ministerio valide para esa tarea.

El material de desecho debe disponerse siguiendo las guías emitidas por el Ministerio de Salud de la Nación.

### **Propuestas**

El soporte logístico de los distintos modos de transporte (fabricación, reparación, mantenimiento, aprovisionamiento, estiba, inspecciones, visita de autoridades y servicios en general) es vital para el funcionamiento normal de estos, por lo que se recomienda:

- ❖ Solicitar al operador y prestador de servicios un procedimiento para verificar que los servicios logísticos antes mencionados hayan implementado protocolos contra la propagación del COVID-19, a los efectos de asegurar un servicio que garantice la seguridad de los propios trabajadores.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** REPORTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL COVID-19- SECTOR AUTOMOTOR - CNRT

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 8 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.06.10 19:13:02 -03:00

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL  
ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.06.10 19:11:57 -03:00

**JST** | SEGURIDAD EN  
EL TRANSPORTE

# Reporte de Seguridad Operacional COVID-19

*Sector Marítimo, Fluvial y Lacustre*



Ministerio de Transporte  
Argentina

## REPORTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL

### Considerando:

Que con fecha 11 de marzo de 2020, la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) declaró el brote del nuevo coronavirus como una pandemia.

Que se ha constatado la propagación de casos del nuevo coronavirus COVID-19 a casi todos los países y continentes, llegando a nuestra región y a nuestro país.

Que en el marco de la declaración de emergencia pública en materia sanitaria declarada por el Artículo 1° de la Ley N° 27.541, se establecieron las medidas a adoptar con relación al COVID-19, estableciendo, asimismo, al transporte como actividad eximida de la cuarentena, a través del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 260 del 13 de marzo de 2020, sus modificatorios y complementarios.

Que con fecha 27 de agosto de 2019 fue sancionada la Ley 27.514 por la que se establece como interés público nacional y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte y se crea la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como organismo multimodal.

Que ésta, en su Artículo 1º, establece que el objeto de dicha política "...es brindar movilidad garantizando la protección de las personas, de sus bienes y del ambiente en el territorio nacional...".

Que en su Artículo 2º, acápite b, particulariza su finalidad al manifestar que se sanciona "... con el objeto de generar un transporte seguro, eficiente y sustentable, debe conducir a generar los estudios de seguridad necesarios para asegurar dicho objetivo, emitiendo recomendaciones al sistema que permitan mejorar la seguridad operacional...".

Que, bajo este contexto, la sustentabilidad del servicio de transporte y su seguridad operacional se basan, entre otros aspectos, en la debida protección de todo el personal que desarrolla sus tareas en el sistema de transporte y, en especial, el personal de primera línea que opera los diferentes sistemas involucrados, con especial énfasis en aquellas que tengan directo contacto con los pasajeros.

Que la competencia y alcance de la JST está determinada por lo expresado en el Artículo 6, inciso F y el Artículo 26 de la Ley 27.514.

## Problema

El COVID-19 pertenece a la familia de los coronavirus que causan infecciones respiratorias, desde un resfriado común hasta enfermedades más graves. Los síntomas principales incluyen astenia (malestar general), fiebre, tos seca, afectación del sentido del gusto y del olfato entre los más frecuentes, como así también dificultad para respirar. El COVID-19 se ha manifestado como un virus que se propaga muy rápidamente y su contagio no es necesariamente interpersonal. Su variado grado de resistencia en el ambiente y sobre distintas superficies requiere que se implementen procedimientos adicionales para controlar su propagación, dado que se trata de un virus de alta virulencia (muy contagioso).

Al respecto es importante destacar que el personal de primera línea de los diferentes modos de transporte tiene un alto grado de exposición al virus. En este sentido, la enfermedad puede manifestarse durante las operaciones, lo que indudablemente afectará el desempeño operativo y humano con potencial peligro para la seguridad operacional.

En este marco, la JST ha desarrollado el presente reporte de seguridad operacional con el objetivo de promover las buenas prácticas. Es competencia de las autoridades correspondientes evaluar su pertinencia en función de las fases de la cuarentena por el avance del COVID-19 establecidas por el Ministerio de Salud de la Nación.

Se trata de arbitrar todos los medios que estén a disposición a los efectos que, conforme a este documento, las medidas de profilaxis tendientes a combatir la propagación del COVID-19 no redunden en un impacto negativo para la seguridad operacional.

**A LA SUBSECRETARÍA DE PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES y MARINA  
MERCANTE****A LA ARMADA ARGENTINA-ARA****A LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA-PNA****Propuestas**

El contexto originado por la emergencia sanitaria afectó de manera directa a todas las operaciones de transporte por agua de carga y de pasajeros. Esto obligó a los entes reguladores, como la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, a la ARA y la PNA a implementar medidas conducentes a la atenuación de riesgos epidemiológicos, entre ellas la postergación de vencimientos de habilitaciones y certificaciones tanto del personal operativo como de los propios buques, entre otros. Por lo que se recomienda:

- ❖ Adoptar las medidas pertinentes, arbitrando los medios a su disposición en el marco de sus facultades, con respecto a:
  - ✓ Otorgar las prórrogas necesarias a los vencimientos de las actuales titulaciones y certificaciones del personal de primera línea, de modo tal que permita un regreso gradual a las actividades normales de todo el sistema de formación y capacitación del personal embarcado de la marina mercante nacional.
  - ✓ Solicitar a todos los institutos de formación y capacitación del personal embarcado de la Marina Mercante Nacional que adopten un protocolo sobre COVID-19 a efectos de reducir el riesgo de propagación cuando se produzca el regreso a los cursos presenciales.
  - ✓ Asegurarse que las excepciones y prórrogas otorgadas a las inspecciones técnicas, auditorías de verificación u otras exenciones emitidas no representen un aumento innecesario del riesgo operacional.
- ❖ Que a efectos de un mejor ordenamiento y para facilitar el contralor internacional, la fecha que se adopte como prórroga para las habilitaciones y certificaciones del personal embarcado, convendría que sea la misma para todos los casos y que coincida con alguna de las fechas utilizadas por los instrumentos internacionales afines de la Organización Marítima Internacional, a saber, 30 de junio o 31 de diciembre. En este sentido, sería recomendatorio no implementar el 30 de junio de este año como límite de la prórroga dada la proximidad de la misma.
- ❖ Incorporar y establecer diferentes medios y herramientas para que el personal operativo de primera línea acceda a la renovación de sus licencias, habilitaciones y certificaciones, de manera tal que se eviten saturaciones en la gestión administrativa u operativa de los diferentes centros de habilitación y certificación. Por ejemplo, se podría considerar impulsar la implementación de la plataforma "TAD" (Trámites a Distancia) para el envío y recepción de documentación dentro

del sistema de gestión de titulación, formación y capacitación del personal embarcado de la Marina Mercante Nacional.

## Propuestas

El contexto originado por la emergencia sanitaria afectó de manera directa a todas las operaciones de transporte por agua de carga y de pasajeros, lo cual originó modificaciones en todos los aspectos operativos, técnicos, administrativos, etc. El contexto operativo donde se desarrollan las diferentes operaciones es dinámico generando nuevos peligros y sus consecuentes riesgos asociados. Por lo que se recomienda:

- ❖ Solicitar a los armadores, capitanes, operadores y proveedores de servicios portuarios que efectúen, a intervalos razonables según cada caso en particular, un análisis de riesgo, con el objeto de identificar los peligros reales, posibles y residuales que pudieran originarse por la afectación de las operaciones de transporte de pasajeros y carga a causa de la pandemia, tanto en el área operativa como en el equipamiento de las embarcaciones, y adoptar las medidas mitigadoras pertinentes.
- ❖ Evaluar si resultara necesario, en el ámbito de cada una de sus áreas, solicitar alguna adecuación de los requisitos de los seguros exigidos a los armadores, operadores, prestadores de servicios portuarios o a quien corresponda, respecto a la cobertura ante las eventualidades a causa de una pandemia.
- ❖ Evaluar si resulta necesario realizar alguna adecuación a la normativa vigente a efectos de mitigar la afectación de la seguridad operacional ante una eventual epidemia y/o pandemia.

## Propuestas

El cuidado personal y del contexto laboral de los trabajadores de los organismos de regulación, formación, capacitación, control y fiscalización es fundamental para evitar la propagación del COVID-19 y reducir el riesgo de incapacitación durante sus actividades, con potencial de afectar la seguridad operacional. Por lo que se recomienda:

- ❖ Establecer un plan de capacitación *online* para todo el personal y en especial para el personal operativo, referidos a:
  - ✓ La protección personal y el cuidado de su salud frente al COVID-19.
  - ✓ Los protocolos de uso y descarte de Equipos de Protección Personal (EPP) y de provisión/uso de insumos de protección personal (EPP) por COVID-19.
  - ✓ Los cuidados básicos orientados al aislamiento social.
  - ✓ El autocontrol de la salud (reconocimiento de síntomas y signos de enfermedad por COVID-19).
  - ✓ El impacto de las nuevas medidas de control y fiscalización introducidas al sistema.

- ❖ Establecer un sistema de control contra el COVID-19 para todo el personal previo al ingreso a sus lugares de trabajo, con la finalidad de reducir al mínimo el riesgo de propagación del COVID-19.

## Propuestas

El cuidado personal y del contexto laboral de los trabajadores del sector marítimo es fundamental para evitar la propagación del COVID-19 y reducir el riesgo de incapacitación durante sus actividades con potencial de afectar la seguridad operacional. Por lo que se recomienda:

- ❖ Solicitar a los diferentes operadores y prestadores de servicios un plan de capacitación *online* para todo el personal y en especial para el personal operativo, referidos a:
  - ✓ La protección personal y el cuidado de su salud frente al COVID-19.
  - ✓ Los protocolos de uso y descarte de Equipos de Protección Personal (EPP) y de provisión/uso de insumos de protección personal (EPP) por COVID-19.
  - ✓ Los cuidados básicos orientados al aislamiento social.
  - ✓ El autocontrol de la salud (reconocimiento de síntomas y signos de enfermedad por COVID-19).
  - ✓ El impacto de las nuevas medidas de control y fiscalización introducidas al sistema.
- ❖ Solicitar que realicen análisis de riesgo sobre el uso de diferentes equipos de protección personal, guantes, barbijos, buzos completos impermeables, máscaras faciales, en el ámbito operativo, que puedan afectar el desempeño operativo del personal de primera línea.
- ❖ Solicitar que establezcan un sistema de control de temperatura apropiado para todo el personal operativo antes de ingresar a sus lugares de trabajo o toma de servicio con la finalidad de reducir al mínimo el riesgo de propagación del COVID-19 y el potencial de afectar la seguridad operacional.

## Propuestas

En este contexto de emergencia y previendo un futuro regreso paulatino a la normalidad en cuanto a las operaciones de transporte de pasajeros o carga, servicios portuarios e institutos de formación y capacitación, deben preverse protocolos y/o procedimientos que reduzcan la posibilidad de propagación del COVID-19. Por lo que se recomienda:

- ❖ Para el caso de las embarcaciones de pasajeros que no cuenten con una timonera segregada, requerir al operador que instrumente una barrera física o sistema para incrementar la distancia entre el patrón y las primeras filas o asientos a ocupar por los pasajeros, con la finalidad de asegurar el distanciamiento social y evitar el contacto interpersonal entre el timonel y los pasajeros.

- ❖ Promover que los diferentes operadores, armadores, prestadores de servicios portuarios e institutos de formación y capacitación involucrados en el sector de transporte por agua desarrollen diferentes protocolos para evitar la propagación del COVID-19 entre el personal de primera línea, sobre la base de las recomendaciones y actualizaciones del Ministerio de Salud de la Nación.

### Orientación

Se deberá tener en cuenta los diferentes grados de riesgo que tienen los trabajadores del sector marítimo, fluvial y lacustre en base a la posibilidad de contacto con personas desconocidas o en ambientes de trabajo pequeños donde se verifiquen contactos interpersonales que no permitan un aislamiento social efectivo, como lo son puentes de mando, consola de máquinas, cocinas, comedores, ascensores, baños públicos, escaleras y pasillos estrechos, etc. Para estos casos, deben preverse procedimientos de seguridad y de higiene personal efectivos.

### Propuestas

El personal operativo que deba estar en contacto con pasajeros, ya sea en ámbito edilicio (cerrado o abierto) o a bordo de la embarcación, deberá contar con un procedimiento claro de prevención y actuación para el caso de aparición de un caso sospechoso de COVID-19. Por lo que se recomienda:

- ❖ Solicitar a los diferentes operadores, armadores y prestadores de servicios, que desarrollen diferentes protocolos para la gestión y control de los pasajeros, desde la emisión del pasaje, embarque, navegación y desembarque.
- ❖ Solicitar un protocolo especial de contingencia ante la sospecha de un pasajero o tripulante afectado por el COVID-19 durante una navegación, teniendo en cuenta los procedimientos establecidos por el Ministerio de Salud de la Nación.
- ❖ Solicitar un protocolo especial de contingencia, limpieza y desinfección de la embarcación involucrada en caso de confirmarse un caso de pasajero o tripulación afectado por el COVID-19, teniendo en cuenta los procedimientos establecidos por el Ministerio de Salud de la Nación.
- ❖ Solicitar un protocolo de limpieza y desinfección de rutina de las diferentes embarcaciones luego de cada servicio y uno de mayor profundidad al final de la actividad.

### Orientación

Los talleres que embarquen para realizar tareas de mantenimiento o reparaciones a bordo deberán contar con protocolos/procedimientos claros y efectivos para limpiar y desinfectar los puentes de mando, consola de máquinas, equipamiento, herramientas y demás espacios o elementos utilizados.

Estos procedimientos deberán ser consultados y aprobados por los fabricantes de los equipos para que no se produzcan daños evidentes o subyacentes que pongan en peligro las operaciones.

Los puentes de mando, consola de máquinas, cocina, comedor, etc., pueden ser ambientes reducidos, donde el aislamiento social efectivo es imposible de lograr. En tales casos, los armadores deberán implementar procedimientos que tengan en cuenta la higiene y desinfección del personal operativo antes del ingreso y egreso de dichos espacios. Deberá restringirse la circulación de personal en ese ámbito de trabajo al mínimo imprescindible.

Los operadores deberán reducir la capacidad máxima de pasajeros y su distribución a bordo a los fines de facilitar el cumplimiento del distanciamiento social entre estos.

El armador y los prestadores de servicios portuarios deberán proveer el equipo de protección personal a utilizar, garantizar su colocación y descarte luego de finalizar las operaciones, capacitando a todo el personal de manera efectiva.

El personal de mantenimiento y de limpieza que efectúe tareas en los puentes de mando, consola de máquinas, cocina, comedor, baños, pasillos y demás lugares de tránsito deberá contar con los insumos y equipamientos necesarios para una protección efectiva para el COVID-19.

La limpieza y desinfección de los espacios para los pasajeros, asientos, barandas, picaportes, pasamanos, cocinas, comedores, enfermería o cualquier otro ambiente destinados a pasajeros o tripulantes, como así también las salas de espera, embarque e instalaciones portuarias deben realizarse mediante protocolos recomendados por el Ministerio de Salud y con los equipos e insumos que dicho Ministerio valide para esa tarea.

El material de desecho debe disponerse siguiendo las guías emitidas por el Ministerio de Salud de la Nación.

## Propuestas

El soporte logístico de los distintos actores de la actividad portuaria y de la navegación (fabricación, reparación, mantenimiento, aprovisionamiento, estiba, inspecciones, practicaje, remolcadores, visita de autoridades y servicios en general), es vital para el funcionamiento normal de la actividad marítima, fluvial y lacustre, por lo que se recomienda:

- ❖ Requerir al operador y prestador de servicios un procedimiento para verificar que los servicios antes mencionados posean protocolos contra la propagación del COVID-19 a los efectos de asegurar un servicio logístico que garantice la seguridad de los propios trabajadores.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** REPORTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL COVID-19- SECTOR MARÍTIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 8 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.06.10 19:11:04 -03:00

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL  
ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.06.10 19:12:11 -03:00

**JST** | SEGURIDAD EN  
EL TRANSPORTE

# Reporte de Seguridad Operacional COVID-19

*Sector Ferroviario*



Ministerio de Transporte  
Argentina

## REPORTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL

### Considerando:

Que con fecha 11 de marzo de 2020, la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) declaró el brote del nuevo coronavirus como una pandemia.

Que se ha constatado la propagación de casos del nuevo coronavirus COVID-19 a casi todos los países y continentes, llegando a nuestra región y a nuestro país.

Que en el marco de la declaración de emergencia pública en materia sanitaria declarada por el Artículo 1° de la Ley N° 27.541, se establecieron las medidas a adoptar con relación al COVID-19, estableciendo, asimismo, al transporte como actividad eximida de la cuarentena, a través del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 260 del 13 de marzo de 2020, sus modificatorios y complementarios.

Que con fecha 27 de agosto de 2019 fue sancionada la Ley 27.514 por la que se establece como interés público nacional y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte y se crea la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como organismo multimodal.

Que ésta, en su Artículo 1º, establece que el objeto de dicha política "...es brindar movilidad garantizando la protección de las personas, de sus bienes y del ambiente en el territorio nacional...".

Que en su Artículo 2º, acápite b, particulariza su finalidad al manifestar que se sanciona "... con el objeto de generar un transporte seguro, eficiente y sustentable, debe conducir a generar los estudios de seguridad necesarios para asegurar dicho objetivo, emitiendo recomendaciones al sistema que permitan mejorar la seguridad operacional...".

Que, bajo este contexto, la sustentabilidad del servicio de transporte y su seguridad operacional se basan, entre otros aspectos, en la debida protección de todo el personal que desarrolla sus tareas en el sistema de transporte y, en especial, el personal de primera línea que opera los diferentes sistemas involucrados, con especial énfasis en aquellas que tengan directo contacto con los pasajeros.

Que la competencia y alcance de la JST está determinada por lo expresado en el Artículo 6, inciso F y el Artículo 26 de la Ley 27.514.

## Problema

El COVID-19 pertenece a la familia de los coronavirus que causan infecciones respiratorias, desde un resfriado común hasta enfermedades más graves. Los síntomas principales incluyen astenia (malestar general), fiebre, tos seca, afectación del sentido del gusto y del olfato entre los más frecuentes, como así también dificultad para respirar. El COVID-19 se ha manifestado como un virus que se propaga muy rápidamente y su contagio no es necesariamente interpersonal. Su variado grado de resistencia en el ambiente y sobre distintas superficies requiere que se implementen procedimientos adicionales para controlar su propagación, dado que se trata de un virus de alta virulencia (muy contagioso).

Al respecto es importante destacar que el personal de primera línea de los diferentes modos de transporte tiene un alto grado de exposición al virus. En este sentido, la enfermedad puede manifestarse durante las operaciones, lo que indudablemente afectará el desempeño operativo y humano con potencial peligro para la seguridad operacional.

En este marco, la JST ha desarrollado el presente reporte de seguridad operacional con el objetivo de promover las buenas prácticas. Es competencia de las autoridades correspondientes evaluar su pertinencia en función de las fases de la cuarentena por el avance del COVID-19 establecidas por el Ministerio de Salud de la Nación.

Se trata de arbitrar todos los medios que estén a disposición a los efectos que, conforme a este documento, las medidas de profilaxis tendientes a combatir la propagación del COVID-19 no redunden en un impacto negativo para la seguridad operacional.

## A LA COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE-CNRT

### Propuestas

El contexto originado por la emergencia sanitaria afectó de manera directa a todas las operaciones de transporte de pasajeros urbanos, media, larga distancia y de carga. Esto obligó a los entes reguladores, como la CNRT, a implementar medidas conducentes a la atenuación de riesgos epidemiológicos y postergación de vencimientos sobre habilitaciones y certificaciones del personal operativo, entre otras. Por lo que se recomienda:

- ❖ Adoptar las medidas pertinentes, arbitrando los medios a su disposición en el marco de sus facultades, con respecto a:
  - ✓ Excepciones o prórrogas al personal operativo sobre vencimientos de licencias, certificación médica, entrenamientos y capacitaciones periódicas, etc.
  - ✓ Excepciones operacionales requeridas por la contingencia de la pandemia del COVID-19.
- ❖ Establecer una planificación para normalizar las diferentes habilitaciones técnicas y operativas, certificaciones médicas del personal, cursos y entrenamientos en mediano plazo.
- ❖ Incorporar y establecer diferentes medios y herramientas (TAD-Trámites a Distancia) para que el personal operativo de primera línea acceda a la renovación de sus licencias, habilitaciones y certificaciones, de manera tal que se eviten saturaciones en los diferentes centros de habilitación y certificación, una vez finalizada la cuarentena.

### Propuestas

El contexto originado por la emergencia sanitaria afectó de manera directa a todas las operaciones ferroviarias de transporte de pasajeros y carga, lo cual originó modificaciones en todos los aspectos operativos, técnicos, administrativos, etc. El contexto operativo en el que se desarrollan las diferentes operaciones es dinámico, generando nuevos peligros y sus consecuentes riesgos asociados. Por lo que se recomienda:

- ❖ Solicitar a los operadores y proveedores de servicios análisis de riesgo teniendo en cuenta los peligros identificados reales, posibles y residuales, originados por la paralización de las operaciones de transporte de pasajeros de media y larga distancia, tanto en el área operativa como en los equipos técnicos, locomotoras, vagones, etc., previo al inicio de las operaciones normales y de excepción.

- ❖ Rever la criticidad y necesidad, a través del debido análisis de riesgo, de realizar comisiones de servicio en los períodos en que se incorporen actividades y servicios esenciales durante la extensión de la cuarentena por parte del personal de inspectores.
- ❖ Rever los requisitos básicos obligatorios de los seguros que se exigen a los operadores y prestadores de servicios respecto a la cobertura ante una epidemia y/o pandemia como, por ejemplo, el COVID-19.

## Propuestas

El cuidado personal y del contexto laboral de los trabajadores de los organismos de regulación, control y fiscalización es fundamental para evitar la propagación del COVID-19, a los fines de que el organismo pueda mantener un nivel de operatividad aceptable. Por lo que se recomienda:

- ❖ Establecer un plan de capacitación *online* para todo el personal y en especial para el personal operativo, referidos a:
  - ✓ La protección personal y el cuidado de su salud frente al COVID-19.
  - ✓ Los protocolos de uso y descarte de Equipos de Protección Personal (EPP) y de provisión/uso de insumos de protección personal (EPP) por COVID-19.
  - ✓ Los cuidados básicos orientados al aislamiento social.
  - ✓ El autocontrol de la salud (reconocimiento de síntomas y signos de enfermedad por COVID-19).
  - ✓ El impacto de las nuevas medidas de control y fiscalización introducidas al sistema.
- ❖ Establecer un sistema de control contra el COVID 19 apropiado para todo el personal antes de ingresar a sus lugares de trabajo, con la finalidad de reducir al mínimo el riesgo de propagación del COVID-19.

## Propuestas

El cuidado personal y del contexto laboral de los trabajadores del sector ferroviario es fundamental para evitar la propagación del COVID-19 y reducir el riesgo de incapacitación durante las actividades con potencial de afectar la seguridad operacional. Por lo que se recomienda:

- ❖ Exigir a los diferentes operadores y prestadores de servicios un plan de capacitación online para todo el personal y en especial para el personal operativo, referidos a:
  - ✓ La protección personal y el cuidado de su salud frente al COVID-19.
  - ✓ Los protocolos de uso y descarte de Equipos de Protección Personal (EPP) y de provisión/uso de insumos de protección personal (EPP) por COVID-19.
  - ✓ Los cuidados básicos orientados al aislamiento social.
  - ✓ El autocontrol de la salud (reconocimiento de síntomas y signos de enfermedad por COVID-19).

- ✓ El impacto de las nuevas medidas de control y fiscalización introducidas al sistema.
- ❖ Solicitar que realicen estudios y análisis de riesgo sobre el uso de diferentes equipos de protección personal, como guantes, barbijos, buzos completos impermeables, máscaras faciales, en el ámbito operativo que puedan afectar el desempeño operativo del personal de primera línea.
- ❖ Solicitar que establezcan un sistema de control de temperatura apropiado para todo el personal operativo antes de ingresar a sus lugares de trabajo o toma de servicio, con la finalidad de reducir al mínimo el riesgo de propagación del COVID-19 y el potencial de afectar la seguridad operacional.

## Propuestas

En este contexto de emergencia y previendo un futuro regreso paulatino a la normalidad en cuanto a las operaciones ferroviarias de transporte de pasajeros, carga, y operaciones excepcionales, deben preverse protocolos y/o procedimientos que reduzcan la posibilidad de propagación del COVID-19. Por lo que se recomienda:

- ❖ Promover que los operadores y prestadores de servicios involucrados en el sector ferroviario desarrollen protocolos para evitar la propagación del COVID-19 entre el personal de primera línea sobre la base de las recomendaciones y actualizaciones del Ministerio de Salud de la Nación.

### Orientación

Se deberán tomar en cuenta los diferentes grados de riesgo que tienen los trabajadores ferroviarios en base a la posibilidad de contacto con personas desconocidas o ambientes de trabajo pequeños donde se verifiquen contactos interpersonales que no permitan un aislamiento social efectivo (sala de máquinas, sala de freno, etc.), o en otras áreas comunes como playas de maniobras, estaciones, talleres de reparación, andenes, etc. Para estos casos, deben preverse procedimientos de protección y de higiene personal efectivas.

## Propuestas

El personal operativo que deba estar en contacto con los pasajeros ya sea en ámbito edilicio (cerrado o abierto), coche de pasajeros, o en el caso de que las medidas de aislamiento social no sean posibles de implementar, deberá contar con procedimientos claros de prevención y actuación para el caso de aparición de casos sospechosos de COVID-19. Por lo que se recomienda:

- ❖ Solicitar a los diferentes operadores y prestadores de servicios la implementación de protocolos para el manejo y control de los pasajeros desde la emisión del pasaje, embarque y hasta que éstos abandonen la formación utilizada.

- ❖ Solicitar la implementación de un protocolo especial de contingencia ante la sospecha de un pasajero o conductor, guarda, etc., afectado por COVID-19 durante un recorrido/viaje, teniendo en cuenta los procedimientos establecidos por el Ministerio de Salud de la Nación.
- ❖ Solicitar la implementación de un protocolo especial de contingencia de desinfección e higienización de la formación involucrada en caso de confirmarse un caso de pasajero o conductor/guarda, etc. afectado por el COVID-19, teniendo en cuenta los procedimientos establecidos por el Ministerio de Salud de la Nación.
- ❖ Solicitar la implementación de un protocolo de desinfección e higienización de rutina de las formaciones luego de cada final de recorrido y uno de mayor profundidad al final de la actividad.

### Orientación

Los equipos de mantenimiento técnico de las empresas operadoras o de mantenimiento deberán contar con protocolos/procedimientos claros y efectivos para higienizar y desinfectar las cabinas de conducción, vagones de pasajeros, baños, etc.

Estos procedimientos deberán ser consultados y aprobados por los fabricantes de los equipos para que no se produzcan daños evidentes o subyacentes que pongan en peligro las operaciones.

Los salones de pasajeros, etc., son ambientes reducidos, donde el aislamiento social efectivo es imposible de lograr. En tales casos, los prestadores de servicio deberán implementar procedimientos que tengan en cuenta la higiene y desinfección del personal operativo antes del ingreso y egreso de los salones. Deberá restringirse la circulación de personal en ese ámbito de trabajo a un mínimo imprescindible.

El operador y los prestadores del servicio de transporte deberán proveer el equipo de protección personal a utilizar, garantizar su colocación y descarte luego de finalizar la operación de transporte, capacitando a todo el personal de manera efectiva.

El personal de mantenimiento y de limpieza que efectúe tareas o reparaciones en las cabinas de conducción deberá contar con los insumos y equipamientos necesarios para una protección efectiva contra el COVID-19.

La higiene y desinfección de las cabinas, asientos, camarotes, cocinas, comedores, o cualquier otro ambiente destinado a pasajeros o a la dotación de la formación, como así también en las salas de espera, embarque y estaciones debe realizarse mediante los protocolos recomendados por el Ministerio de Salud y con los equipos e insumos que dicho Ministerio valide para esa tarea.

El material de desecho debe disponerse siguiendo las guías emitidas por el Ministerio de Salud de la Nación.

## Propuestas

El soporte logístico de los distintos modos de transporte (fabricación, reparación, mantenimiento, aprovisionamiento, estiba, inspecciones, visita de autoridades y servicios en general) es vital para el funcionamiento normal de estos por lo que se recomienda:

- ❖ Requerir al operador y prestador de servicios un procedimiento para verificar que los servicios logísticos antes mencionados hayan implementado protocolos contra la propagación del COVID-19 a los efectos de asegurar un servicio logístico que garantice la seguridad de los propios trabajadores.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** REPORTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL COVID-19- SECTOR FERROVIARIO

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 8 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.06.10 19:12:32 -03:00

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL  
ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.06.10 19:11:27 -03:00

**JST** | SEGURIDAD EN  
EL TRANSPORTE

# Reporte de Seguridad Operacional COVID-19

*Subtes Ciudad de Buenos Aires*



Ministerio de Transporte  
Argentina

## REPORTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL

### Considerando:

Que con fecha 11 de marzo de 2020, la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) declaró el brote del nuevo coronavirus como una pandemia.

Que se ha constatado la propagación de casos del nuevo coronavirus COVID-19 a casi todos los países y continentes, llegando a nuestra región y a nuestro país.

Que en el marco de la declaración de emergencia pública en materia sanitaria declarada por el Artículo 1° de la Ley N° 27.541, se establecieron las medidas a adoptar con relación al COVID-19, estableciendo, asimismo, al transporte como actividad eximida de la cuarentena, a través del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 260 del 13 de marzo de 2020, sus modificatorios y complementarios.

Que con fecha 27 de agosto de 2019 fue sancionada la Ley 27.514 por la que se establece como interés público nacional y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte y se crea la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como organismo multimodal.

Que ésta, en su Artículo 1º, establece que el objeto de dicha política "...es brindar movilidad garantizando la protección de las personas, de sus bienes y del ambiente en el territorio nacional...".

Que en su Artículo 2º, acápite b, particulariza su finalidad al manifestar que se sanciona "... con el objeto de generar un transporte seguro, eficiente y sustentable, debe conducir a generar los estudios de seguridad necesarios para asegurar dicho objetivo, emitiendo recomendaciones al sistema que permitan mejorar la seguridad operacional...".

Que, bajo este contexto, la sustentabilidad del servicio de transporte y su seguridad operacional se basan, entre otros aspectos, en la debida protección de todo el personal que desarrolla sus tareas en el sistema de transporte y, en especial, el personal de primera línea que opera los diferentes sistemas involucrados, con especial énfasis en aquellas que tengan directo contacto con los pasajeros.

Que la competencia y alcance de la JST está determinada por lo expresado en el Artículo 6, inciso F y el Artículo 26 de la Ley 27.514.

## Problema

El COVID-19 pertenece a la familia de los coronavirus que causan infecciones respiratorias, desde un resfriado común hasta enfermedades más graves. Los síntomas principales incluyen astenia (malestar general), fiebre, tos seca, afectación del sentido del gusto y del olfato entre los más frecuentes, como así también dificultad para respirar. El COVID-19 se ha manifestado como un virus que se propaga muy rápidamente y su contagio no es necesariamente interpersonal. Su variado grado de resistencia en el ambiente y sobre distintas superficies requiere que se implementen procedimientos adicionales para controlar su propagación, dado que se trata de un virus de alta virulencia (muy contagioso).

Al respecto es importante destacar que el personal de primera línea de los diferentes modos de transporte tiene un alto grado de exposición al virus. En este sentido, la enfermedad puede manifestarse durante las operaciones, lo que indudablemente afectará el desempeño operativo y humano con potencial peligro para la seguridad operacional.

En este marco, la JST ha desarrollado el presente reporte de seguridad operacional con el objetivo de promover las buenas prácticas. Es competencia de las autoridades correspondientes evaluar su pertinencia en función de las fases de la cuarentena por el avance del COVID-19 establecidas por el Ministerio de Salud de la Nación.

Se trata de arbitrar todos los medios que estén a disposición a los efectos que, conforme a este documento, las medidas de profilaxis tendientes a combatir la propagación del COVID-19 no redunden en un impacto negativo para la seguridad operacional.

## A SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO

### Propuestas

El contexto originado por la emergencia sanitaria afectó de manera directa a todas las operaciones de transporte de pasajeros, urbanos, media y larga distancia y de carga. Esto obligó a los entes reguladores a implementar medidas conducentes a la atenuación de los riesgos epidemiológicos y la postergación de vencimientos sobre habilitaciones y certificaciones del personal operativo, entre otras. Por lo que se recomienda:

- ❖ Adoptar las medidas pertinentes, arbitrando los medios a su disposición en el marco de sus facultades, con respecto a:
  - ✓ Excepciones o prórrogas al personal operativo sobre vencimientos de licencias, certificación médica, entrenamientos y capacitaciones periódicas, etc.
  - ✓ Excepciones o prórrogas de inspecciones técnicas, habilitaciones a talleres de mantenimiento y reparación, proveedores de servicios, etc.
  - ✓ Excepciones operacionales requeridas por la contingencia de la pandemia del COVID-19.
- ❖ Establecer una planificación para normalizar las diferentes habilitaciones técnicas y operativas, certificaciones médicas del personal, cursos y entrenamientos en mediano plazo.
- ❖ Incorporar y establecer diferentes medios y herramientas (TAD-Trámites a Distancia) para que el personal operativo de primera línea acceda a la renovación de sus licencias, habilitaciones y certificaciones, de manera tal que se eviten saturaciones en los diferentes centros de habilitación y certificación, una vez finalizada la cuarentena.

### Propuestas

El contexto originado por la emergencia sanitaria afectó de manera directa a todas las operaciones subterráneas de transporte de pasajeros lo cual originó modificaciones en todos los aspectos operativos, técnicos, administrativos, etc. El contexto operativo donde se desarrollan las diferentes operaciones es dinámico generando nuevos peligros y sus consecuentes riesgos asociados. Por lo que se recomienda:

- ❖ Requerir a los operadores y proveedores de servicios análisis de riesgo teniendo en cuenta los peligros identificados reales, posibles y residuales, originados por la disminución de las operaciones de transporte de pasajeros, tanto en el área operativa como en los equipos técnicos, formaciones, etc., previo a la normalización de las operaciones.

- ❖ Rever los requisitos básicos obligatorios de los seguros que se exigen a los operadores y prestadores de servicios respecto a la cobertura ante una pandemia como, por ejemplo, el COVID-19.

## Propuestas

El cuidado personal y del contexto laboral de los trabajadores de los organismos de regulación, control y fiscalización es fundamental para evitar la propagación del COVID-19 y reducir el riesgo de incapacitación durante sus actividades, con potencial de afectar la seguridad operacional. Por lo que se recomienda:

- ❖ Establecer un plan de capacitación *online* para todo el personal y en especial para el personal operativo, referidos a:
  - ✓ La protección personal y el cuidado de su salud frente al COVID-19.
  - ✓ Los protocolos de uso y descarte de Equipos de Protección Personal (EPP) y de provisión/uso de insumos de protección personal (EPP) por COVID-19.
  - ✓ Los cuidados básicos orientados al aislamiento social.
  - ✓ El autocontrol de la salud (reconocimiento de síntomas y signos de enfermedad por COVID-19).
  - ✓ El impacto de las nuevas medidas de control y fiscalización introducidas al sistema.
- ❖ Establecer un sistema de control contra el COVID-19 para todo el personal previo al ingreso a sus lugares de trabajo, con la finalidad de reducir al mínimo el riesgo de propagación del COVID-19.
- ❖ Rever la criticidad y necesidad, a través del debido análisis de riesgo, de realizar comisiones de servicio (control y fiscalización) en los períodos en los que se incorporen actividades y servicios esenciales durante la extensión de la cuarentena.

## Propuestas

El cuidado personal y del contexto laboral de los trabajadores de los subterráneos es fundamental para evitar la propagación del COVID-19 y reducir el riesgo de incapacitación durante las actividades con potencial de afectar la seguridad operacional. Por lo que se recomienda:

- ❖ Exigir a los diferentes operadores y prestadores de servicios un plan de capacitación *online* para todo el personal y en especial para el personal operativo, referidos a:
  - ✓ La protección personal y el cuidado de su salud frente al COVID-19.
  - ✓ Los protocolos de uso y descarte de Equipos de Protección Personal (EPP) y de provisión/uso de insumos de protección personal (EPP) por COVID-19.
  - ✓ Los cuidados básicos orientados al aislamiento social.

- ✓ El autocontrol de la salud (reconocimiento de síntomas y signos de enfermedad por COVID-19).
  - ✓ El impacto de las nuevas medidas de control y fiscalización introducidas al sistema.
- 
- ❖ Solicitar que realicen estudios y análisis de riesgo sobre el uso de diferentes equipos de protección personal, como guantes, barbijos, buzos completos impermeables, máscaras faciales, en el ámbito operativo que puedan afectar el desempeño operativo del personal de primera línea.
  - ❖ Solicitar que establezcan un sistema de control de temperatura apropiado para todo el personal operativo antes de ingresar a sus lugares de trabajo o toma de servicio, con la finalidad de reducir al mínimo el riesgo de propagación del COVID-19 y el potencial de afectar la seguridad operacional.

## Propuestas

En este contexto de emergencia y previendo un futuro regreso paulatino a la normalidad en cuanto a las operaciones del transporte subterráneo deben preverse protocolos y/o procedimientos que reduzcan la posibilidad de propagación del COVID-19. Por lo que se recomienda:

- ❖ Promover que los operadores y prestadores de servicios involucrados en los subterráneos desarrollen protocolos para evitar la propagación del COVID-19 entre el personal de primera línea sobre la base de las recomendaciones y actualizaciones del Ministerio de Salud de la Nación.

### Orientación

Se deberán tomar en cuenta los diferentes grados de riesgo que tienen los trabajadores del servicio subterráneo de transporte en base a la posibilidad de contacto con personas desconocidas o ambientes de trabajo pequeños donde se verifiquen contactos interpersonales que no permitan un aislamiento social efectivo (cabins de conducción, etc.), o en otras áreas comunes como son playas de maniobras, estaciones, talleres de reparación, andenes, etc. Para estos casos deben preverse procedimientos de protección y de higiene personal efectivas.

## Propuestas

El personal operativo que deba estar en contacto con los pasajeros ya sea en ámbito edilicio (cerrado o abierto), coche de pasajeros, o en el caso de que las medidas de aislamiento social no sean posibles de implementar, deberá contar con procedimientos claros de prevención y actuación para el caso de aparición de casos sospechosos de COVID-19. Por lo que se recomienda:

- ❖ Solicitar a los diferentes operadores y prestadores de servicios la implementación de protocolos para el manejo y control de los pasajeros desde la emisión del pasaje, embarque y hasta que éstos abandonen la formación utilizada.
- ❖ Solicitar la implementación de un protocolo especial de contingencia ante la sospecha de un pasajero o conductor, guarda, etc., afectado por COVID-19 durante un recorrido/viaje, teniendo en cuenta los procedimientos establecidos por el Ministerio de Salud de la Nación.
- ❖ Solicitar la implementación de un protocolo especial de contingencia de desinfección e higienización de la formación involucrada en caso de confirmarse un caso de pasajero o conductor/guarda, etc. afectado por el COVID-19, teniendo en cuenta los procedimientos establecidos por el Ministerio de Salud de la Nación.
- ❖ Solicitar la implementación de un protocolo de desinfección e higienización de rutina de las formaciones luego de cada final de recorrido y uno de mayor profundidad al final de la actividad.

### Orientación

Los equipos de mantenimiento técnico de las empresas operadoras o de mantenimiento deberán contar con protocolos/procedimientos claros y efectivos para higienizar y desinfectar las cabinas de conducción, vagones de pasajeros, baños, etc.

Estos procedimientos deberán ser consultados y aprobados por los fabricantes de los equipos para que no se produzcan daños evidentes o subyacentes que pongan en peligro las operaciones.

Los salones de pasajeros, etc., son ambientes reducidos, donde el aislamiento social efectivo es imposible de lograr. En tales casos, los prestadores de servicio deberán implementar procedimientos que tengan en cuenta la higiene y desinfección del personal operativo antes del ingreso y egreso de los salones. Deberá restringirse la circulación de personal en ese ámbito de trabajo a un mínimo imprescindible.

El operador y los prestadores del servicio de transporte deberán proveer el equipo de protección personal a utilizar, garantizar su colocación y descarte luego de finalizar la operación de transporte, capacitando a todo el personal de manera efectiva.

El personal de mantenimiento y de limpieza que efectúe tareas o reparaciones en las cabinas de conducción deberá contar con los insumos y equipamientos necesarios para una protección efectiva contra el COVID-19.

La higiene y desinfección de las cabinas, asientos, estaciones, ambientes destinados a la dotación de la formación, etc. debe realizarse mediante los protocolos recomendados por el Ministerio de Salud.

El material de desecho debe disponerse siguiendo las guías emitidas por el Ministerio de Salud de la Nación.

## Propuestas

El soporte logístico de los distintos modos de transporte (fabricación, reparación, mantenimiento, aprovisionamiento, estiba, inspecciones, visita de autoridades y servicios en general) es vital para el funcionamiento normal de estos por lo que se recomienda:

- ❖ Requerir al operador y prestador de servicios un procedimiento para verificar que los servicios logísticos antes mencionados hayan implementado protocolos contra la propagación del COVID-19 a los efectos de asegurar un servicio logístico que garantice la seguridad de los propios trabajadores.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** REPORTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL COVID-19- SECTOR SUBTES

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 8 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.06.10 19:12:21 -03:00

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL  
ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.06.10 19:11:17 -03:00

**JST** | SEGURIDAD EN  
EL TRANSPORTE

# Reporte de Seguridad Operacional COVID-19

*Sector Aeronáutico*



Ministerio de Transporte  
Argentina

## REPORTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL

### Considerando:

Que con fecha 11 de marzo de 2020, la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) declaró el brote del nuevo coronavirus como una pandemia.

Que se ha constatado la propagación de casos del nuevo coronavirus COVID-19 a casi todos los países y continentes, llegando a nuestra región y a nuestro país.

Que en el marco de la declaración de emergencia pública en materia sanitaria declarada por el Artículo 1° de la Ley N° 27.541, se establecieron las medidas a adoptar con relación al COVID-19, estableciendo, asimismo, al transporte como actividad eximida de la cuarentena, a través del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 260 del 13 de marzo de 2020, sus modificatorios y complementarios.

Que con fecha 27 de agosto de 2019 fue sancionada la Ley 27.514 por la que se establece como interés público nacional y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte y se crea la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como organismo multimodal.

Que ésta, en su Artículo 1º, establece que el objeto de dicha política "...es brindar movilidad garantizando la protección de las personas, de sus bienes y del ambiente en el territorio nacional...".

Que en su Artículo 2º, acápite b, particulariza su finalidad al manifestar que se sanciona "... con el objeto de generar un transporte seguro, eficiente y sustentable, debe conducir a generar los estudios de seguridad necesarios para asegurar dicho objetivo, emitiendo recomendaciones al sistema que permitan mejorar la seguridad operacional...".

Que, bajo este contexto, la sustentabilidad del servicio de transporte y su seguridad operacional se basan, entre otros aspectos, en la debida protección de todo el personal que desarrolla sus tareas en el sistema de transporte y, en especial, el personal de primera línea que opera los diferentes sistemas involucrados, con especial énfasis en aquellas que tengan directo contacto con los pasajeros.

Que la competencia y alcance de la JST está determinada por lo expresado en el Artículo 6, inciso F y el Artículo 26 de la Ley 27.514.

## Problema

El COVID-19 pertenece a la familia de los coronavirus que causan infecciones respiratorias, desde un resfriado común hasta enfermedades más graves. Los síntomas principales incluyen astenia (malestar general), fiebre, tos seca, afectación del sentido del gusto y del olfato entre los más frecuentes, como así también dificultad para respirar. El COVID-19 se ha manifestado como un virus que se propaga muy rápidamente y su contagio no es necesariamente interpersonal. Su variado grado de resistencia en el ambiente y sobre distintas superficies requiere que se implementen procedimientos adicionales para controlar su propagación, dado que se trata de un virus de alta virulencia (muy contagioso).

Al respecto es importante destacar que el personal de primera línea de los diferentes modos de transporte tiene un alto grado de exposición al virus. En este sentido, la enfermedad puede manifestarse durante las operaciones, lo que indudablemente afectará el desempeño operativo y humano con potencial peligro para la seguridad operacional.

En este marco, la JST ha desarrollado el presente reporte de seguridad operacional con el objetivo de promover las buenas prácticas. Es competencia de las autoridades correspondientes evaluar su pertinencia en función de las fases de la cuarentena por el avance del COVID-19 establecidas por el Ministerio de Salud de la Nación.

Se trata de arbitrar todos los medios que estén a disposición a los efectos que, conforme a este documento, las medidas de profilaxis tendientes a combatir la propagación del COVID-19 no redunden en un impacto negativo para la seguridad operacional.

## A LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL-ANAC

### Propuestas

El contexto originado por la emergencia sanitaria afectó de manera directa a todas las operaciones de transporte de pasajeros y de carga a nivel doméstico, regional e internacional. Esto obligó a los entes reguladores, como la ANAC, a implementar medidas conducentes a la atenuación de riesgos epidemiológicos y postergación de vencimientos sobre habilitaciones y certificaciones del personal operativo, entre otras. Por lo que se recomienda:

- ❖ Adoptar las medidas pertinentes, arbitrando los medios a su disposición en el marco de sus facultades, con respecto a:
  - ✓ Excepciones o prórrogas al personal operativo sobre vencimientos de licencias, certificación médica, entrenamientos y capacitaciones recurrentes, etc.
  - ✓ Excepciones o prórrogas de certificados de aeronavegabilidad o de inspecciones técnicas, habilitaciones a talleres aeronáuticos de reparación, proveedores de servicios, etc.
  - ✓ Excepciones operacionales requeridas por la contingencia de la pandemia del COVID-19.
- ❖ Establecer una planificación para normalizar las diferentes habilitaciones operativas y técnicas, certificaciones médicas del personal, cursos y entrenamientos en mediano plazo.
- ❖ Incorporar y establecer diferentes medios y herramientas (TAD-Trámites a Distancia) para que el personal operativo de primera línea acceda a la renovación de sus licencias, habilitaciones y certificaciones, de manera tal que se eviten saturaciones en los diferentes centros de habilitación y certificación, una vez finalizada la cuarentena.

### Propuestas

El contexto originado por la emergencia sanitaria afectó de manera directa a todas las operaciones aéreas, comerciales de pasajeros, carga y de la aviación general, lo cual originó modificaciones en todos los aspectos operativos, técnicos, administrativos, etc. El contexto operativo donde se desarrollan las diferentes operaciones es dinámico generando nuevos peligros y sus consecuentes riesgos asociados. Por lo que se recomienda:

- ❖ Solicitar a los operadores y proveedores de servicios análisis de riesgo teniendo en cuenta los peligros identificados reales, posibles y residuales, originados por la

paralización de las operaciones aéreas y vuelos de excepción, tanto en el área operativa como en los equipos técnicos y aeronaves, previo al inicio de las operaciones normales y de excepción.

- ❖ Rever la criticidad y necesidad, a través del debido análisis de riesgo, de realizar comisiones de servicio en los períodos que se incorporen actividades y servicios esenciales durante la extensión de la cuarentena por parte del personal de inspectores.
- ❖ Rever los requisitos básicos obligatorios de los seguros que se exigen a los operadores, prestadores de servicios respecto a la cobertura ante una epidemia y/o pandemia como, por ejemplo, el COVID-19.

## Propuestas

El cuidado personal y del contexto laboral de los trabajadores de los organismos de regulación, control y fiscalización es fundamental para evitar la propagación del COVID-19 y reducir el riesgo de incapacitación durante sus actividades, con potencial de afectar la seguridad operacional. Por lo que se recomienda:

- ❖ Establecer un plan de capacitación *online* para todo el personal y en especial para el personal operativo, referidos a:
  - ✓ La protección personal y el cuidado de su salud frente al COVID-19.
  - ✓ Los protocolos de uso y descarte de Equipos de Protección Personal (EPP) y de provisión/uso de insumos de protección personal (EPP) por COVID-19.
  - ✓ Los cuidados básicos orientados al aislamiento social.
  - ✓ El autocontrol de la salud (reconocimiento de síntomas y signos de enfermedad por COVID-19).
  - ✓ El impacto de las nuevas medidas de control y fiscalización introducidas al sistema.
- ❖ Establecer un sistema de control contra el COVID-19 para todo el personal previo al ingreso a sus lugares de trabajo, con la finalidad de reducir al mínimo el riesgo de propagación del COVID-19.

## Propuestas

El cuidado personal y del contexto laboral de los trabajadores del sector aeronáutico es fundamental para evitar la propagación del COVID-19 y reducir el riesgo de incapacitación durante sus actividades, con potencial de afectar la seguridad operacional. Por lo que se recomienda:

- ❖ Exigir a los diferentes operadores y prestadores de servicios un plan de capacitación *online* para todo el personal y en especial para el personal operativo, referidos a:
  - ✓ La protección personal y el cuidado de su salud frente al COVID-19.

- ✓ Los protocolos de uso y descarte de Equipos de Protección Personal (EPP) y de provisión/uso de insumos de protección personal (EPP) para el COVID-19.
  - ✓ Los cuidados básicos orientados al aislamiento social.
  - ✓ El autocontrol de la salud (reconocimiento de síntomas y signos de enfermedad por el COVID-19).
  - ✓ El impacto de las nuevas medidas de control y fiscalización introducidas al sistema.
- 
- ❖ Solicitar que realicen estudios y análisis de riesgo sobre el uso de diferentes equipos de protección personal, guantes, barbijos, buzos completos impermeables, máscaras faciales, en el ámbito operativo que puedan afectar el desempeño operativo del personal de primera línea.
  - ❖ Solicitar que establezcan un sistema de control de temperatura apropiado para todo el personal operativo antes de ingresar a sus lugares de trabajo o toma de servicio con la finalidad de reducir al mínimo el riesgo de propagación del COVID-19 y el potencial de afectar la seguridad operacional.

## Propuestas

En este contexto de emergencia y previendo un futuro regreso paulatino a la normalidad en cuanto a las operaciones aéreas comerciales de pasajeros, carga y aviación general, etc., deben preverse protocolos y/o procedimientos que reduzcan la propagación y circulación viral. Por lo que se recomienda:

- ❖ Promover que los operadores y prestadores de servicios involucrados en el sector aeronáutico desarrollen protocolos para evitar la propagación del COVID-19 entre el personal de primera línea sobre la base de las recomendaciones y actualizaciones del Ministerio de Salud de la Nación.

## Orientación

Se deberán tomar en cuenta los diferentes grados de riesgo que tienen los trabajadores de la aviación en base a la posibilidad de contacto con personas desconocidas o ambientes de trabajo pequeños donde se verifiquen contactos interpersonales que no permitan un aislamiento social efectivo (cabines de mando, cabinas de pasajeros, torres de control de vuelo, etc.) o en otras áreas comunes como son plataforma, hangares, talleres aeronáuticos de reparación, edificios aeroportuarios, edificios ATS, CIAC, etc. Para estos casos, deben preverse procedimientos de protección y de higiene personal efectivas.

## Propuestas

El personal operativo que deba estar en contacto con pasajeros ya sea en el ámbito edilicio (cerrado o abierto), cabina de pasajeros o cuando las medidas de aislamiento social no sean posibles de implementar, deberá contar con procedimientos claros de prevención y actuación para el caso de aparición de casos sospechosos de COVID-19. Por lo que se recomienda:

- ❖ Solicitar a los diferentes operadores y prestadores de servicios la implementación de protocolos para el manejo y control de los pasajeros desde la emisión del pasaje, *check-in*, embarque y hasta que éstos abandonen la aeronave.
- ❖ Solicitar la implementación de un protocolo especial de contingencia ante la sospecha de un pasajero o miembro de la tripulación, etc., afectado por COVID-19 durante un vuelo, teniendo en cuenta los procedimientos establecidos por el Ministerio de Salud de la Nación.
- ❖ Solicitar la implementación de un protocolo especial de contingencia de desinfección e higienización de la aeronave involucrada en caso de confirmarse un caso de pasajero o miembro de la tripulación, etc., afectado por COVID-19, teniendo en cuenta los procedimientos establecidos por el Ministerio de Salud de la Nación.
- ❖ Solicitar la implementación de un protocolo de desinfección e higienización de rutina de las aeronaves, para cada final de tramo de vuelo y uno de mayor profundidad al final de la actividad diaria.

### Orientación

Los equipos de mantenimiento técnico de las empresas operadoras o de mantenimiento deberán contar con protocolos/procedimientos claros y efectivos para higienizar y desinfectar las cabinas de mando de aeronaves, cabina de pasajeros, baños, etc.

Estos procedimientos deberán ser consultados y aprobados por los fabricantes de los equipos para que no se produzcan daños evidentes o subyacentes que pongan en peligro las operaciones.

Las cabinas de mando (*cockpit*), cabina de pasajeros, etc. son espacios reducidos, donde el aislamiento social efectivo es imposible de lograr. En tales casos, los prestadores de servicio deberán implementar procedimientos que tengan en cuenta la higiene y desinfección del personal operativo antes del ingreso y egreso de la cabina de mando y cabina de pasajeros. Deberá restringirse la circulación de personal en ese ámbito de trabajo a un mínimo imprescindible.

Los operadores deberán reducir la cantidad de pasajeros en los vuelos a los fines de cumplir con el distanciamiento social entre pasajeros.

Para el caso de las tripulaciones de cabina de pasajeros y teniendo en cuenta el tipo de cabina y duración del viaje, se deberá contar con áreas predeterminadas y

habilitadas para el aislamiento del pasajero sospechado, hasta que se lo pueda poner a disposición de la autoridad sanitaria del lugar de destino.

El operador y los prestadores del servicio deberán proveer el equipo de protección personal a utilizar, garantizar su colocación y descarte luego de finalizar la operación de transporte, capacitando a todo el personal de manera efectiva.

El personal de mantenimiento que efectúe tareas de mantenimiento o reparación en las cabinas de mando deberá contar con los insumos y equipamientos necesarios para una protección efectiva para el COVID-19.

La higiene y desinfección de las cabinas, asientos o cualquier otro ambiente destinado a pasajeros o tripulantes, así como las salas de espera y embarque, deben realizarse mediante procedimientos recomendados por el Ministerio de Salud y con los equipos e insumos que dicho Ministerio valide para esta tarea.

El material de descarte debe disponerse siguiendo las guías emitidas por el Ministerio de Salud de la Nación.

## Propuestas

El soporte logístico de los distintos modos de transporte (fabricación, reparación, mantenimiento, aprovisionamiento, inspecciones y servicios en general) es vital para el normal funcionamiento de estos, por lo que se recomienda:

- ❖ Solicitar al operador y prestador de servicios un procedimiento para verificar que los servicios logísticos antes mencionados tengan implementado protocolos contra la propagación del COVID-19, a los efectos de asegurar un servicio que garantice la seguridad de los trabajadores propios.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** REPORTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL COVID-19 - SECTOR AERONÁUTICO

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 8 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.06.10 19:30:30 -03:00

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL  
ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.06.10 19:30:30 -03:00



## ENTE NACIONAL DE COMUNICACIONES

**Resolución 697/2020**

**RESOL-2020-697-APN-ENACOM#JGM**

Ciudad de Buenos Aires, 10/06/2020

VISTO el EX-2020-36781806-APN-SDYME#ENACOM, del Registro del ENTE NACIONAL DE COMUNICACIONES, y

CONSIDERANDO:

Que por Decreto N° 267 de fecha 29 de diciembre de 2015, se creó en el ámbito del MINISTERIO DE COMUNICACIONES, el ENTE NACIONAL DE COMUNICACIONES, organismo autárquico y descentralizado, como Autoridad de Aplicación de las leyes N° 27.078 y N° 26.522, sus normas modificatorias y reglamentarias, asumiendo las funciones y competencias de la ex AUTORIDAD FEDERAL DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES y de la ex AUTORIDAD FEDERAL DE SERVICIOS DE COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL.

Que el Plan Fundamental de Numeración Nacional aprobado por la Resolución N° 46 de fecha 13 de enero de 1997 de la ex SECRETARÍA DE COMUNICACIONES entonces dependiente de la PRESIDENCIA DE LA NACIÓN, determina en su Punto III.4.1 que los Servicios Especiales están destinados a establecer comunicaciones de urgencia, servicios a la comunidad y atención a clientes de los prestadores de servicios de telecomunicaciones, conforme al formato de numeración que allí se indica.

Que en el mismo punto el referido Plan Fundamental ha establecido el grupo de indicativos "10Y" para los servicios de atención de llamadas vinculadas a Emergencias y los grupos "11Y" y "12Y" para los servicios de comunicaciones de Atención al Cliente.

Que por las Resoluciones N° 8.880 de fecha 9 de abril de 1999 de la ex SECRETARÍA DE COMUNICACIONES y N° 378 de fecha 10 de noviembre de 2008 de la ex SECRETARÍA DE COMUNICACIONES, se crearon los grupos de indicativos de servicios especiales "13Y" y "14Y", respectivamente, para los servicios a la comunidad.

Que las capacidades de numeración que ofrecieron los indicativos con formato "13Y" y "14Y" se han visto agotadas.

Que como consecuencia de ello, por la Resolución N° 2.790 de fecha 18 de julio de 2019 del ENTE NACIONAL DE COMUNICACIONES, se creó el grupo de indicativos de servicio especiales "16Y", para los servicios a la comunidad, brindados por entidades gubernamentales o de servicio social.

Que el INSTITUTO NACIONAL CONTRA LA DISCRIMINACIÓN, LA XENOFOBIA Y EL RACISMO (INADI), ha solicitado la asignación del Código de Servicio Especial "168", para la atención de comunicaciones efectuadas por ciudadanos pertenecientes a grupos discriminados o víctimas de xenofobia o racismo.



Que en dicho pedido manifiesta necesario garantizar que todos los ciudadanos puedan acceder gratuitamente a dicho número desde cualquier teléfono (fijos, móviles, públicos, etc.) de la República Argentina.

Que de acuerdo a lo indicado en la instrucción superior emitida por NO-2020-36509399-APN-ENACOM#JGM, se destina el número especial "168" para la atención de comunicaciones efectuadas por ciudadanos pertenecientes a grupos discriminados o víctimas de xenofobia o racismo, conforme el pedido realizado por NO-2020-36494697-APN-INADI#MJ.

Que en tal sentido corresponde establecer que las comunicaciones realizadas por clientes y usuarios, con el objeto de presentar las denuncias de cada caso sean a título gratuito.

Que es facultad de este ENTE NACIONAL DE COMUNICACIONES, administrar los recursos del Plan Fundamental de Numeración Nacional, aprobado como Anexo I de la Resolución N° 46 de fecha 13 de enero de 1997, de la ex SECRETARÍA DE COMUNICACIONES entonces dependiente de la PRESIDENCIA DE LA NACIÓN.

Que ha tomado la intervención que le compete el servicio jurídico permanente de este ENTE NACIONAL DE COMUNICACIONES.

Que ha tomado la intervención pertinente el Coordinador General de Asuntos Técnicos, conforme lo establecido en el Acta N° 56 del Directorio del ENTE NACIONAL DE COMUNICACIONES de fecha 30 de enero de 2020.

Que la presente medida se dicta en ejercicio de las atribuciones conferidas por el Decreto N° 267/15 y el Acta de Directorio N° 3 del ENTE NACIONAL DE COMUNICACIONES de fecha 3 de marzo de 2016.

Por ello,

EL PRESIDENTE DEL ENTE NACIONAL DE COMUNICACIONES

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º.- Asígnese el Código de Servicios Especiales "168" para la atención de comunicaciones efectuadas por ciudadanos pertenecientes a grupos discriminados o víctimas de xenofobia o racismo, en todo el TERRITORIO NACIONAL al INSTITUTO NACIONAL CONTRA LA DISCRIMINACIÓN, LA XENOFOBIA Y EL RACISMO (INADI).

ARTÍCULO 2º.- Establecer que las comunicaciones realizadas con el objeto de atender las denuncias a las que se refiere el artículo anterior, sean a título gratuito para los clientes y usuarios.

ARTÍCULO 3º - Comuníquese, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese. Claudio Julio Ambrosini

e. 12/06/2020 N° 23333/20 v. 12/06/2020

**Fecha de publicación 12/06/2020**



## SECRETARÍA DE FINANZAS

Y

## SECRETARÍA DE HACIENDA

### Resolución Conjunta 40/2020

#### RESFC-2020-40-APN-SH#MEC - Deuda pública: Emisión y ampliación de Letras y Bonos.

Ciudad de Buenos Aires, 11/06/2020

Visto el expediente EX-2020-37329894-APN-DGD#MEC, la ley 24.156 de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional, la ley 27.467 de Presupuesto General de la Administración Nacional para el Ejercicio 2019, vigente conforme el artículo 27 de la ley 24.156 en los términos del decreto 4 del 2 de enero de 2020, los decretos 1344 del 4 de octubre de 2007, 585 del 25 de junio de 2018 y 457 del 10 de mayo de 2020 (DECNU-2020-457-APN-PTE), y la resolución conjunta 9 del 24 de enero de 2019 de la Secretaría de Finanzas y de la Secretaría de Hacienda, ambas del ex Ministerio de Hacienda (RESFC-2019-9-APN-SECH#MHA), y

#### CONSIDERANDO:

Que en el artículo 27 de la ley 24.156 de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional se establece que, si al inicio del ejercicio financiero no se encontrare aprobado el presupuesto general, regirá el que estuvo en vigencia el año anterior, con los ajustes allí detallados que debe introducir el Poder Ejecutivo Nacional en los presupuestos de la administración central y de los organismos descentralizados.

Que mediante el decreto 4 del 2 de enero de 2020 se dispuso que a partir del 1° de enero de 2020 rigen, en virtud de lo establecido por el citado artículo 27 de la ley 24.156, las disposiciones de la ley 27.467 de Presupuesto General de la Administración Nacional para el Ejercicio 2019, sus normas modificatorias y complementarias.

Que mediante el artículo 40 de la ley 27.467, se autoriza al Órgano Responsable de la coordinación de los sistemas de Administración Financiera a realizar operaciones de crédito público por los montos, especificaciones y destino del financiamiento indicados en la planilla anexa al mencionado artículo, y en el artículo 41 se lo autoriza a emitir Letras del Tesoro para dar cumplimiento a las operaciones previstas en el programa financiero, las que deberán ser reembolsadas en el mismo ejercicio financiero en que se emiten.



Que a través del artículo 3° del decreto 457 del 10 de mayo de 2020 (DECNU-2020-457-APN-PTE) se sustituyó la planilla anexa al artículo 40 de la ley 27.467 por la planilla anexa IF-2020-30085112-APN-SSP#MEC.

Que en el apartado I del artículo 6° del anexo al decreto 1344 del 4 de octubre de 2007, modificado mediante el artículo 11 del decreto 585 del 25 de junio de 2018, se establece que las funciones de Órgano Responsable de la coordinación de los sistemas que integran la Administración Financiera del Sector Público Nacional, serán ejercidas conjuntamente por la Secretaría de Finanzas y la Secretaría de Hacienda, ambas del actual Ministerio de Economía.

Que en el marco de una estrategia financiera integral y del programa financiero para el corriente año se considera conveniente proceder a la ampliación de las “Letras del Tesoro Nacional en pesos a descuento con vencimiento 13 de agosto de 2020”, emitidas originalmente mediante el artículo 2° de la resolución conjunta 35 del 11 de mayo de 2020 de la Secretaría de Finanzas y de la Secretaría de Hacienda, ambas del Ministerio de Economía (RESFC-2020-35-APN-SH#MEC), y de los “Bonos del Tesoro Nacional en Pesos ajustado por CER 1,30% Vencimiento 20 de septiembre de 2022”, emitidos originalmente mediante el artículo 1° de la resolución conjunta 36 del 15 de mayo de 2020 de la Secretaría de Finanzas y de la Secretaría de Hacienda, ambas del Ministerio de Economía (RESFC-2020-36-APN-SH#MEC), y a la emisión de las “Letras del Tesoro Nacional en pesos a descuento con vencimiento 29 de octubre de 2020”.

Que a través del artículo 2° de la resolución conjunta 9 del 24 de enero de 2019 de la Secretaría de Finanzas y de la Secretaría de Hacienda, ambas del ex Ministerio de Hacienda (RESFC-2019-9-APN-SECH#MHA), se sustituyeron las normas de “Procedimiento para la Colocación de Instrumentos de Deuda Pública”, aprobadas mediante el artículo 1° de la resolución 162 del 7 de septiembre de 2017 del ex Ministerio de Finanzas (RESOL-2017-162-APN-MF).

Que la Oficina Nacional de Crédito Público dependiente de la Subsecretaría de Financiamiento de la Secretaría de Finanzas del Ministerio de Economía informa que la ampliación de la emisión de los “Bonos del Tesoro Nacional en Pesos ajustado por CER 1,30% Vencimiento 20 de septiembre de 2022”, a dos (2) años y tres (3) meses de plazo remanente, se encuentra dentro de los límites establecidos en la planilla anexa al artículo 40 de la ley 27.467, sustituida mediante el artículo 3° del decreto 457/2020, y la emisión de las Letras del Tesoro Nacional en pesos a descuento a ciento treinta y cinco (135) días de plazo y la ampliación de las Letras del Tesoro Nacional en pesos a descuento a cincuenta y ocho (58) días de plazo remanente están contenidas dentro del límite que al respecto se establece en el artículo 41 de la citada ley.

Que el servicio jurídico permanente del Ministerio de Economía ha tomado la intervención que le compete.

Que esta medida se dicta en uso de las atribuciones previstas en los artículos 40 y 41 de la ley 27.467, vigente conforme el artículo 27 de la ley 24.156, en los términos del decreto 4/2020 y del artículo 3° del decreto 457/2020, y en el apartado I del artículo 6° del anexo al decreto 1344/2007.

Por ello,

EL SECRETARIO DE FINANZAS



Y

EL SECRETARIO DE HACIENDA

RESUELVEN:

ARTÍCULO 1º.- Disponer la ampliación de la emisión de las “Letras del Tesoro Nacional en pesos a descuento con vencimiento 13 de agosto de 2020”, emitidas originalmente mediante el artículo 2º de la resolución conjunta 35 del 11 de mayo de 2020 de la Secretaría de Finanzas y de la Secretaría de Hacienda, ambas del Ministerio de Economía (RESFC-2020-35-APN-SH#MEC), por un monto de hasta valor nominal original pesos seis mil trescientos noventa y cinco millones ochocientos treinta y seis mil novecientos trece (VNO \$ 6.395.836.913), las que se colocarán conforme las normas de procedimiento aprobadas a través del artículo 2º de la resolución conjunta 9 del 24 de enero de 2019 de la Secretaría de Finanzas y de la Secretaría de Hacienda, ambas del ex Ministerio de Hacienda (RESFC-2019-9-APN-SECH#MHA).

ARTÍCULO 2º.- Disponer la ampliación de la emisión de los “Bonos del Tesoro Nacional en Pesos ajustado por CER 1,30% Vencimiento 20 de septiembre de 2022”, emitidos originalmente mediante el artículo 1º de la resolución conjunta 36 del 15 de mayo de 2020 de la Secretaría de Finanzas y de la Secretaría de Hacienda, ambas del Ministerio de Economía (RESFC-2020-36-APN-SH#MEC), por un monto de hasta valor nominal original pesos cuatro mil ciento sesenta y dos millones ciento ochenta mil doscientos treinta y nueve (VNO \$ 4.162.180.239), las que se colocarán conforme las normas de procedimiento aprobadas a través del artículo 2º de la resolución conjunta 9/2019 de la Secretaría de Finanzas y de la Secretaría de Hacienda.

ARTÍCULO 3º.- Disponer la emisión de las “Letras del Tesoro Nacional en pesos a descuento con vencimiento 29 de octubre de 2020” por un monto de hasta valor nominal original pesos veinte mil millones (VNO \$ 20.000.000.000), con las siguientes condiciones financieras:

Fecha de emisión: 16 de junio de 2020.

Fecha de vencimiento: 29 de octubre de 2020.

Plazo: ciento treinta y cinco (135) días.

Moneda de denominación, suscripción y pago: pesos.

Amortización: íntegra al vencimiento.

Intereses: cupón cero (0) -a descuento-.

Denominación mínima: será de valor nominal original pesos uno (VNO \$1).

Colocación: se llevará a cabo en uno (1) o varios tramos, según lo determine la Secretaría de Finanzas del Ministerio de Economía, conforme a las normas de procedimiento aprobadas mediante el artículo 2º de la resolución conjunta 9/2019 de la Secretaría de Finanzas y de la Secretaría de Hacienda.



Negociación: serán negociables y se solicitará su cotización en el Mercado Abierto Electrónico (MAE) y en bolsas y mercados de valores del país.

Titularidad: se emitirán Certificados Globales a nombre de la Central de Registro y Liquidación de Pasivos Públicos y Fideicomisos Financieros (CRYL) del Banco Central de la República Argentina (BCRA), en su carácter de Agente de Registro de las Letras.

Exenciones impositivas: gozará de todas las exenciones impositivas dispuestas en las leyes y reglamentaciones vigentes en la materia.

Atención de los servicios financieros: los pagos se cursarán a través del BCRA mediante transferencias de fondos en las respectivas cuentas de efectivo que posean los titulares de cuentas de registro en esa institución.

Ley aplicable: ley de la República Argentina.

ARTÍCULO 4º.- Autorizar a la Directora Nacional de la Oficina Nacional de Crédito Público, o a la Directora de Administración de la Deuda Pública, o al Director de Operaciones de Crédito Público, o al Director de Programación e Información Financiera, o al Director de Análisis del Financiamiento, o al Coordinador de Títulos Públicos, o a la Coordinadora de Emisión de Deuda Interna, a suscribir en forma indistinta la documentación necesaria para la implementación de las operaciones dispuestas en los artículos 1º, 2º y 3º de esta resolución, respectivamente.

ARTÍCULO 5º.- Esta medida entrará en vigencia a partir del día de su dictado.

ARTÍCULO 6º.- Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. Diego Bastourre - Raul Enrique Rigo

e. 12/06/2020 N° 23229/20 v. 12/06/2020

**Fecha de publicación 12/06/2020**



# Contacto

## **Dirección Servicios Legislativos**

Avda. Rivadavia 1864, 3er piso, Of. 327

Palacio del Congreso CABA (CP 1033)

Teléfonos: (005411) 4378-5626

(005411)- 6075-7100 Internos 2456/3818/ 3802/3803

[servicioslegislativos@bcn.gob.ar](mailto:servicioslegislativos@bcn.gob.ar)

[www.bcn.gob.ar](http://www.bcn.gob.ar)

**IMPORTANTE:** Mientras la Biblioteca del Congreso de la Nación permanezca cerrada por las razones de público conocimiento, usted puede solicitar información por mail a:

[servicioslegislativos@bcn.gob.ar](mailto:servicioslegislativos@bcn.gob.ar) o a [drldifusion@gmail.com](mailto:drldifusion@gmail.com)