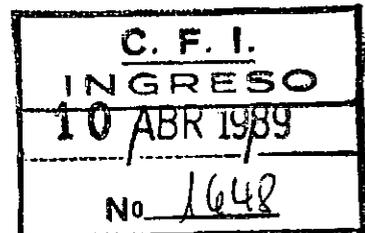


SILVIA PORTNOY

Buenos Aires, 10 de Abril de 1989.



Sr. Secretario General del
Consejo Federal de Inversiones
Ing. Juan J. CIACERA

S _____ / _____ D

Ref.: Exp. 1543 Estudio Propuestas para
una Política Portuaria Provincial.

De mi consideración:

Me dirijo a Usted a fin de elevar a su consideración el Pri
mer Informe Parcial del Estudio de referencia.

Sin otro particular, saludo al Señor Secretario muy atenta-
mente.

SILVIA PORTNOY
Lic. Economía
T°5 F°175 c.p.c.e.c.l.

PROLOGO

El objetivo del presente estudio consiste en el análisis de la factibilidad jurídico-institucional de la cesión jurisdiccional, de los puertos de La Plata y Quequén, a la Provincia de Buenos Aires y posteriormente a los municipios respectivos.

El trabajo que a continuación se expone se encuentra enmarcado dentro de un amplio estudio, que efectuará la Provincia de Buenos Aires, en lo relativo a la realización de un análisis del problema y la proposición de líneas de política portuaria provincial. De esta forma, el presente trabajo resultará un antecedente preliminar del futuro proyecto que la Provincia encarará al desarrollar las Propuestas para una Política Portuaria Provincial.

El estudio se compone de dos informes parciales. En el primero de ellos se presenta el relevamiento de los antecedentes legales referidos a jurisdicción y operativa portuaria, y la definición del marco de referencia del estudio en cuanto a descripción de la operatoria portuaria para cada uno de los puertos.

En el segundo informe parcial se presenta el marco jurídico institucional vigente, mediante el análisis de los antecedentes relevados y las conclusiones y recomendaciones definidas como estrategias preliminares.

INDICE

	<u>Pag.</u>
INTRODUCCION	1
CAPITULO 1 - ANTECEDENTES LEGALES	
1.1 - Legislación Nacional	2
1.2 - Anteproyectos de Ley de Puertos	3
ANEXO 1	5
CAPITULO 2 - MARCO DE REFERENCIA	
2.1 - Descripción Física-Operativa	234
* Puerto de La Plata	234
* Puerto de Quequén	237
2.2 - Infraestructura Portuaria	240
* Puerto de La Plata	240
* Puerto de Quequén	241
2.3 - Servicios Portuarios Auxiliares	243
* Servicio de Practicaje y Pilotaje	243
* Servicio de Remolque Portuario	244
* Servicio de Amarre y Desamarre	245
* Servicios Portuarios de A.G.P.	246
* Servicio de Estiba	247

INDICE ANEXO 1

LEYES	Pag.
Ley 1697/66	5
Ley 16972/66	5
Ley 18398/69	7
Ley 18586/70	19
Ley 19190/71	24
Ley 20094/73	26
Ley 20325/73	100
Ley 21429/76	105
Ley 21892/78	129
Ley 22080/79	132
Ley 22202/80	136
Ley 22345/80	157
DECRETOS	
Decreto 4263/56	159
Decreto 7996/56	161
Decreto 7675/63	167
Decreto 191/82	171
Decreto 2885/84	190
Decreto 638/86	200
Decreto 1456/87	202
Decreto 1842/87	212
ANTEPROYECTOS DE LEY DE PUERTOS	
Proyecto de Ley sobre política portuaria y derogación de la Ley 22080/79.	215
Proyecto de Ley sobre régimen legal de regulación de puertos	220
Proyecto de Ley Nacional de Puertos	225
Proyecto de Ley de Puertos y vías navegables	231

INTRODUCCION

INTRODUCCION

En el presente informe se detallan las tareas preliminares referidas al análisis de factibilidad jurídico institucional de la cesión jurisdiccional a la Provincia de Buenos Aires, de los puertos de La Plata y Quequén para ser luego transferidos a las municipalidades respectivas.

En el capítulo 1 se presenta el marco jurídico vigente en relación a jurisdicción y operativa portuaria y los anteproyectos legislativos referidos a ley de puertos.

En el capítulo 2 se efectúa una descripción física operativa de los puertos de La Plata y Quequén, consignando la infraestructura portuaria existente.

En este mismo capítulo se detallan las operaciones portuarias auxiliares definiendo los ámbitos de regulación de los servicios y los mecanismos de fijación de tarifas.

CAPITULO 1

CAPITULO I

Anteproyectos Legales

En este capítulo se presenta una recopilación de la legislación vigente en lo que respecta a jurisdicción y operativa portuaria.

Este conjunto de leyes nacionales y decretos es utilizado luego en el análisis jurídico-institucional de la factibilidad legal del traslado de jurisdicción portuaria.

Se presentan también los distintos anteproyectos de ley de puertos que hasta la fecha cuentan con estado parlamentario.

1.1.- Legislación Nacional

Se detallan las leyes y decretos nacionales que se anexan, los cuales conforman el cuerpo legal vigente asociado al análisis de factibilidad jurídica objeto del estudio.

* Leyes Nacionales

- Ley 16971/66 Puertos Nacionales: creación del cargo de Capitán de Puerto como autoridad única.
- Ley 16972/66 Habilitación permanente de las instalaciones portuarias.
- Ley 18398/69 Ley General de la Prefectura Naval Argentina.
- Ley 18586/70 Organismos y funciones nacionales existentes en territorios provinciales. Autorización al Poder Ejecutivo para transferirlos a las Provincias. ✓
- Ley 19190/71 Prefectura Naval Argentina. Modificaciones a la ley general 18398.
- Ley 20094/73 Ley de la navegación.
- Ley 20325/73 Prefectura Naval Argentina. Modificaciones a la ley general 18398.
- Ley 21429/76 Reglamento provisorio de trabajo portuario.
- Ley 21892/78 Puertos Nacionales. Servicios de remolque de maniobra

realizado en su jurisdicción. Declaración de Servicio Público.

- Ley 22080/79 Política portuaria nacional. Aprobación.
- Ley 22202/80 Presupuesto General para el ejercicio 1980.
- Ley 22345/80 Transferencia de obras portuarias, terrenos e instalaciones ocupadas por la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables a la Administración General de Puertos.

* Decretos

- Decreto 4263/56 Organización de la Administración General de Puertos como empresa del estado.
- Decreto 7996/56 Estatuto de la Administración General de Puertos.
- Decreto 6675/63 Administración General de Puertos; modificación del Estatuto Orgánico.
- Decreto 191/82 Reglamento de los servicios de practicaje y pilotaje para los ríos, puertos, pasos y canales de la República Argentina.
- Decreto 2885/84 Reglamento de los servicios de practicaje y pilotaje para los ríos, puertos, pasos y canales de la República Argentina. Modificación.
- Decreto 638/86 Capitanía de Puerto de Quequén. Creación. ✓
- Decreto 1456/87 Administración General de Puertos. Sociedad del Estado. Estatuto.
- Decreto 1842/87 Desmonopolización de Servicios Públicos prestados por empresas estatales. ✓

1.2.- Anteproyecto de Ley de Puertos

A continuación se detallan y adjuntan los anteproyectos de Ley de Puertos que hasta la fecha de entrega del presente Informe cuentan con estado parlamentario.

- Proyecto de Ley sobre política portuaria y derogación de la ley 22080/79

Juan R. AGUIRRE LANARI y José A. ROMERO FERIS.

- Proyecto de Ley sobre régimen legal de regularización de puertos. Oscar LAMBERTO, Jorge MATZKIN, Antonio L. BONIFASI, Dante DOVENA y Raúl CARIGNANO.
- Proyecto de Ley nacional de puertos Juan TRILLA.
- Proyecto de Ley de puertos y vías navegables. Alberto A. NATALE.

ANEXO 1

Art. 57. — Derógase la ley 13.234 (de Organización de la Nación en Tiempo de Guerra [VIII, 72]) y toda otra disposición que se oponga a la presente.

Art. 58. — El Consejo Nacional de Seguridad elevará oportunamente las leyes atinentes a servicio militar, servicio civil de defensa, zonas de seguridad y movilización, por las cuales se asegure el logro del objetivo de la presente ley.

Art. 59. — Comuníquese, etc.

Sanción y promulgación: 6 octubre 1966.

Ley 16.971 (*). — Puertos nacionales: creación del cargo de Capitán de Puerto como autoridad única (B. O. 13/X/66).

Art. 1° — En jurisdicción de los puertos nacionales la coordinación de las tareas de las reparticiones estatales, estará a cargo de un Capitán de Puerto, que será designado por el Poder Ejecutivo a propuesta de la Secretaría de Estado de Transporte.

Art. 2° — En caso de vacancia, ausencia o impedimento del Capitán de Puerto, será transitoriamente reemplazado por el Administrador del Puerto de que se trate.

Art. 3° — El Capitán de Puerto podrá impartir las instrucciones que estime necesarias a los Jefes de Servicios a cargo de las reparticiones estatales, los que deberán darle cumplimiento.

(*) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley.

Buenos Aires, 7 de octubre de 1966.

Al Excmo. señor Presidente de la Nación:

Entre los inconvenientes que en forma constante perturban las operaciones portuarias, perjudicando los intereses nacionales y particulares de los sectores interesados, tiene especial relevancia la coexistencia de distintas autoridades que actúan en los puertos nacionales, con independencia entre sí y sin la necesaria coordinación de sus respectivas funciones, que en más de un caso resultan superpuestas.

(**) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley.

Buenos Aires, 7 de octubre de 1966.

Al Excmo. señor Presidente de la Nación:

La debida y racional utilización de las instalaciones y del utilaje de los puertos nacionales, se ve impedida por razones diversas cuya corrección se impone.

La falta de habilitación permanente de las instalaciones por parte de las reparti-

Art. 4° — En caso de existir disposición expresa en contrario en las reglamentaciones propias de los respectivos servicios, los Jefes deberán dejar constancia de ello y sin perjuicio del cumplimiento a que se refiere el artículo anterior, comunicarlo a sus superiores jerárquicos a los efectos que correspondan.

Art. 5° — Este régimen será provisorio hasta tanto se estructure la organización definitiva de los puertos. Durante ese período la Secretaría de Transporte reglamentará la dependencia y funciones del Capitán de Puerto. El Capitán de Puerto percibirá la remuneración que el Poder Ejecutivo determine.

Art. 6° — Derógase toda disposición que se oponga a la presente.

Art. 7° — Comuníquese, etc.

Sanción y promulgación: 7 octubre 1966.

Ley 16.972 ().** — Habilitación permanente de las instalaciones portuarias (B. O. 13/X/66)

Art. 1° — La Administración General de Puertos y los demás organismos competentes de la Administración pública nacional, incluso los descentralizados y las empresas del Estado, dispondrán las medidas necesarias para que las instalaciones portuarias estén habilitadas durante las 24 horas

A fin de corregir tales deficiencias, se impone el establecimiento de una autoridad única en jurisdicción de cada uno de los puertos nacionales, con facultad suficiente para coordinar las tareas de todas las reparticiones estatales y armonizar los servicios que prestan los particulares, para así asegurar el debido aprovechamiento de las instalaciones y el utilaje portuario.

Tal es el propósito del proyecto adjunto, por el cual se establece, en cada puerto, un Capitán de Puerto, quien será responsable de la coordinación y armonización a que se ha hecho referencia, para así subsanar los inconvenientes anteriormente mencionados. — Jorge N. Sallmei. — Antonio R. Lanusse.

ciones nacionales responsables, la ausencia de normas ciertas sobre el régimen legal del trabajo, que posibilita la proliferación de conflictos legales y económicos entre las partes interesadas, la actuación incontrolada de empresas dedicadas a la provisión de la mano de obra, inciden negativamente sobre la eficiencia que es legítimo exigir de los servicios portuarios.

Con el propósito de subsanar tales inconvenientes, se ha preparado el proyecto de

del día. El trabajo de las empresas que operan en la carga y descarga de los buques se registrará por las leyes 11.544 [1920-1940, 226], 4661 [1889-1919, 651] y 11.640 [1920-1940, 270] y dec.-ley 2446/56 [XVI-A, 154] y complementarios.

Art. 2° — La Secretaría de Estado de Trabajo podrá delegar en los Capitanes de Puerto la policía del trabajo portuario, incluyendo la aplicación de las sanciones previstas en las disposiciones legales y reglamentarias vigentes, así como también la determinación de las tareas o mercaderías insalubres y peligrosas en las distintas actividades portuarias.

Art. 3° — Toda divergencia respecto de una determinada tarea a cumplirse en los puertos, ya sea acerca de su presunta insalubridad o de cualquier otra índole, deberá ser necesariamente sometida a resolución de la autoridad competente, sin que de ningún modo pueda interrumpirse la tarea de que se trate. El incumplimiento de las obligaciones impuestas por el presente artículo será causal suficiente para inhabilitar a los responsables, permanente o temporariamente, para realizar tareas en el puerto.

Art. 4° — Las tareas insalubres no podrán bajo ningún concepto compensarse con mayor paga, debiendo reducirse la jornada en la forma legalmente autorizada.

Art. 5° — La Administración General de Puertos llevará el Registro de las Empresas de Estibaje y reglamentará el funcionamiento de las mismas.

(*) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley.

Buenos Aires, 7 de octubre de 1966.

Al Excmo. señor Presidente de la Nación:

El Ministro del Interior tiene el honor de dirigirse al Excmo. señor Presidente de la Nación, sometiendo a su consideración el adjunto proyecto de ley, por el que se propicia el otorgamiento de un subsidio a los deudos del personal de la Policía Federal

ley adjunto, el que será oportunamente complementado con normas que hagan efectivas la estabilidad y seguridad del auténtico trabajador portuario.

La ley proyectada hará posible, mediante la habilitación permanente de las instalaciones portuarias, que éstas puedan ser aprovechadas al máximo de sus posibilidades con evidente beneficio general.

Las normas proyectadas sobre régimen de trabajo, no tienen otro propósito que el de ajustar el trabajo portuario a las dis-

El Registro de Empresas de Estibaje del Puerto contendrá los datos de identificación de las empresas; los testimonios de inscripción en los organismos pertinentes y en especial Prefectura Nacional Marítima, Registro Público de Comercio, Caja de Jubilaciones para el Personal de la Navegación, Dirección General Impositiva y Secretaría de Estado de Trabajo; la relación de elementos propios afectados a las tareas, así como todo otro dato que establezca la reglamentación para el mejor control de las mismas.

Art. 6° — La Prefectura Nacional Marítima actualizará y mantendrá al día el Registro del Personal de Estiba creado por dec.-ley 6676/63 [XXIII-B, 998].

Art. 7° — Declárase a la presente ley de orden público.

Art. 8° — Derógase toda otra disposición que se oponga a la presente.

Art. 9° — Comuníquese, etc.

Sanción y promulgación: 7 octubre 1966.

Ley 16.973 (*), — Policía Federal; subsidio adicional para deudos del personal fallecido en actos de servicio (B. O. 14/X/66).

Art. 1° — Cuando se produjere el fallecimiento de personal policial en actividad de la Policía Federal, como consecuencia del cumplimiento de sus deberes esenciales de defender contra las vías de hecho, o en actos de arrojo, la propiedad, la libertad y

en actividad, que en cumplimiento de su deber y en actos de arrojo por defender la vida, propiedad o libertad de sus conciudadanos, el orden y la seguridad pública o la prevención de los delitos inmole su vida en aras de la preservación de tan altos intereses comunitarios y sociales.

El riesgo contemplado por la ley y la indemnización que ella fija difieren sustancialmente de las que contempla la legislación positiva vigente, toda vez que no se trata del riesgo natural de la función po-

siciones generales que rigen la materia, estableciendo, a la vez, principios de ordenamiento encaminados a impedir la paralización arbitraria de las tareas.

Asimismo, la actualización del Registro del Personal de Estiba y el funcionamiento del correspondiente a las empresas de estibaje permitirá determinar las reales necesidades de mano de obra, presupuesto indispensable para afianzar la seguridad del trabajador portuario. — Jorge N. Salimei. — Antonio R. Lanusse.

LEY 18.398 (*)

Ley general de la Prefectura Naval Argentina.

Sanción y publicación: 10 octubre 1969.

Publicación: B. O. 28/X/69.

TITULO I — Disposiciones básicas

CAPITULO I. — Naturaleza y misión

Art. 1° — La Prefectura Naval Argentina es una fuerza de seguridad.

Art. 2° — La Prefectura Naval Argentina es la fuerza por la que el Comandante en Jefe de la Armada ejerce, respecto de la navegación, el servicio de policía de seguridad y la jurisdicción administrativa de la misma; y el servicio de policía de seguridad y judicial, en lo que sea de su competencia y asegurar el orden público.

CAPITULO II — Dependencia

Art. 3° — La Prefectura Naval Argentina depende del Comandante en Jefe de la Armada.

CAPITULO III — Ambito de actuación

Art. 4° — La Prefectura Naval Argentina actúa con carácter exclusivo y excluyente en:

a) Mares, ríos, lagos, canales y demás aguas navegables de la Nación que sirvan al tránsito y comercio interjurisdiccional, y en los puertos sometidos a jurisdicción nacional.

b) Antártida Argentina, Islas Malvinas y demás islas del Atlántico Sur.

c) En las costas y playas marítimas, hasta una distancia de 50 metros a contar de la línea de la más alta marea y en las márgenes de los ríos, lagos, canales y demás aguas navegables, hasta una distancia de 35 metros, a contar de

(*) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 18.398.

Buenos Aires, 10 de octubre de 1969.

Al Excmo. señor Presidente de la Nación:

Tengo el honor de dirigirme al Primer Magistrado a fin de someter a vuestra consideración el proyecto de ley general de la Prefectura Naval Argentina, actual Prefectura Nacional Marítima, cuya denominación se ha estimado así como más correcta y amplia, dado que la institución entiende en todo lo relacionado con las actividades náuticas marítimas y fluviales.

A pesar de ser la más antigua de las policías nacionales y estar íntimamente vinculada a lo largo de nuestro litoral al quehacer económico y social del país, carece hasta hoy de un estatuto legal que regule sistemáticamente su estructura, sus funciones y el "status" de su personal.

En efecto, la ley 2445, del año 1895 [1889-1919, 361], que estableció su jurisdicción, y el dec.

la línea de la más alta crecida ordinaria, en cuanto se relacione con el ejercicio de la policía de seguridad de la navegación;

d) A bordo de los buques en aguas jurisdiccionales y en los de bandera argentina que se encuentren en mar libre

e) A bordo de los buques de bandera argentina que se encuentren en puertos extranjeros, específicamente en todo lo referente a la policía de seguridad de la navegación y al ejercicio de la jurisdicción administrativa de la navegación y, en general, en todo caso en que de acuerdo con el derecho internacional público, no sea de la competencia del Estado jurisdiccional local.

f) Zonas de seguridad de frontera marítima y en las márgenes de los ríos navegables, de acuerdo a lo previsto en la ley de jurisdicciones de las Fuerzas de Seguridad, al solo efecto de los delitos de competencia federal.

CAPITULO IV — Funciones

Art. 5° — En concordancia con lo dispuesto en el art. 14, incs. 22 y 23 de la ley 17.271 [XXVII-A, 271], corresponde a la Prefectura Naval Argentina:

a) Como policía de seguridad de la navegación:

1. Intervenir en todo lo relativo a la navegación haciendo cumplir las leyes que la rigen.

2. Dictar las ordenanzas relacionadas con las leyes que rigen la navegación y proponer las que establezcan las faltas o contravenciones marítimas y fluviales y sus sanciones, siendo su autoridad de aplicación.

3. Ser órgano de aplicación en el orden técnico de los convenios internacionales sobre seguridad de la navegación y de los bienes y de la vida humana en el mar.

4. Preparar el material y proponer las instrucciones a los delegados gubernamentales a

8249 [XII-A, 654], aprobatorio de su desactualizado estatuto, aún vigente, son, con algunos reglamentos internos, los precarios textos legales que rigen a la repartición.

Para no citar sino al último —proyecto de ley orgánica elevado por el Poder Ejecutivo Nacional al Honorable Congreso de la Nación el 4 de diciembre de 1964— varios han sido los intentos de dotar a la Prefectura de un sistema legal, acorde con la extrema importancia de sus funciones y adecuado a las exigencias que la técnica y la evolución del país imponen en cuanto a eficiencia.

Resulta, pues, impostergable dar a la actual Prefectura Nacional Marítima el régimen legal orgánico y justo que se adapte con eficacia al complejo dinámico de funciones que aquella desempeña. Entre ellas y en primer lugar, ha de recordarse el ejercicio de la policía de la navegación, con cuya sola mención se está destacando la estrecha relación que existe entre la institución y uno de los pilares de nuestra economía interna e internacional, como lo es el transporte por agua.

Además de la salvaguardia de vidas y bienes en el mar —en los ríos de la Nación, la Prefec-

las conferencias y organismos internacionales sobre navegación, y proponer los que deban representar a la Prefectura Naval Argentina.

5. Dar entrada y salida a los buques, hacer cumplir su orden de colocación en los puertos, atendiendo a los giros dispuestos por la autoridad competente, y controlar la seguridad de su amarre, la del tránsito portuario y la de la navegación.

6. Entender en la extracción, remoción o demolición de buques y aeronaves o sus restos naufragos, de bandera nacional o extranjera, que se hallen hundidos o encallados en aguas jurisdiccionales argentinas, constituyendo un obstáculo o peligro para la navegación marítima o fluvial, en la forma o condiciones que determinen las leyes respectivas.

7. Fiscalizar los despojos de los naufragios y salvamentos sin perjuicio de la intervención que, en su caso, corresponde a la autoridad aduanera.

8. Llevar el Registro Nacional de Buques que comprenderá el Registro de Matrícula de los buques argentinos y el Registro de Dominio y demás derechos reales, gravámenes, embargos o interdicciones que recaigan sobre los mismos.

9. Otorgar el uso y cese de bandera a los buques argentinos en cumplimiento a lo dispuesto por las autoridades pertinentes.

10. Publicar periódicamente el Elenco de la Marina Mercante Argentina de acuerdo a las constancias del Registro de Matriculas.

11. Aprobar y vigilar técnicamente la construcción, modificación, reparación, desague y extracción de buques y elementos de seguridad y salvamento.

12. Inspeccionar los buques para verificar su seguridad y determinar el arqueo de los de bandera argentina, otorgando los certificados correspondientes.

13. Otorgar privilegio de paquete postal a buques argentinos y extranjeros, previa intervención de las autoridades pertinentes.

14. Intervenir, de acuerdo con las disposiciones que al respecto dicte el Comandante en Jefe de la Armada, en la asistencia y salvamento de buques, aviones, vidas y bienes en aguas jurisdiccionales.

15. Reglamentar y controlar el servicio de practaje.

16. Hacer cumplir las disposiciones de las autoridades sanitarias y de las vinculadas a la limpieza de los puertos.

17. Llevar el Registro Nacional del Personal de la Navegación, el que comprenderá el Registro del Personal Embarcado y el del Personal Terrestre de la Navegación.

18. Proponer al Comandante en Jefe de la Armada los requerimientos que, sobre corocimientos mínimos en lo relativo a seguridad de la navegación, debe reunir el personal de la marina mercante y el personal navegante en general. Otorgar los certificados de habilitación correspondientes a dicho personal y al que desempeña tareas afines a la navegación.

19. Determinar la dotación de seguridad de los buques.

20. Colaborar en los servicios de faros, balizas y señales marítimas y fluviales.

21. Atender y dirigir el servicio de radiocomunicaciones para la seguridad de la navegación y en salvaguarda de la vida humana en el mar y el servicio de radiodifusión para la seguridad de la navegación y colaborar con el Servicio de Hidrografía Naval en el suministro de informaciones de carácter meteorológico e hidrográfico y en aviso a los navegantes.

22. Tener a su cargo las ayudas a la navegación, excepto las que mantengan otros organismos.

tura cumple funciones típicas de policía de seguridad, como brazo armado del orden y también como policía judicial, prestando a los magistrados el auxilio que requiere la actividad jurisdiccional. Con distintos alcances también ejerce, por delegación y como fuerza auxiliar, funciones aduaneras, migratorias, sanitarias y de caza y pesca marítima.

Cabe además destacar con especial énfasis la consustanciación —plasmada a través de un siglo y medio de existencia institucional— entre la Prefectura Nacional Marítima, los habitantes de las costas argentinas y nuestros marinos mercantes, a quienes aquella impone la autoridad que resulta no solo de su "imperium", sino también y fundamentalmente, del respeto y gratitud ganados en muchas muestras de esfuerzo, auxilio y coraje en otras tantas jornadas de adversidad que tan bien conocen la gente de mar y del río. Este es el resultado de una larga tradición y de la vocación de servicio del personal prefecturario.

Responder a esa tradición y alentar ese espíritu es, entre otros, uno de los objetivos de

este proyecto. De una parte, jerarquizar y normalizar a la Institución, al establecer con precisión su estructura, organización, ámbito de actuación y funciones; y, de la otra, regular con sentido de justicia y eficacia el "status" de su personal, determinando sistemáticamente el complejo de deberes y derechos inherentes al estado policial en sus diferentes situaciones de revista.

El proyecto, en su conjunto, no contiene alteraciones fundamentales o que varíen sustancialmente el sistema adoptado en regulaciones de instituciones similares o conexas, lográndose así una uniformidad de regímenes que se estima recomendable.

Lograr en un texto orgánico el reconocimiento formal de la naturaleza, misión y funciones de la autoridad marítima y, a la vez, el adecuado régimen legal de su personal, constituye un urgente reclamo institucional que, espero, habrá de quedar satisfecho con el proyecto que ahora se eleva a consideración de V. E.

Dios guarde a V. E. — José R. Cáceres Moukí.
— Pedro A. J. Gnavi.

23. Entender en lo relativo a las normas que se adopten tendientes a prohibir la contaminación de las aguas fluviales, lacustres y marítimas por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas, y verificar su cumplimiento.

b) En el ejercicio de la jurisdicción administrativa de la navegación:

1. Instruir sumarios por naufragios, colisiones, varaduras y otros accidentes de la navegación ocurridos a buques argentinos o extranjeros en aguas jurisdiccionales argentinas, así como también los ocurridos a buques argentinos en aguas extranjeras o en mar libre para su investigación y juzgamiento a efectos de deslindar responsabilidades en el orden administrativo.

2. Juzgar las faltas o contravenciones marítimas y fluviales.

3. Juzgar las faltas o contravenciones policiales de seguridad pública dentro de la competencia asignada por el Código de Procedimientos Criminales para la Capital Federal y Territorios Nacionales y con arreglo a lo establecido en el título II, sección primera, libro IV del citado código.

c) Como policía de seguridad:

1. Mantener el orden público y contribuir a la seguridad del Estado.

2. Garantizar en tiempo de paz y contribuir en caso de conmoción interior o conflicto internacional, a la seguridad interna de los puertos y a la de las vías navegables.

3. Prevenir la comisión de delitos y contravenciones.

4. Identificar a las personas que entren o salgan del país por vía marítima, fluvial o aérea en su jurisdicción, y a las que habiten o trabajen dentro de los límites de aquella, así como también verificar la documentación personal.

5. Prestar, en cuanto se relacione con sus funciones específicas, el auxilio que le requieran las autoridades competentes.

6. Prestar auxilio en los casos de inundaciones y otros siniestros.

7. Efectuar el control de averías y la lucha contra incendios en los puertos.

8. Colaborar con su servicio de comunicaciones con las distintas autoridades policiales.

d) Como policía judicial:

1. Intervenir en todos los casos de delitos y practicar las diligencias necesarias para comprobar los hechos ocurridos y descubrir y detener a sus autores y partícipes, con los deberes y derechos que a la policía otorga el Código de Procedimientos Criminales para la Capital Federal y Territorios Nacionales.

2. Instruir sumarios por naufragios, colisiones, varaduras y demás siniestros que ocurran en aguas de jurisdicción nacional y a los sucedidos a los buques de bandera argentina en mar libre, con intervención judicial cuando el hecho prima facie configure delito.

3. Instruir sumarios por delitos ocurridos en el recinto de los edificios ocupados por sus

unidades emplazadas fuera de su ámbito de actuación, con intervención del juez competente.

4. Dar cumplimiento, como fuerza pública, a todo mandato judicial.

e) Intervenir en lo que sea de su competencia en todo lo relativo a caza y pesca marítima y contribuir al cumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales que rijan esa actividad.

f) Cumplir con los deberes y ejercer las facultades atribuidos por las leyes y reglamentos generales a la autoridad marítima.

Art. 6º — Dentro de su jurisdicción y en colaboración con las autoridades competentes, podrá ejercer:

a) Policía auxiliar, aduanera, de migraciones y sanitaria, donde funcionen organismos establecidos por las respectivas administraciones, dentro de las horas habilitadas por ellas.

b) Policía aduanera, de migraciones y sanitaria, fuera de aquellos lugares establecidos en el inc. a), así como también en ellos, pero fuera de los horarios establecidos por las respectivas administraciones.

Art. 7º — La Prefectura Naval Argentina podrá actuar en jurisdicción de otras policías, cuando razones de urgencia o la naturaleza del hecho que se investiga lo justifiquen, debiendo dar conocimiento inmediato en forma circunstanciada a las autoridades correspondientes.

Art. 8º — La Prefectura Naval Argentina podrá, con aprobación del Comandante en Jefe de la Armada:

a) Realizar convenios con las policías nacionales y provinciales, con fines de cooperación, reciprocidad y ayuda mutua que faciliten la actuación policial.

b) Mantener relaciones con las policías extranjeras, especialmente de los países limítrofes con fines de cooperación y coordinación internacional para la prevención y represión de los delitos y de otras actividades ilícitas capaces de afectar sus recíprocos intereses.

c) Mantener relaciones con las autoridades equivalentes de los países extranjeros a fin de coordinar las normas y medidas tendientes a la seguridad de la navegación.

TITULO II — Organización

CAPITULO UNICO — Normas generales

Art. 9º — La Prefectura Naval Argentina se organiza en: Prefectura Nacional, Subprefectura Nacional, Direcciones, Departamentos, Servicios, Prefecturas de Zona, Prefecturas, Subprefecturas, Institutos y demás organismos que resulten necesarios para sus funciones.

Art. 10. — La Prefectura Nacional será ejercida por un Oficial Almirante del Cuerpo de Comando Escalafón General (habilitado en Comando) de la Armada Argentina, en situación de actividad o retiro, con el título de Prefecto Nacional Naval; la Subprefectura Nacional, por un Oficial Superior del máximo

grado de la Prefectura Naval Argentina, en situación de actividad, con el título de Subprefecto Nacional Naval. Ambos serán designados por el Poder Ejecutivo nacional a propuesta del Comandante en Jefe de la Armada y por intermedio del Ministro de Defensa. Los demás organismos, por los oficiales superiores, jefes y oficiales de la Prefectura Naval Argentina que designe el Prefecto Nacional Naval, con las denominaciones y atribuciones que determine la respectiva reglamentación.

Art. 11. — El Prefecto Nacional Naval asistirá al Comandante en Jefe de la Armada en lo referente a la organización, preparación, empleo, administración, justicia, gobierno y disciplina de la Prefectura Naval Argentina.

TITULO III — Régimen del personal

CAPITULO I — Normas generales

Estado policial

Art. 12. — Estado policial es la situación jurídica que resulta del conjunto de deberes y derechos establecidos por las leyes y reglamentos para el personal que integra los distintos cuerpos de la Prefectura Naval Argentina, y se adquiere desde la fecha del decreto o resolución correspondiente a su alta en forma efectiva o en comisión.

Art. 13. — Tiene estado policial el personal de los cuerpos de la Prefectura Naval Argentina en situación de actividad o retiro y el personal de alumnos desde la fecha de su incorporación a los Institutos.

Art. 14. — El estado policial se pierde por baja.

Art. 15. — Grado es la denominación de cada uno de los escalafones de la jerarquía policial. Jerarquía, es el orden existente entre los grados.

Actividad, es la situación en la cual el personal policial tiene la obligación de desempeñar las funciones que se le asignen y cubrir los destinos que prevén las disposiciones legales o reglamentarias.

Retiro, es la situación en la cual sin perder su grado ni estado policial, cesan las obligaciones propias de la situación de actividad.

Art. 16. — El Poder Ejecutivo nacional, a propuesta del Comandante en Jefe de la Armada, podrá dar, temporalmente, estado militar al personal de la Prefectura Naval Argentina, en caso de conflicto internacional, conmoción interior o cuando así lo requirieran las necesidades de la seguridad nacional.

Deberes y derechos

Art. 17. — Son deberes y derechos esenciales impuestos por el estado policial para el personal en situación de actividad:

a) Deberes:

1. La sujeción al régimen disciplinario policial.

2. La aceptación del grado, distinciones o títulos conferidos por autoridad competente, de acuerdo con las disposiciones legales.

3. El ejercicio de las facultades de mando y disciplinarias que para cada grado y cargo acuerden las reglamentaciones respectivas.

4. El desempeño de los cargos, funciones y comisiones del servicio ordenados por autoridad competente y de conformidad con lo que para cada grado o destino, prescriban las disposiciones legales o reglamentarias.

5. La no aceptación ni el desempeño de cargos, funciones o empleos ajenos a las actividades específicas de la Prefectura Naval Argentina, sin autorización previa de autoridad competente.

6. La no participación directa o indirecta en las actividades de los partidos políticos.

7. El no contraer matrimonio sin previa venia del Prefecto Nacional Naval.

b) Derechos:

1. La propiedad del grado y el uso de su denominación, con las limitaciones que determina la presente ley.

2. La asignación del cargo que corresponda al grado.

3. El uso del uniforme, insignias, atributos y distintivos propios del grado y funciones, de acuerdo con las reglamentaciones respectivas.

4. Los honores que para el grado y cargo prescriban los respectivos reglamentos.

5. La percepción del haber mensual, viáticos e indemnizaciones que para cada grado, cargo o situación determinan las disposiciones legales y reglamentarias y la pensión para sus causahabientes.

6. Los servicios sociales previstos para sí y para sus familiares a cargo.

Superioridad y mando

Art. 18. — Superioridad es la relación de autoridad establecida por razones de cargo, jerarquía, antigüedad o procedencia, distinguiéndose:

a) La superioridad por cargo, que es la que resulta de la dependencia orgánica y en virtud de la cual un policía naval tiene superioridad sobre otro por desempeñar un cargo preeminente al de éste dentro de un mismo organismo o unidad.

b) La superioridad jerárquica, que es la que tiene un policía naval respecto de otro por el hecho de poseer un grado más elevado. A tal fin, la sucesión de los grados es la que se establece en los arts. 30 y 31 de esta ley.

c) La superioridad por antigüedad, que es la que tiene un policía naval respecto de otro del mismo grado, de acuerdo con el orden que resulta de los siguientes apartados:

1. Personal en actividad egresado de los Institutos de reclutamiento:

A) Por la fecha de ascenso al grado y a igualdad de éste, por la antigüedad en el grado anterior.

B) A igualdad de antigüedad en el grado anterior, por la correspondiente al grado inmediato anterior y así sucesivamente, hasta la antigüedad de egreso.

C) La antigüedad de egreso la da la fecha de egreso, a igualdad de ésta, el orden de mérito de egreso y a igualdad de éste, la mayor edad.

2. Personal en actividad reclutado en otras fuentes:

A) Por la fecha de ascenso al grado y a igualdad de éste, por la antigüedad en el grado anterior.

B) A igualdad de antigüedad en el grado anterior, por la correspondiente al grado inmediato anterior y así sucesivamente hasta la antigüedad de alta.

C) La antigüedad de alta la da la fecha en que se produjo, a igualdad de ésta el orden de mérito obtenido al ser dado de alta y a igualdad de éste, la mayor edad.

3. Personal en retiro:

A) Será más antiguo, el que hubiere permanecido más tiempo simple de servicio en el grado, en actividad.

B) A igualdad de tiempo simple de servicio en actividad en el grado, la antigüedad se establecerá por la que se tenía en tal situación.

d) En situación de actividad, a igualdad de grado el Cuerpo General tendrá precedencia sobre los demás cuerpos.

El personal en actividad, de cualesquiera de los cuerpos, a igualdad de grado, tendrá precedencia sobre el personal en situación de retiro.

Art. 19. — Cargo: es la función del servicio que se desempeña en el destino.

Mando: es la autoridad de que se inviste al policía naval para el cumplimiento de sus tareas, autoridad que es originada por la superioridad por cargo; cuando el mando se ejerce sobre unidades operativas de policía de seguridad, exclusivamente, se denomina mando operativo.

Destino: es el organismo, dependencia o unidad donde revista el policía naval.

CAPITULO II — Agrupamiento del personal

Art. 20. — El personal se agrupa en:

- a) Personal superior.
- b) Personal subalterno.
- c) Personal de alumnos.

Art. 21. — El personal se clasifica en:

a) Superior:

1. Cuerpo General: constituido por el personal especialmente reclutado o instruido para el cumplimiento de las funciones específicas de la Prefectura Naval Argentina, y al que corresponde integral y exclusivamente ejercer el mando operativo.

2. Cuerpo Profesional: constituido por personal reclutado e instruido para el cumplimiento de funciones profesionales en la Prefectura Naval Argentina, el que deberá des-

empeñar cargos o funciones propias de su especialidad.

3. Cuerpo Complementario: constituido por personal reclutado e instruido para el cumplimiento de funciones técnicas o especiales en la Prefectura Naval Argentina.

b) Subalterno: se clasifica en escalafones de acuerdo con su especialidad, según lo determine la reglamentación de la presente ley.

Art. 22. — Los cuerpos y sus escalafones podrán estar integrados por una o más especialidades, de acuerdo con lo que determine la reglamentación de la presente ley.

Art. 23. — El personal de la Prefectura Naval Argentina podrá poseer una o más especialidades o bien cambiar de una a otra, según sus aptitudes, de acuerdo con las necesidades orgánicas y según lo determine la reglamentación de esta ley.

CAPITULO III — Efectivos y reclutamiento

Art. 24. — El Prefecto Nacional Naval propondrá al Comandante en Jefe de la Armada los efectivos necesarios para cubrir las exigencias de los servicios de la Prefectura Naval Argentina. Dichos efectivos serán ajustados en forma global en la ley general de presupuesto de la Nación. La Prefectura Naval Argentina distribuirá los efectivos básicos de sus cuadros de acuerdo con sus propias necesidades. Estos efectivos estarán constituidos por oficiales, suboficiales, cadetes, cabos, marineros y aspirantes.

Art. 25. — El ingreso a la Institución se concederá únicamente a los argentinos nativos o por opción, en las condiciones que determine la reglamentación de esta ley.

Los que ingresen antes del llamado al servicio de conscripción no serán convocados con su clase y quedarán excluidos definitivamente de dicho servicio, siempre que satisfagan los requisitos exigidos por las disposiciones legales que rijan la materia.

Art. 26. — El personal superior de la Prefectura Naval Argentina será reclutado de la siguiente forma:

a) Cuerpo General: egresados de la Escuela de Prefectura Naval Argentina.

b) Cuerpo Profesional: mediante concursos de admisión entre egresados de universidades, institutos especializados de nivel universitario, o entre quienes acrediten haber aprobado estudios superiores equivalentes que los habiliten para las especialidades que incluye este cuerpo.

c) Cuerpo Complementario: egresados de la Escuela de Prefectura Naval Argentina, o por concurso de admisión entre egresados de institutos técnicos o entre quienes acrediten haber aprobado estudios equivalentes, conforme a la reglamentación de esta ley.

Art. 27. — Cuando el reclutamiento del personal superior del Cuerpo Profesional o complementario se lleve a cabo mediante concurso de admisión el ingreso del mismo será "en comisión" El alta definitiva se concederá después de transcurrido un año desde la fecha

de ingreso y siempre que el causante haya satisfecho durante dicho plazo las exigencias que se reglamenten.

Art. 28. — El personal subalterno de la Prefectura Naval Argentina será reclutado en los institutos especialmente destinados a tal fin o mediante los cursos o concursos de admisión que se realicen a tal efecto. Cuando dicho personal sea capacitado por la Institución en las especialidades que fijará la reglamentación, deberá suscribir un compromiso de servicios en la forma y condiciones que establezca la misma.

Art. 29. — Cuando el reclutamiento del personal subalterno se lleve a cabo mediante concurso de admisión, el ingreso del mismo será "en comisión". El alta definitiva se concederá después de transcurridos 6 meses desde la fecha de ingreso y siempre que el causante haya satisfecho durante dicho plazo las exigencias que se reglamenten.

Art. 30. — El personal superior de la Prefectura Naval Argentina, se clasifica en:

Oficiales superiores:

Prefecto General
Prefecto Mayor

Oficiales Jefes:

Prefecto Principal
Prefecto

Oficiales subalternos:

Subprefecto
Oficial Principal
Oficial Auxiliar
Oficial Ayudante

Art. 31. — El personal subalterno de la Prefectura Naval Argentina, se clasifica en:

Suboficiales superiores:

Ayudante Mayor
Ayudante Principal

Suboficiales subalternos:

Ayudante de 1ra.
Ayudante de 2da.
Ayudante de 3ra.

Cabos:

Cabo 1ro.
Cabo 2do.

Tropa:

Marinero

Art. 32. — El ingreso a los escalafones, tanto para el personal de oficiales como el de suboficiales, cabos y marineros, se efectuará en el grado inicial que se determine en la reglamentación de esta ley.

Art. 33. — Los oficiales serán nombrados por el Poder Ejecutivo nacional; los suboficiales, cabos, marineros y alumnos serán dados de alta por el Prefecto Nacional Naval.

CAPITULO IV — Situación de revista

Art. 34. — El personal en actividad puede hallarse en las siguientes situaciones de revista:

a) Servicio efectivo.

b) Disponibilidad.

c) Pasiva.

Art. 35. — Revistará en servicio efectivo, el personal:

a) Que preste servicio en los organismos de la Institución o cumpla funciones en comisiones específicas del servicio en otros organismos.

b) Con licencia hasta 2 años por enfermedad causada por actos del servicio, al cabo de cuyo tiempo se establecerá su aptitud para el mismo, a fin de determinar su pase a la situación de revista que corresponda. En casos especiales dicho plazo podrá prorrogarse por 1 año más.

c) Con licencia hasta 2 meses, por enfermedad no motivada por actos del servicio, al cabo de los cuales se determinará su aptitud para el mismo a fin de establecer su pase a la situación de revista que corresponda. Por una sola vez en a carrera, tal licencia podrá extenderse hasta 6 meses.

d) Que después de cumplir 20 años en la Institución, obtenga 6 meses de licencia extraordinaria. La misma deberá ser otorgada por resolución del Prefecto Nacional Naval y por una sola vez en el transcurso de su carrera.

Art. 36. — El tiempo pasado en servicio efectivo se computará para el ascenso y retiro.

Art. 37. — Revistará en disponibilidad el personal:

a) Superior que sea pasado a esta situación y mientras permanezca en espera de la designación para funciones del servicio efectivo. En tal situación los oficiales no podrán ser mantenidos un tiempo mayor de un año.

b) Con licencia por enfermedad no motivada por actos del servicio, desde el momento que exceda los 2 meses de licencia a que se refiere el inc. c) del art. 35 y hasta completar un año, a cuyo término se establecerá su aptitud física para determinar la situación de revista que corresponda. Durante el transcurso de los 2 primeros años después de haber agotado la licencia a que se refieren el primer párrafo de este inciso y el inc. a) del art. 40, el personal no tiene derecho a volver a esta situación de revista.

c) Con licencia por asuntos personales, desde el momento que exceda los 2 meses hasta completar con ésta 6 meses, como máximo.

Esta licencia no podrá ser concedida en el mismo grado juntamente con la prevista en el inc. d) del art. 35.

d) Que fuera designado para desempeñar funciones que no estén relacionadas con las fijadas en el art. 35, inc. a) y que impongan su alejamiento de la Institución, desde el momento que tal situación exceda de los 2 meses hasta completar los 6 meses, como máximo.

e) Que sea considerado como desaparecido, hasta tanto se aclare su situación legal.

f) El que haya solicitado su retiro voluntario, con haber, por el término hasta de 8 meses, salvo que el retiro se conceda en un término menor. Esta situación no es acumulable a la prevista en el art. 35, inc. d).

Art. 38. — En el caso del inc. a) del artículo anterior, quien obtenga licencia por asuntos personales quedará de hecho comprendido en lo que establece el inc. c) del mismo artículo, desde el momento que exceda los 2 meses de licencia y hasta completar 6 meses, como máximo. Al terminar esta licencia volverá a revistar en el inc. a) del artículo mencionado, si no se le hubiere dado destino y hasta completar un año con el tiempo transcurrido en esta situación.

Art. 39. — El tiempo pasado en situación de disponibilidad por los motivos señalados en los incs. a), d) y e) del art. 37 se computará a los efectos del ascenso y del retiro; el pasado en situación de disponibilidad, por los motivos señalados en los incs. b), c) y f) se computará únicamente para el retiro.

Art. 40. — Revistará en pasiva el personal:

a) Con licencia por enfermedad no motivada por actos del servicio, por un tiempo mayor de un año y hasta completar 2 años, como máximo, previa determinación de su aptitud para el servicio.

b) Superior con licencia por asuntos personales, por un tiempo mayor de 6 meses.

c) Privado de libertad por orden judicial, o suspendido preventivamente en razón de un sumario administrativo.

d) Condenado condicionalmente siempre que no lleve aparejada la inhabilitación.

e) Superior que fuera designado para desempeñar funciones que no estén relacionadas con las especificaciones en el art. 35, inc. a), y que dispongan el alejamiento de las tareas del servicio efectivo; a partir del momento que cumpla 6 meses en tal situación.

Art. 41. — En las situaciones de los incs. b) y e) del artículo anterior, se podrá permanecer hasta completar con las mismas 2 años, como máximo, al cabo de cuyo tiempo dicho personal será pasado a situación de retiro, salvo que con anterioridad hubiese solicitado su pase a servicio efectivo. No podrá volverse a la situación de pasiva en iguales condiciones sino después de 4 años de haber salido de ella y nunca mientras permanezca en el mismo grado.

Art. 42. — El tiempo pasado en situación de pasiva no se computará para el ascenso ni para el retiro. Esta medida no será aplicada a los procesados que fueran absueltos o sobreseídos del delito que motivara su procesamiento o al que le fuera impuesta sanción disciplinaria en las condiciones establecidas en el art. 49, inc. b).

Art. 43. — El personal de alumnos de la Prefectura Naval Argentina no podrá revistar ni en disponibilidad ni en pasiva.

CAPITULO V — Ascensos

Art. 44. — A los efectos de satisfacer las necesidades orgánicas de la Institución, se producirán anualmente ascensos y eliminaciones del personal. El ascenso del personal superior y subalterno se concederá grado a grado. Para

ascender se requiere haber satisfecho las exigencias que determina esta ley y su reglamentación.

Art. 45. — El ascenso del personal superior lo concederá el Poder Ejecutivo nacional. Los ascensos del personal subalterno serán otorgados por el Prefecto Nacional Naval.

Art. 46. — La calificación de las aptitudes del personal que deba ser considerado, tanto a los efectos de su ascenso como de su eliminación, estará a cargo de las respectivas juntas de calificaciones.

Art. 47. — Los grados máximos que el personal superior de la Prefectura Naval Argentina podrá alcanzar por ascenso, serán los siguientes:

a) Cuerpo General: Prefecto general.

b) Cuerpo Profesional: Prefecto mayor.

c) Cuerpo Complementario: Prefecto mayor.

La reglamentación determinará los grados máximos que se podrán alcanzar en los distintos escalafones de cada cuerpo del personal superior y en los escalafones del personal subalterno.

Los grados indicados en los incs. a), b) y c) de este artículo, significan los máximos de acuerdo con sus funciones específicas y origen de reclutamiento, y no implican que sean ellos para todos los cuerpos y/o escalafones. De acuerdo con los agrupamientos de personal que se reglamenten en cumplimiento de lo establecido en el art. 22, se determinará para cada uno de ellos su grado máximo, el que no podrá exceder, para el personal superior, los señalados de una manera general en los incs. a), b) y c) de este artículo.

Art. 48. — El ascenso del personal en servicio efectivo se concederá por antigüedad y/o selección, según lo determine la reglamentación de esta ley.

Art. 49. — No podrá ascender el personal que:

a) Reviste en situación de disponibilidad en los casos previstos en el inc. c) del art. 37 o en pasiva en cualquiera de los casos previstos en el art. 40.

b) Se halle bajo proceso judicial o sumario administrativo. Resuelta la causa por absolución, sobreseimiento o sanción disciplinaria que, a juicio de la respectiva junta de calificaciones, no constituyan un motivo de postergación, podrá ser ascendido con la fecha que le hubiere correspondido hacerlo. En el caso de no existir vacante, el causante ascenderá como excedente, pero conservando siempre dentro de su escalafón la antigüedad que le corresponda.

c) Se halle con licencia por enfermedad de acuerdo con lo establecido en los incs. b) y c) del art. 35 y en el inc. b) del art. 37. Cuando acredite poseer la aptitud física que determine la reglamentación de esta ley, podrá ser ascendido con la fecha que le hubiere correspondido hacerlo de no estar en aquella situación. En caso de no existir vacante, el causante ascenderá como excedente, pero conser-

vando siempre dentro de su escalafón la antigüedad que le corresponda.

d) El que no reúna los condiciones de ascenso que para cada grado establezca la reglamentación de esta ley.

En los casos previstos en los incs. b) y c), los ascensos se concederán una vez que dicho personal haya sido considerado por la respectiva junta de calificación, conforme con lo dispuesto en el art. 48.

Art. 50. — Para ser ascendido al grado inmediato superior es necesario, además de contarse con vacantes en dicho grado, cumplir con las exigencias que determine la reglamentación de esta ley y tener en el grado el tiempo mínimo en años simples de servicio, que establecen los anexos I y II.

Art. 51. — Las proporciones de los ascensos por antigüedad y selección para el personal superior y para el personal subalterno son las que establecen los anexos III y IV.

Art. 52. — El personal que no hubiere ascendido, el declarado disminuido en sus aptitudes físicas o inepto para el servicio activo o para permanecer en el grado, podrá pedir reconsideración dentro de los 10 días de haber recibido la comunicación.

Art. 53. — El personal que con motivo de acontecimientos extraordinarios realice en el ejercicio de sus funciones, o fuera de ellas, un acto de mérito destacado, podrá ser ascendido al grado inmediato superior, aun cuando no haya cumplido en su grado el tiempo mínimo para el ascenso que determina esta ley. En todos los casos el mérito extraordinario deberá probarse en forma documentada y en las condiciones que se reglamenten. También podrán producirse ascensos post mortem, en la forma y modo que se reglamente.

CAPITULO VI — Haberes

Art. 54. — El personal en situación de actividad gozará de sueldo, suplementos generales, suplementos particulares y compensaciones que para cada caso determine expresamente esta ley y su reglamentación, debiendo esta última adecuarse a los que fije anualmente la ley de presupuesto general de gastos de la Nación, no pudiendo ser el monto de cada uno de dichos conceptos inferior al que perciba el personal de otras fuerzas nacionales que cumplan funciones de seguridad, tengan o no estado militar.

Art. 55. — La suma total del sueldo, suplementos generales, suplementos particulares y de todas aquellas compensaciones que se abonon en forma mensual se denominará "haber mensual".

Art. 56. — El personal que deba prestar servicios en el extranjero, percibirá su sueldo, suplementos generales, suplementos particulares y compensaciones, con aplicación del "coeficiente de conversión" sobre el total o parte de él, según lo determine la reglamentación de esta ley.

Suplementos generales, particulares y compensaciones

Art. 57. — El personal percibirá en la forma y condiciones que determine la reglamentación de esta ley, los siguientes suplementos generales:

a) Por tiempo mínimo a partir del momento que cumpla los tiempos de servicios correspondientes a su grado y agrupamiento.

b) Por antigüedad, por permanencia en funciones y por actividad en servicio.

c) Por normalización jerárquica y bonificación complementaria.

Art. 58. — El personal percibirá en la forma y condiciones que determina la reglamentación de esta ley, los siguientes suplementos particulares:

a) Por actividad arriesgada: quien desarrolle actividades que impliquen normalmente un riesgo.

b) Por títulos universitarios: quien para el desempeño de sus funciones haya debido obtener un título universitario afín con el escalafón a dicho título, sin interrumpir la prestación de sus servicios o con anterioridad a su ingreso a la Institución.

c) Por zonas geográficas.

d) Por variabilidad casa habitación.

e) Por actividades que impliquen conocimientos especiales.

Art. 59. — El Poder Ejecutivo nacional podrá crear además otros suplementos particulares y compensaciones, en razón de las exigencias a que se vea sometido el personal como consecuencia de la evolución técnica de los medios que equipan a la Institución, o por otros conceptos.

Art. 60. — El personal subalterno que no pueda ascender por no reunir los requisitos que exija la reglamentación de esta ley de acuerdo al art. 49, inc. d), incrementará su haber mensual con el porcentaje indicado más abajo hasta su retiro de la Institución:

A los 4 años de antigüedad en el grado en un 7 %.

A los 6 años de antigüedad en el grado en un 11 %.

A los 8 años de antigüedad en el grado en un 17 %.

A los 11 años de antigüedad en el grado en un 28 %.

A los 17 años de antigüedad en el grado en un 40 %.

A los 21 años de antigüedad en el grado en un 52 %.

A los 25 años de antigüedad en el grado en un 65 %.

Quando cumpla con los requisitos citados y ascienda, si el haber mensual a percibir correspondiente al nuevo grado fuere inferior al percibido hasta ese momento por aplicación de ese porcentaje, se le abonará la diferencia en tanto esa situación subsista.

Art. 61. — El personal que en razón de actividades propias del servicio deba realizar gastos extraordinarios será compensado en la forma y condiciones que determinen las disposiciones vigentes.

Liquidación de haberes

Art. 62. — El personal en actividad percibirá sus haberes por los conceptos y en los porcentajes que a continuación se expresan, según sea su situación de revista:

a) En servicio efectivo, percibirá en concepto de haber mensual la totalidad de los emolumentos previstos en el art. 54, que para cada caso particular corresponda y según las exigencias y condiciones que determine la reglamentación de esta ley.

b) En disponibilidad, percibirá en concepto de haber mensual:

1. El comprendido en los incs. a), b), d), e) y f) del art. 37 la totalidad de los emolumentos previstos en el art. 54 que para cada caso particular corresponda.

2. El comprendido en el inc. c) del art. 37, el 75 % del haber mensual definido por el art. 55, que para cada caso particular corresponda.

c) En pasiva percibirá en concepto de haber mensual:

1. El comprendido en los incs. a) y e) del art. 40, la totalidad del haber mensual definido por el art. 54, que para cada caso particular corresponda. El comprendido en el inc. b) del art. 40, el 50 % del haber mensual definido por el art. 55 que para cada caso particular corresponda.

2. El comprendido en los incs. c) y d) del art. 40, el haber que determine la reglamentación de esta ley.

CAPITULO VII — Bajas y reincorporaciones

Art. 63. — La baja, que implica la pérdida del estado policial, se produce por las siguientes causas:

a) Solicitud del interesado.

b) Para el personal "en comisión" de los cuerpos profesional o complementario, por no ser confirmados en el empleo.

c) Como sanción disciplinaria.

d) Por condena firme a pena privativa de libertad no condicional o inhabilitación.

Art. 64. — El personal que solicitare su baja de acuerdo con lo prescripto en el inc. a) del art. 63, no podrá abandonar su cargo sin haber sido concedida aquélla y sin haber hecho entrega formal, previamente, del cargo al relevo correspondiente. Dicha baja se concederá siempre, excepto en los casos en que el causante se encuentre sumariado o cumpliendo sanción disciplinaria o cuando las circunstancias permitan deducir que la Nación se halla en inminente estado de guerra, de sitio o de conmoción interior, en cuyo caso la decisión queda librada a criterio de las autoridades indicadas en el art. 65.

Art. 65. — La baja del personal superior en los casos prescriptos en los incs. b), c) y d)

del art. 63 y la del personal subalterno cuando se produzca con calidad de exoneración, será dispuesta por el Poder Ejecutivo nacional. Las demás bajas del personal superior y subalterno las dispondrá el Prefecto Nacional Naval.

Art. 66. — El personal de baja por la causa prevista en el inc. a) del art. 63, podrá ser reincorporado a su solicitud, en las condiciones que fije la reglamentación de esta ley, y siempre que no se registren los siguientes hechos:

a) Que la baja haya sido solicitada a fin de eludir una comisión del servicio.

b) Que haya mediado condena o proceso, durante el tiempo que ha estado de baja, por causas incompatibles con las exigencias de la Institución.

c) Que el Poder Ejecutivo de la Nación o el Prefecto Nacional Naval, según se trate de personal superior o subalterno, considere inconveniente su reincorporación.

Art. 67. — El personal reincorporado en las condiciones del artículo precedente, ocupará el último puesto de su grado en el escalafón correspondiente y su antigüedad será la que tenía a la fecha de su baja, sin computarse el tiempo pasado fuera de la Institución.

Art. 68. — El personal de baja por las causas expresadas en los incs. c) y d) del art. 63, que pruebe fehacientemente, por resolución administrativa en el caso del inc. c) o por sentencia judicial en el caso del inc. d), que su separación fue motivada por error, será reincorporado siempre que no hubiesen transcurrido más de 3 años de su baja.

Art. 69. — La reincorporación a que se hace mención en el art. 68, será acordada con la fecha en que el causante fue dado de baja y con el grado y antigüedad que tenía en ese momento. Sin perjuicio de ello, la junta de calificación respectiva determinará si las condiciones físicas, intelectuales y profesionales del causante le permiten continuar desempeñando las funciones correspondientes a su grado y situación de revista. Caso contrario se le acordará el retiro en las condiciones que prescribe el art. 70.

Art. 70. — Si la prueba del error motivo de la baja a que hace mención el art. 68 se produce después del plazo de 3 años ya establecido, el Poder Ejecutivo nacional acordará el retiro a los que se encontraban en actividad en el momento de ser dados de baja, cualquiera sea el tiempo de servicios prestados, liquidando como haber de retiro la totalidad del haber mensual correspondiente a su grado.

CAPITULO VIII — Régimen disciplinario

Art. 71. — El personal con estado policial estará sujeto a las siguientes sanciones disciplinarias:

a) Apercibimiento.

b) Arresto.

c) Pérdida del uso del grado y del uniforme para el personal en situación de retiro.

d) Baja por cesantía o en calidad de cesantía.

e) Baja por exoneración o en calidad de exoneración.

Art. 72. — Las faltas en que puede incurrir el personal, el procedimiento a seguir para la aplicación de las sanciones determinadas en el artículo anterior, y las consecuencias de éstas, así como también las facultades disciplinarias del personal con estado policial, serán fijadas por la reglamentación.

CAPITULO IX — Juntas de calificaciones

Art. 73. — Las juntas de calificaciones para el personal superior y para el personal subalterno son los organismos encargados de proponer su promoción o eliminación. Asimismo, consideran la situación del personal que se encuentra bajo sumario y las situaciones previstas en el art. 81, incs. a), b) y c), a efectos de emitir su opinión y asesorar al Prefecto Nacional Naval. Se integrarán y actuarán en la forma que determine la reglamentación de esta ley.

TITULO IV — Personal retirado

CAPITULO I — Normas generales

Art. 74. — El personal podrá pasar de la situación de actividad a la de retiro a su solicitud o por imposición de esta ley. De ello surge el retiro voluntario y el retiro obligatorio, los que podrán ser con derecho al haber de retiro o sin él.

Art. 75. — En los casos de retiro obligatorio, el pase del personal de la situación de actividad a la de retiro será dispuesto por el Poder Ejecutivo nacional cuando se trate de personal superior, y por el Prefecto Nacional Naval cuando se trate de personal subalterno.

Los retiros voluntarios serán otorgados, en todos los casos, por el Prefecto Nacional Naval.

Art. 76. — En estado de guerra, de sitio, de conmoción interior o cuando las circunstancias permitan deducir la inminencia de tales situaciones, o cuando el causante se encuentre bajo proceso o sumario, podrá suspenderse todo trámite de retiro en gestión, excepto en los casos de retiro obligatorio por inutilización absoluta.

Art. 77. — El retiro es definitivo. El personal retirado sólo podrá volver a la actividad en caso de convocatoria; podrá, asimismo, ser llamado a efectuar servicio efectivo por decreto del Poder Ejecutivo nacional en casos de emergencia o prestar servicios en la Institución en situación de retiro según la forma y condiciones que, para ambos casos, fije la reglamentación.

Art. 78. — Son deberes impuestos por el estado policial para el personal en situación de retiro:

a) La sujeción al régimen disciplinario policial, en lo pertinente a su situación de revista.

b) Las mismas obligaciones del personal en actividad, que resulten del uso del uniforme.

c) No usar la denominación jerárquica, ni el uniforme en actividades de carácter comercial o políticos, o participando en manifestacio-

nes públicas, salvo aquellas expresamente permitidas por los reglamentos.

Art. 79. — Son derechos impuestos por el estado policial para el personal en situación de retiro:

a) La propiedad del grado.

b) El uso del uniforme, insignias, atributos y distintivos propios del grado, acorde con las respectivas reglamentaciones.

c) Los honores correspondientes al grado, previstos por la reglamentación pertinente.

d) El poder desempeñar cargos rentados en la Administración nacional, provincial o municipal, en ejercicio de actividades comerciales y cualquier otro tipo de actividad privada por cuenta propia o ajena, siempre que sean compatibles con el decoro y la jerarquía policial, sin perjuicio de su haber de retiro.

e) La percepción de su haber mensual de retiro y la pensión mensual para sus derecho habientes en la forma que lo determina la ley 12.992 (VII, 309).

f) Los servicios médicos asistenciales para sí; y para sus familiares a cargo en la forma como se reglamente.

g) En caso de convocatoria, o cuando sea llamado a desempeñar funciones en la Institución aceptándolas voluntariamente los derechos para el personal en actividad. En lo referente a facultades disciplinarias, el personal llamado a desempeñar funciones las tendrá sólo con respecto al personal directamente a sus órdenes.

CAPITULO II — Cómputos de servicios y haber mensual de retiro

Art. 80. — El cómputo de servicios y haber mensual de retiro se llevará a cabo en la forma que determina la ley 12.992.

CAPITULO III — Retiro obligatorio

Art. 81. — El personal superior y subalterno de la Prefectura Naval Argentina en servicio efectivo, será pasado a situación de retiro obligatorio, conforme las prescripciones de la ley 12.992 o cuando se encontrare en alguna de las siguientes situaciones:

a) Merezca calificaciones que de acuerdo con la reglamentación de esta ley determinen su pase a retiro;

b) Los oficiales superiores, oficiales jefes y suboficiales superiores que obtengan anualmente los órdenes de mérito más bajos, cuando fuere necesario para dar lugar a una renovación del personal en cada grado o producir vacantes, en la forma que lo establezca la reglamentación de esta ley;

c) Comprendido en los arts. 69 y 70, que no pueda volver a la situación de actividad;

d) Comprendido en el art. 40 cuando de acuerdo con lo dispuesto en el mismo no vuelvan al servicio efectivo.

Art. 82. — El trámite de retiro obligatorio se detendrá hasta tanto se resuelvan los reclamos presentados por las decisiones que crearon sus trámites. En tal sentido, las instan-

cias a quienes toque intervenir serán responsables de que se cumplan estrictamente los plazos establecidos para la resolución de los mismos.

CAPITULO IV — Retiro voluntario

Art. 83. — El personal tendrá derecho a pasar a situación de retiro a su solicitud, siempre que no le corresponda la baja de acuerdo con las causales que especifica el art. 63 conforme con lo que al respecto disponga la reglamentación de esta ley. En los casos no comprendidos en el art. 5°, inc. d) de la ley 12.992, el retiro se producirá sin derecho al haber.

CAPITULO V — Pensiones

Art. 84. — Las pensiones y el haber respectivo se acordará conforme a las prescripciones de la ley 12.992.

TITULO V — Personal sin estado policial

CAPITULO I — Normas generales

Art. 85. — El personal civil de la institución se regirá por el estatuto del personal civil de las Fuerzas Armadas, y será escalafonado de acuerdo a las necesidades orgánicas de la Prefectura Naval Argentina.

Art. 86. — El personal docente se regirá por las leyes, decretos y demás prescripciones en vigor o que se reglamenten para ajustar sus servicios a las necesidades de la Institución.

TITULO VI — Disposiciones complementarias

Art. 87. — Cuando el personal de la Prefectura Naval Argentina tenga estado militar, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 16, podrá actuar en las funciones especiales que le asigne el Comandante en Jefe de la Armada. La reglamentación determinará la forma y condiciones en que el personal retirado que sea convocado, conforme con lo establecido en el art. 79, inc. g), habrá de cumplir las funciones a que se refiere el párrafo anterior.

Art. 88. — En caso de guerra, de conmoción interior, o por razones de adiestramiento operativo, en que organismos de la Prefectura Naval Argentina deban subordinarse a la autoridad militar, el Comandante en Jefe de la Armada podrá designar oficiales de la Armada Argentina, en actividad, de los que dependerán directamente los jefes de los organismos mencionados, a los efectos de las operaciones que se dispongan.

Art. 89. — Las autoridades de la Prefectura Naval Argentina prestarán asistencia, cuando la misma le sea requerida por oficiales de la Armada, debidamente autorizados por el Poder Ejecutivo nacional, para el cumplimiento de tareas que el art. 14 de la ley 17.271 (XXVII-A, 271) asigna a la Armada Argentina.

Art. 90. — En caso de resultar necesario en razón de su alta o específica especialización y

para el cumplimiento de determinadas tareas de asesoramiento técnico o científico, el Prefecto Nacional Naval podrá designar a personas ajenas a la institución que reúnan las condiciones de idoneidad requeridas, de acuerdo a las disposiciones legales en vigor. Estas personas no integrarán los cuadros del personal de la Prefectura Naval Argentina.

Art. 91. — A todos los efectos de esta ley, la expresión "buque" comprende tanto a los buques propiamente dichos, como a las embarcaciones menores y artefactos navales.

Art. 92. — La Prefectura Naval Argentina tendrá facultades para administrar independientemente su propio presupuesto y la gestión administrativo-financiera patrimonial y contable resultante será reglamentada por el Poder Ejecutivo nacional.

TITULO VII — Disposiciones transitorias

Art. 93. — El personal en actividad que a la fecha de la promulgación de esta ley posea un grado superior al máximo que para su cuerpo y escalafón determine su reglamentación, continuará en tal situación hasta tanto se produzca su pase a situación de retiro por decisión del Poder Ejecutivo nacional o a su solicitud.

Art. 94. — Hasta tanto el Poder Ejecutivo nacional determine la creación de la caja propia de retiros y pensiones para el personal de la institución o su incorporación a otra caja, el personal de la Prefectura Naval Argentina seguirá aportando a la Caja Nacional de Previsión para el Personal del Estado, que continuará actuando como agente de retención de esos aportes.

Los retiros y pensiones producidos y que se produzcan hasta la oportunidad señalada precedentemente, serán atendidos por rentas generales, siendo acordados por decreto del Poder Ejecutivo nacional, por intermedio del Ministerio de Defensa, Comando en Jefe de la Armada.

Art. 95. — A partir de la fecha de promulgación de esta ley el personal en actividad percibirá sus haberes con arreglo a las disposiciones establecidas en la presente.

Art. 96. — Las normas aprobadas por dec. ley 15.615/57 [XVII-A, 955] (ley 14.467 [XVIII-A, 94]) serán de aplicación subsidiaria hasta tanto se dicte la reglamentación de esta ley y en cuanto no se opongan a sus disposiciones.

Art. 97. — El gasto que demande el cumplimiento de la presente ley se hará de rentas generales con imputación a la misma, hasta tanto se incorpore al presupuesto general de la Nación.

Art. 98. — Deróganse la ley 3445 [1889 1919, 363] y el dec. ley 15.615 57 (ley 14.467) con la salvedad establecida en el art. 96.

Art. 99. — Comuníquese, etc.

ANEXO I
PERSONAL SUPERIOR

Tiempos mínimos

GRADOS	CUERPOS		
	General	Profesional	Complementario
Prefecto General	—	—	—
Prefecto Mayor	2	—	—
Prefecto Principal	3	4	4
Prefecto	4	5	5
Subprefecto	4	5	5
Oficial Principal	4	5	5
Oficial Auxiliar	3	4	4
Oficial Ayudante	3	4	4

ANEXO II

PERSONAL SUBALTERNO

Tiempos mínimos

GRADOS	
Ayudante Mayor	—
Ayudante Principal	2
Ayudante de 1ª	3
Ayudante de 2ª	3
Ayudante de 3ª	3
Cabo 1º	3
Cabo 2º	3
Marinero	2

ANEXO III

PERSONAL SUPERIOR

Régimen de ascensos

GRADOS	Antigüedad	Selección
Prefecto Mayor a Prefecto General	—	3/3
Prefecto Principal a Prefecto Mayor	—	3/3
Prefecto a Prefecto Principal	—	3/3
Subprefecto a Prefecto	1/3	2/3
Oficial Principal a Subprefecto	1/2	1/2
Oficial Auxiliar a Oficial Principal	2/3	1/3
Oficial Ayudante a Oficial Auxiliar	3/3	—

ANEXO IV

PERSONAL SUBALTERNO

Régimen de ascensos

GRADOS	Antigüedad	Selección
Ayudante Principal a Ayudante Mayor	—	3/3
Ayudante de 1ª a Ayudante Principal	—	3/3
Ayudante de 2ª a Ayudante de 1ª	—	3/3
Ayudante de 3ª a Ayudante de 2ª	1/3	2/3
Cabo 1º a Ayudante de 3ª	—	3/3
Cabo 2º a Cabo 1º	2/3	1/3
Marinero a Cabo 2º	3/3	—

LEY 18.585

Sindicato de Luz y Fuerza de Córdoba — Intervención.

Sanción y promulgación: 5 febrero 1970.

Publicación: B. O. 12/III/70.

LEY 18.586 (*)

Organismos y funciones nacionales existentes en territorios provinciales — Autorización al Poder Ejecutivo para transferirlos a las provincias.

Sanción y promulgación: 6 febrero 1970.

Publicación: B. O. 26/II/70.

Art. 1° — Facúltase al Poder Ejecutivo nacional a transferir a las provincias, en las condiciones prescriptas por la presente ley, los organismos y funciones nacionales existentes en los territorios provinciales.

Art. 2° — Las transferencias se concretarán mediante convenios y se perfeccionarán por actas, conforme a las normas que se fijen en la reglamentación de la presente ley.

Art. 3° — Las transferencias de los organismos y funciones nacionales se efectuarán sin cargo y comprenderán:

a) El dominio y todo otro derecho que el Estado nacional tenga sobre los bienes inmuebles y sus accesorios, cualquiera sea el origen de sus derechos.

b) Los bienes muebles, inclusive equipos, semovientes y elementos de consumo.

(*) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 18.586.

Buenos Aires, 6 de febrero de 1970.

Al Excmo. señor Presidente de la Nación:

Desde que se emprendió la tarea de reestructuración de todos los ministerios y secretarías de Estado, fue propósito definido el lograr la centralización en la conducción y la descentralización en la ejecución.

Se considera coherente con tal política la transferencia a las provincias de todos aquellos organismos cuyas funciones corresponden a la esfera de los poderes reservados por la Constitución Nacional a las provincias o que éstas desarrollen en concurrencia con el Gobierno nacional.

La concreción de las medidas que se someten a la consideración de V. E. permitirá la cristalización de la política nacional tendiente a promover el desarrollo y lograr la integración territorial.

c) Todo otro antecedente relativo a los organismos transferidos que pueda ser de utilidad a las provincias.

d) El personal que se desempeñe en los organismos y funciones que se transfieran. Podrá excluirse de la transferencia el personal jerarquizado, de inspección, supervisión y el adscripto o en comisión de servicios que en cada Convenio se determine.

e) Los contratos de locación de cosas, no obstante cualquier disposición en contrario.

f) Los contratos de locación de obras y servicios.

g) Los fondos previstos en el Presupuesto General de la Administración nacional para atender las erogaciones corrientes y de capital.

h) Los recursos financieros provenientes de las tasas retributivas u otras contribuciones, correspondientes a los servicios que perciban los organismos y funciones transferidos.

Art. 4° — Cuando la propiedad de los inmuebles que se transfieran se origine, total o parcialmente, en donación o legado con cargo, o cuando las erogaciones de los servicios que en los mismos se presten, se solventen, totalmente o en parte, con fondos asignados a este efecto, por donaciones o legados con cargo, la nueva jurisdicción que sobre ellos se establece no enervará los derechos de quienes puedan hacer cumplir tales mandas.

Art. 5° — El personal que deba ser transferido quedará incorporado a la administración provincial, de acuerdo con el Convenio que será celebrado con las provincias de conformidad a las siguientes bases:

En especial, se hace necesario para el logro de lo expuesto precedentemente, la transferencia a las provincias de todos aquellos organismos que tienen actividades operativas en las mismas, lo que posibilitará una ejecución descentralizada realista e irreversible, sin acciones que puedan distorsionar ni retardar el proceso general.

Como procedimiento para llevar a cabo la transferencia se ha optado por la formulación de convenios que permitirán se contemplen los casos particulares que origine cada situación provincial.

Si V. E. comparte el criterio sustentado en el proyecto que se eleva, con la sanción y promulgación del mismo se habrá dado un paso fundamental en la tarea de descentralización, ya que con el presente proyecto se perfecciona la legislación vigente en la materia unificándose las normas respectivas en un solo cuerpo legal.

Dios guarde a V. E. — Francisco A. Imaz.

a) Identidad o equivalencia en la jerarquía y retribución que por cualquier concepto perciba al momento de la transferencia, acordándole la percepción de las mismas retribuciones asignadas en el orden nacional, con aplicación extensiva de las normas del art. 1º, inc. b), del dec. 5592/68 [XXVIII-C, 3611].

A partir de la fecha de la transferencia, los futuros ajustes salariales seguirán el procedimiento y montos que se fijen para los agentes de la respectiva provincia.

Las remuneraciones del personal docente que se transfiera, serán ajustadas a las variaciones que se produzcan en la jurisdicción nacional, hasta que se alcance la equiparación de los sueldos prevista en la ley 18.514 [v. p. 71].

b) La antigüedad en la carrera del agente y en el cargo que desempeña al tiempo de la transferencia.

c) Los servicios prestados en el orden nacional de acuerdo al régimen de reciprocidad jubilatorio vigente.

Art. 6º — A partir del 1º del mes siguiente a aquel en que se firmen las actas de transferencia, las provincias continuarán con los derechos y las obligaciones emergentes de las relaciones contractuales mencionadas en los incs. e) y f) del art. 3º.

Art. 7º — Los fondos para atender las erogaciones corrientes de los organismos y funciones que se transfieran, se fijarán en base a las partidas que figuran en el Presupuesto General de la Administración nacional del año 1970 con tal destino, respecto a cada provincia. Asimismo se transferirán los fondos que estén incluidos en los presupuestos de otros organismos del Estado nacional, destinados a los mencionados servicios nacionales.

Determinados los fondos que deberán acompañar a cada transferencia, la Secretaría de Estado de Hacienda establecerá el índice que ellos representan sobre los ingresos totales percibidos, en el mismo año, en virtud de los impuestos comprendidos en el Régimen de Coparticipación Federal (leyes 14.060 [XI-A, 164], 14.390 [XIV-A, 195], 14.788 [XIX-A, 1º. 1] y sus modificatorias), no debiéndose considerar, para la fijación del índice, los recursos señalados en el art. 3º, inc. h).

El índice así establecido se restará de la coparticipación fijada para la Nación y se sumará al índice de coparticipación que corresponda a la respectiva provincia; regirá a partir del 1º de enero del año siguiente al de la transferencia y tendrá el carácter de índice mínimo permanente.

Art. 8º — Durante el ejercicio fiscal en que se realicen las transferencias, la Secretaría de Estado de Hacienda girará a cada provincia, mensualmente, a partir del día primero del mes siguiente al de la fecha en que el Acta respectiva fuera firmada, la duodécima parte del monto de las partidas que, en el Presupuesto General de la Administración nacional del año 1970, figuren previstas para la atención de los gastos corrientes de los organismos y funciones transferidos.

Art. 9º — Durante 5 años, a partir de 1971, se transferirá a las provincias cesionarias de organismos y funciones nacionales, las partidas que ellos tuvieran asignadas, para el año 1970, en el inc. 61 del Presupuesto General de la Administración nacional. La Secretaría de Estado de Hacienda girará, mensualmente, la duodécima parte de tales fondos a cada provincia cesionaria.

Art. 10. — Los fondos previstos en el Presupuesto General de la Administración nacional, para atender las erogaciones de capital de los organismos y funciones que se transfieran, tendrán el carácter de contribución especial, a cargo del Tesoro nacional y serán girados, a las provincias, en los plazos que los respectivos contratos de obras hubieran previsto.

El Poder Ejecutivo nacional controlará la inversión de estos fondos y, mientras ellos existan, el Tribunal de Cuentas fiscalizará el cumplimiento de su inversión y dará cuenta al Poder Ejecutivo del resultado.

Art. 11. — Quedarán automáticamente canceladas todas las deudas que, a la fecha en que se firmen las actas, tengan las provincias con la Nación, relacionadas con los organismos y funciones que les fueran transferidos, en cumplimiento de la presente ley. Se exceptúan de la condonación las deudas contraídas por las provincias con las Empresas del Estado nacional, las que podrán ser canceladas cuando expresamente el Poder Ejecutivo nacional así lo determine.

Art. 12. — Las sumas que el Estado nacional adeude a las provincias, en relación directa con los organismos y funciones que les transfiera, deberán serles abonadas en oportunidad de firmarse las actas respectivas.

Art. 13. — Los créditos o las deudas que los organismos objeto de las transferencias tuvieran respecto de terceros, a la fecha de la firma del acta, quedarán a favor o a cargo de la Nación.

Art. 14. — Los convenios de transferencias, celebrados en cumplimiento de las leyes 16.617 [XXIV-C, 2078], 17.022 [XXVI-C, 1585], 17.676 [XXVIII-A, 224], 17.728 [XXVIII-B, 1844] y

17.878 [XXVIII-C. 3290] podrán adecuarse a la presente ley y su reglamentación, sin afectar derechos adquiridos.

Art. 15. — Cumplidas las transferencias que autoriza la presente ley, la Nación quedará eximida de destinar recursos financieros para la instalación de organismos y funciones permanentes a su cargo, similares o equivalentes a los transferidos a las provincias.

Art. 16. — Deróganse las leyes 4874 [1889-1919, 698], 17.022, 17.728, 17.878 y 18.151 [XXIX-A, 179].

Art. 17. — La presente ley es de orden público.

Art. 18. — Comuníquese, etc.

LEY 18.587 (*)

Industria — Promoción.

Sanción y promulgación: 6 febrero 1970.

Publicación: B. O. 12/II/70.

Art. 1º — Institúyese por la presente ley el sistema de promoción de nuevas actividades industriales, de expansión y perfeccionamiento de las existentes y de estímulo a su descentralización geográfica.

Art. 2º — Son objetivos de la presente ley:

1. Incrementar el producto generado por el sector industrial para contribuir a que se

alcancen las tasas mínimas de crecimiento previstas en los planes nacionales de desarrollo y seguridad.

2. Mejorar el nivel de vida, a través de una mayor productividad que redunde en mejores precios relativos industriales, y, en consecuencia, en el aumento de la capacidad de consumo.

3. Contribuir a alcanzar y mantener niveles de pleno empleo de los factores productivos, en el orden nacional y regional.

4. Descentralizar geográficamente el sector industrial, haciendo uso óptimo de la infraestructura ya existente o por construir, estimulando la canalización de las inversiones privadas, hacia los polos nacionales de desarrollo y seguridad.

5. Facilitar la expansión y fortalecer la posición competitiva de las empresas de capital nacional, privadas y públicas, reconociendo que la fuente principal del capital es el ahorro generado internamente. Fomentar y posibilitar el acceso o la mayor participación de las empresas nacionales a las industrias de base.

6. Desarrollar las industrias no instaladas de defensa y seguridad, asegurar el funcionamiento, la expansión y el perfeccionamiento de las existentes. Los casos de protección y estímulo industrial por razones de seguridad serán definidos específicamente por rubro o proyecto, evaluando los costos de la medida de seguridad y la alternativa económica y determinando la extensión de la actividad deseada. En todos los casos se promoverá el empleo de la tecnología moderna y se alentará el uso

(*) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 18.587.

Buenos Aires, 6 de febrero de 1970.

Al Excmo. señor Presidente de la Nación:

Tengo el honor de dirigirme al Primer Magistrado, a fin de someter a su consideración un proyecto de ley para la promoción de las actividades industriales.

El proyecto adjunto sustituye las actuales leyes 14.780 y 14.781 [XVIII-A, 314; 316] sobre inversiones extranjeras y promoción industrial, respectivamente.

En cuanto a promoción industrial se refiere, especifica los objetivos de política industrial que el gobierno nacional perseguirá al administrar lo concerniente a la industria.

Debe destacarse que hasta el presente los regímenes de promoción industrial pusieron énfasis casi con exclusividad en la inducción de las inversiones para el desarrollo de la industria no existente. El proyecto, sin abandonar esta importante política, sienta los principios de cómo administrar el sector indus-

trial ya desarrollado en el país, de cuyo afianzamiento dependerá fundamentalmente el crecimiento del conjunto del sector industrial.

En materia de descentralización industrial se incorpora el criterio de promover inversiones en los polos nacionales de desarrollo y seguridad. Cabe señalar que al reemplazar el sistema de promoción zonal por el propuesto se explicita que el desarrollo del interior no se hará en el futuro exclusivamente sobre la base de la promoción fiscal, sino también por el de la concentración y adecuado planeamiento de la obra pública, acción que, por la extensión del territorio y la densidad de población, es necesaria para incrementar el beneficio social de las inversiones y facilitar así la infraestructura para que las empresas puedan beneficiarse con economías externas, en razón de la localización.

En materia de inversiones externas no se ha innovado en cuanto a los criterios y garantías que la Nación ha establecido para ellas. La unificación legal se ha estimado necesaria a los fines de armonización legislativa.

Dios guarde a V. E. — José M. Dagnino Pastore.

más adecuado y eficiente de los factores involucrados en la producción y distribución de los bienes.

7. Resolver el estrangulamiento del sector externo de manera de permitir el crecimiento del sector industrial, mediante: a) el desarrollo de una industria de base eficiente, y b) facilitar a la industria existente la obtención de costos, precios y calidades competitivas con el nivel internacional, que permitan incrementar sus exportaciones.

8. Desarrollar la tecnología nacional y mejorar las condiciones de receptividad de la externa.

9. Posibilitar al capital invertido en la industria una rentabilidad compatible con la tasa de inversión neta necesaria, para alcanzar el incremento del producto.

10. Inducir que las utilidades y flujos de amortización se canalicen eficientemente a las inversiones necesarias para el crecimiento y la actualización tecnológica.

Art. 3º — A los fines de la presente ley, se entiende por promoción sectorial o regional la aplicación de un conjunto de medidas de política económica, destinadas, respectivamente, al desarrollo o perfeccionamiento de determinadas actividades industriales específicas o al crecimiento económico intensivo de determinadas áreas o puntos geográficos del territorio nacional. La promoción regional se concentrará en los polos nacionales de desarrollo y seguridad, cuya área geográfica delimitará el Poder Ejecutivo.

Art. 4º — Para el logro de los objetivos establecidos en el art. 2º, el Poder Ejecutivo queda facultado para adoptar las siguientes medidas:

1. Exención y desgravación impositiva por períodos determinados.

2. Fijación y exención de derechos y adicionales de importación. Suspensión transitoria de importaciones.

3. Suministro preferencial y/o a precios de fomento de materias primas, energía, combustible y transporte.

4. Venta a precio y condiciones de fomento de inmuebles del dominio público o privado del Estado.

5. Otorgamiento de subsidios.

6. Tratamiento preferencial de créditos y otros medios que faciliten la financiación de la unidad productiva.

7. Tratamiento preferencial en las compras del Estado nacional o de sus organismos. Elección, en caso de igualdad de condiciones con empresas no promocionadas en licitaciones del Estado nacional.

8. Creación y/o fomento de parques industriales en los polos nacionales de desarrollo y seguridad.

9. Promoción de los productos argentinos en el exterior, por parte del Estado.

10. Realización y fomento de investigación y desarrollo. Brindar asistencia técnica y reglamentar la introducción de tecnología.

11. Participar por sí mismo en la capitalización de las unidades productivas, o fomentar la creación de organismos a ese fin, con o sin su participación.

Art. 5º — La promoción sectorial y/o regional se llevará a cabo por el Poder Ejecutivo mediante decretos promocionales que, en cada caso particular, determinarán las normas que regirán el acto promocional.

Podrán acogerse a los actos promocionales que se dicten las empresas unipersonales y las sociedades constituidas en el país conforme a sus leyes, siempre que tengan domicilio legal y asiento principal de sus negocios en el territorio nacional.

Las empresas unipersonales deberá ser propiedad de personas físicas domiciliadas en el país, con asiento principal de sus negocios en el territorio nacional.

Art. 6º —

1. Los capitales extranjeros que se inviertan en el país dentro del régimen de la presente ley gozarán de los mismos derechos que la Constitución y las leyes acuerdan a los nacionales.

2. Se preferirán aquellas radicaciones que constituyan sociedad con empresas de capitales nacionales ya existentes o a crearse y a quienes se comprometan a reinvertir en el país sus utilidades.

3. Las inversiones que se autoricen en virtud de esta ley serán registradas al tipo de cambio de mercado libre y sus titulares podrán transferir al país de origen, por dicho mercado, las ganancias anuales líquidas y realizadas provenientes de dichas inversiones. La repatriación del capital no estará sometida a otras limitaciones que las que expresamente se hubieran establecido en oportunidad de aprobar la inversión.

4. La incorporación de capital extranjero podrá efectuarse en divisas, tecnología, bienes de capital y sus repuestos. El ingreso de los capitales extranjeros que se inviertan bajo el régimen de la presente ley requerirá la previa autorización del Poder Ejecutivo. El decreto respectivo incluirá el reconocimiento del origen extranjero del capital, clasificando en: transferencias de divisas, aporte de tecnología, bienes de capital y sus repuestos.

5. El Poder Ejecutivo podrá autorizar inversiones extranjeras en otros sectores que el regido por la presente ley, siempre que desarrollen actividades que por su importancia hayan sido definidas de prioridad nacional u objeto de régimen de promoción especial.

Art. 7º — Las infracciones cometidas por los beneficiarios del régimen de la presente ley y de sus decretos reglamentarios a los requisitos exigidos y a los términos de las propuestas aceptadas harán pasibles de las siguientes sanciones a los infractores:

- a) Caducidad de la autorización acordada.
- b) Devolución de las sumas recibidas como subsidios abonando también los intereses correspondientes, cualquiera fuera la naturaleza de éstos.
- c) Caducidad de los plazos para el pago de los créditos de fomento acordados.
- d) Pago de la diferencia de precios promocionales acordados y de intereses por dicha diferencia.
- e) Multas, a graduar según la infracción, entre el uno por mil y el diez por ciento de la inversión total del proyecto. Se entiende por inversión total la que corresponde a sumas invertidas en inmuebles, construcciones y obras civiles, maquinaria y equipos, instalación de la planta industrial, puesta en marcha de la misma, activo circulante y activo intangible.

Darán lugar a la aplicación conjunta de las sanciones previstas en los incs. a), b), c) y d) las siguientes infracciones:

1. El incumplimiento de la iniciación y ejecución de las obras en los plazos previstos; salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente acreditados.
2. Abandono de las obras de modo injustificado a juicio de la autoridad de aplicación.
3. La utilización de los bienes que conforman el proyecto autorizado de modo distinto a los expresamente determinados en la autorización respectiva. Este hecho dará lugar también a la aplicación de la sanción de multa del inc. e).

Las demás infracciones serán reprimidas con la pena prevista en el inc. e). Las sumas recaudadas que no tengan afectación específica ingresarán a rentas generales.

De las sanciones impuestas, conforme al procedimiento que determinará el decreto reglamentario, podrá apelarse dentro de los 5 días hábiles de la notificación de las mismas

por ante el Poder Ejecutivo o por ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Federal de la Ciudad de Buenos Aires, siendo la elección de una vía excluyente de la otra.

Art. 8º — Cuando los hechos a que se refiere el artículo anterior también configuren hechos ilícitos reprimidos como delitos y/o infracciones a la legislación penal, impositiva y/o aduanera, lo dispuesto en el artículo anterior se aplicará independientemente y sin perjuicio de la aplicación simultánea de las normas penales, procesales, impositivas y/o aduaneras que correspondieren.

Los hechos a que se refieren los apartados 1, 2, y 3 del artículo precedente en todos los casos tendrán como consecuencia el cobro compulsivo de los tributos no ingresados, con más los intereses y recargos que correspondieren, de conformidad con las previsiones pertinentes de la legislación impositiva y/o aduanera, que serán de aplicación integral a dicho efecto.

Art. 9º — Deróganse las leyes 14.780 y 14.781 [XVIII-A, 314; 316].

Art. 10. — El Poder Ejecutivo podrá ratificar decretos promocionales que hubiere dictado en función de las leyes derogadas por la presente ley o mantenerlos provisoriamente en vigencia, hasta tanto dicte la reglamentación.

Art. 11. — Comuníquese, etc.

LEY 18.588 (*)

Industria — Equipamiento — Importaciones de bienes de capital — Derogación de leyes que autoricen importaciones con derechos distintos a los fijados en la Nomenclatura Arancelaria y Derechos de Importación — Excepciones — Adecuación de la Nomenclatura Arancelaria y Recargos de Importación.

Sanción y promulgación: 6 febrero 1970.

Publicación: B. O. 12/II/70.

Art. 1º — Deróganse todas las leyes que permiten realizar importaciones con derechos de

(*) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 18.588.

Buenos Aires, 6 de febrero de 1970.

Al Excmo. señor Presidente de la Nación:

Tengo el honor de dirigirme al Primer Magistrado para elevar a su consideración un proyecto de ley que, complementado con un proyecto de decreto, persigue resolver el problema del equipamiento tanto para el sector público como para el privado.

Las normas que actualmente regulan la materia, sin que la exégesis pretenda ser exhaustiva, alcanzan a aproximadamente 13 leyes y a más de un centenar de decretos, lo que permite afirmar que prácticamente toda actividad tiene un régimen de equipamiento preferencial, lo que se confirma por las cifras de recaudación aduanera en el rubro. Se ha entendido que debe ponerse fin a esta anarquía legislativa.

Una gran dificultad que ha presentado la aplicación de los regímenes preferenciales es

LEY 19.189 (*)

Impuestos internos — Condonación de los correspondientes a los artículos comercializados durante exposiciones internacionales de productos extranjeros.

Sanción y promulgación: 25 agosto 1971.

Publicación: B. O. 1/IX/71.

Art. 1º — Condónase a los responsables de las deudas en concepto de impuestos internos nacionales y sus accesorios, existentes a la fecha de promulgación de la presente, originadas en el expendio de artículos gravados introducidos al país con exención de derechos de importación e impuesto a las ventas —concedida por decreto del Poder Ejecutivo nacional— formando parte de los productos destinados a exposiciones, ferias o muestras internacionales.

Art. 2º — Comuníquese, etc.

(*) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 19.189.

Buenos Aires, 25 de agosto de 1971.

Al Excmo. señor Presidente de la Nación:

Tenemos el honor de elevar a vuestra consideración el adjunto proyecto de ley por el que se declara la condonación de deudas por impuestos internos correspondientes a los artículos comercializados durante exposiciones de productos internacionales extranjeros realizados en el país en los últimos tiempos.

Por distintos decretos se autorizó la introducción al país libre de derechos de importación, impuesto a las ventas y constitución de depósitos previos a los productos de la artesanía y la industria de, entre otros, Gran Bretaña, Francia e Israel y a los alimentos y bebidas típicos, al material para la construcción de stands y a los artículos de propaganda, a condición de que los productos cuya importación se autorizaba fueran expendidos dentro del recinto en que se realizaban las muestras.

En virtud de que algunos de los productos expendidos en las exposiciones se hallaban al-

(**) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 19.190.

Buenos Aires, 10 de agosto de 1971.

Al Excmo. señor Presidente de la Nación:

Tengo el agrado de dirigirme al Primer Magistrado, a efectos de llevar a vuestro conocimiento que es conveniente que la ley 18.398 [XXIX-C, 2740], ley general de la Prefectura Naval Argentina, brinde al comandante en jefe

LEY 19.190 (**)

Prefectura Naval Argentina — Modificación de la ley general 18.398.

Sanción y promulgación: 26 agosto 1971.

Publicación: B. O. 2/IX/71.

Art. 1º — Reemplácese el texto del art. 10 de la ley 18.398 [XXIX-C, 2740], ley general de la Prefectura Naval Argentina, por el siguiente:

La Prefectura Nacional será ejercida por un oficial almirante del Cuerpo de Combate, Escalafón Comando Naval, de la Armada Argentina, en situación de actividad o retiro, con el título de Prefecto Nacional Naval: la Subprefectura Nacional, por un oficial superior del Cuerpo de Combate, Escalafón Comando Naval o Infantería de Marina, de la Armada Argentina en situación de actividad, o por un oficial superior del máximo grado de la Prefectura

canzados por la ley de impuestos internos nacionales debería ahora, legalmente, exigirse su pago con los correspondientes accesorios, medida ésta que retacearía la finalidad que se pretendió dar a las muestras.

Debe señalarse que resultaría muy improbable, en la oportunidad, determinar las bases imponibles sobre las que habría de calcularse el gravamen, atento a que de la documentación existente no puede —en general— extraerse el detalle de los bienes enajenados, aspecto éste de primordial importancia para la determinación impositiva en virtud de las características específicas del gravamen.

Estas consideraciones y la circunstancia de que, al dictarse los decretos antes citados se pretendió, según surge de sus considerandos, otorgar a las muestras los mayores beneficios posibles en materia impositiva, hacen aconsejable inclinarse por la condonación del gravamen motivo por el cual —careciendo en la materia el Poder Ejecutivo de facultades legales para ello— se propicia la sanción del adjunto proyecto de ley.

Dios guarde a V. E. — Luis M. A. de Pablo Pardo. — Juan A. Quilici.

de la Armada la posibilidad de proponer al Poder Ejecutivo nacional la persona que juzgue más apropiada para ocupar el cargo de subprefecto nacional naval, a fin de poder cumplir en mejor forma las funciones y tareas que son de su competencia.

Las actuales leyes antisubversivas implican una mayor intervención de las autoridades militares en las fuerzas de seguridad, razón que hace necesario contar con la posibilidad de designar un oficial superior de la Armada Argen-

Naval Argentina en situación de actividad, con el título de Subprefecto Nacional Naval. Ambos serán designados por el Poder Ejecutivo nacional a propuesta del comandante en jefe de la Armada y por intermedio del ministro de Defensa. Los demás organismos, por los oficiales superiores, jefes y oficiales de la Prefectura Naval Argentina que designe el prefecto nacional naval, con las denominaciones y atribuciones que determine la respectiva reglamentación.

Art. 2º — La presente ley empezará a regir a partir del día de la fecha.

Art. 3º — Comuníquese, etc.

LEY 19.191 (*)

Industria — Normas para el otorgamiento de crédito bancario interno destinado a facilitar la adquisición de bienes de producción local para ejecución de planes de inversión en el sector oficial.

Sanción y promulgación: 27 agosto 1971.

Publicación: B. O. 8/LX/71.

(*) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 19.191.

Buenos Aires, 27 de agosto de 1971.

Al Excmo. señor Presidente de la Nación:

Tengo el honor de elevar a vuestra consideración el adjunto proyecto de ley por el cual se dictan normas vinculadas con el crédito bancario interno que se destine a facilitar la adquisición de bienes en la industria local para la ejecución de los planes de inversión a cargo del sector oficial.

Esa política crediticia procura colocar a la industria en condiciones financieras semejantes con la competencia externa y persigue el doble propósito de contribuir al logro de una mayor actividad en importantes sectores de la producción local manufacturera y de un paralelo ahorro de divisas.

Para el mejor cumplimiento de los objetivos señalados resulta necesario que el crédito bancario interno para tales finalidades mantenga condiciones compatibles con las vigentes en otros países para financiar a los proveedores en el sector oficial los suministros que demandan planes de inversión pública.

Para suceder al prefecto nacional naval en la conducción de la repartición a su mando, asistiéndolo y cumpliendo tareas de ejecución que éste le delegue, para mejor accionar operativo de la misma.

El art. 10 de la citada ley implide actualmente al comandante en jefe de la Armada proponer

Art. 1º — Mantener excluido de las regulaciones previstas por el art. 12 de la ley 19.151 [v. p. 1431] los regímenes especiales de crédito bancario interno destinados a facilitar la ejecución de los planes de inversión a cargo de organismos oficiales, para las empresas industriales instaladas en el país que efectúen ventas a plazos a organismos comerciales, industriales o de servicios públicos que pertenezcan total o parcialmente al Estado Nacional o a los estados provinciales, tengan patrimonio independiente del de aquéllos y cuenten con recursos para efectuar los pagos, dentro de sus previsiones presupuestarias.

Art. 2º — Las normas del art. 12 de la ley 19.151 serán de aplicación a partir de la fecha que determine el decreto reglamentario que corresponderá dictar.

Art. 3º — Comuníquese, etc.

Ello ha determinado la institución, por parte del sistema bancario, de regímenes crediticios especiales que concurren a facilitar las ventas a plazos de bienes de fabricación en el país adquiridos por organismos oficiales con fines de equipamiento, como medio de sustituir las compras que habitualmente se realizan en el exterior, debido a facilidades financieras que la industria local no estaba en condiciones de ofrecer.

En razón de consideraciones de orden semejante, existe un sistema que atiende las necesidades de las empresas contratistas de obras, trabajos y servicios públicos, en condiciones crediticias especiales ajustadas a las características de ese tipo de realizaciones.

Se considera aconsejable por lo tanto, preservar la continuidad de esas líneas financieras, dentro del indicado objetivo de asegurar el cumplimiento de los planes de inversión de los organismos públicos con el consiguiente ahorro de divisas.

Por lo expuesto, estimo que el adjunto proyecto de ley ha de merecer la aprobación de V. E.

Dios guarde a V. E. — Juan A. Quilici.

la designación de un oficial superior de la Armada Argentina, para cubrir ese cargo.

Por las razones expuestas, elevo a vuestra consideración un proyecto de ley reemplazando el referido artículo.

Dios guarde a V. E. — José R. Cáceres Moñé. — Pedro A. J. Gnavi.

Art. 6° - La presente ley entrará a regir a partir del día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial y tendrá vigencia hasta el 30 de junio de 1973.

Art. 7° - Comuníquese, etc.

LEY 20.094 (*)

Ley de la navegación.

Sanción y promulgación: 15 enero 1973.
Publicación: B. O. 2/III/73.

TITULO I. - Disposiciones preliminares Normas aplicables

Art. 1° - Todas las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua se rigen por las normas de esta ley, por las de las leyes y reglamentos complementarios y por los usos y costumbres. A falta de disposiciones de derecho de la navegación, y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía, se aplicará el derecho común.

Buque y artefacto naval

Art. 2° - Buque es toda construcción flotante destinada a navegar por agua. Artefacto naval es cualquiera otra construcción flotante auxiliar de la navegación pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos.

Buques públicos y privados

Art. 3° - Buques públicos son los afectados al servicio del poder público. Todos los demás, aunque pertenezcan al Estado nacional, a las provincias, a las municipalidades o a un estado extranjero, son buques privados.

(*) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 20.094.

Buenos Aires, 15 de enero de 1973

At Excmo. señor Presidente de la Nación:

Tengo el honor de elevar a la consideración del Primer Magistrado un proyecto de ley de la navegación, cuyas disposiciones integrarán el Código de Comercio.

La necesidad de reformar la legislación vigente en la materia es manifiesta y señalada unánimemente por la doctrina nacional. El libro III del Código de

Buques militares y de policía

Art. 4° - Las disposiciones de esta ley se aplican a los buques privados, y a los buques públicos y artefactos navales en lo que fuere pertinente. No están incluidos en el régimen de esta ley los buques militares y de policía.

Ambito de aplicación

Art. 5° - Las disposiciones de esta ley se aplican a todo tipo de navegación por agua, excepto en lo que estuviere diversamente dispuesto.

Mar libre

Art. 6° - En mar libre y en aguas que se encuentren bajo la soberanía de algún Estado, se encuentran sometidos al ordenamiento jurídico de la República los buques de pabellón nacional, como si fueran territorio argentino, así como las personas que se hallen a bordo de dichos buques, y los hechos y actos que en ellos se realicen.

Mar territorial extranjero

Art. 7° - Se aplicará la misma disposición del artículo precedente a los buques argentinos mientras realicen el paso inofensivo en un mar territorial extranjero, salvo las restricciones impuestas por el derecho internacional público.

TITULO II. - De las normas administrativas

CAPITULO I. - De los bienes destinados a la navegación

SECCION 1ª. - Disposiciones generales

Bienes públicos

Art. 8° - Las aguas navegables de la Nación que sirvan al tráfico y tránsito interjurisdiccional por

Comercio, que la contiene, encara la regulación de la navegación y del tráfico por agua tal como se practicaban en la época de la navegación a vela. Desde la sanción del citado Código, ocurrida en 1859, las instituciones del derecho marítimo, sin perder sus características tradicionales, se han transformado como consecuencia de la utilización del vapor y de la incorporación de otros elementos técnicos a la navegación. Ello hace imperioso adaptar las normas jurídicas a la realidad y necesidades actuales.

El proyecto que se somete a la consideración de V. E. contiene los principios fundamentales de las convenciones internacionales sobre el derecho marítimo, y recoge las soluciones impuestas por la navegación y tráfico modernos. Tiene su origen en el texto

agua, los puertos y cualesquiera otras obras públicas construidas o consagradas a esa finalidad, son bienes públicos destinados a la navegación y sujetos a la jurisdicción nacional.

Delimitación de los bienes públicos

Art. 9º - La delimitación de los bienes públicos destinados a la navegación se hará por el Estado nacional, con intervención de la provincia respectiva, cuando correspondiere.

Uso exclusivo

Art. 10. - El uso exclusivo de los bienes públicos destinados a la navegación, o de zonas determinadas de los mismos, es otorgado por la autoridad nacional o provincial competentes, según el caso, con intervención de los organismos públicos interesados. Cuando a juicio de éstos, el uso exclusivo otorgado constituya un obstáculo o inconveniente para la libre circulación de las riberas o zonas portuarias, afecte a la navegación o al régimen hidráulico del río, lago,

canal o playa, el acto administrativo debe ser confirmado por el Poder Ejecutivo nacional.

Innovación en la forma de uso

Art. 11. - Cualquier innovación en el uso público o privado de los bienes públicos destinados a la navegación, debe ser autorizada por el organismo competente, en los términos del artículo precedente.

Ocupación o uso indebidos

Art. 12. - En caso de ocupación o de uso indebidos de los bienes públicos destinados a la navegación, o contrarios a las normas o requisitos que condicionaron el uso exclusivo otorgado, o cuando en esos lugares se efectúen obras no autorizadas por organismos competentes, la autoridad marítima debe intimar la desocupación de la zona afectada, hacer cesar de inmediato el uso indebido, o disponer la paralización de las obras en infracción, según corresponda. Todo ello, sin perjuicio de las acciones o recursos que podrán ejercer los organismos públicos o los particulares interesados.

redactado por la Comisión creada al efecto por res. 37 de la ex Secretaría de Estado de Justicia, del 22 de noviembre de 1966 elaborado a su vez sobre la base del que preparara el doctor Atilio Malvagni en virtud del convenio celebrado a esos fines con el Poder Ejecutivo nacional y que fuera aprobado por dec. 5496 del 6 de mayo de 1959 [XIX-A, IIª, 322].

La comisión, integrada por representantes del Comando en Jefe de la Armada, Prefectura Naval Argentina, Consejo Nacional de la Marina Mercante y Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Buenos Aires, elevó el proyecto a la entonces Secretaría de Estado de Justicia. Dicho proyecto fue hecho público y remitido en consulta a organismos estatales, entidades privadas interesadas y especialistas en derecho de la navegación. Las diversas opiniones y sugerencias recogidas se evaluaron en este Ministerio y, en algunos casos, las soluciones propuestas se incorporaron al texto definitivo. También se adecuó el articulado del proyecto de la Comisión a las reformas legislativas operadas con posterioridad a su redacción, entre ellas, las normas de índole procesal. Asimismo, entre las modificaciones introducidas se señala la supresión de las normas laborales y penales, que el proyecto de la Comisión contenía, criterio que se adoptó en base a las observaciones formuladas por los ministerios de Obras y Servicios Públicos y de Trabajo, los que señalaron la inconveniencia de que dichas materias fueran reguladas en el proyecto de ley que se trata.

El proyecto que se eleva a la consideración de V. E. es pues el resultado de los que le dieron origen

y de la consulta realizada, con el aporte de las modificaciones y nuevas soluciones introducidas por este Ministerio.

El título I del proyecto determina el ámbito de aplicación de la ley y define y clasifica los buques y artefactos navales.

El título II, atinente a las normas administrativas, contiene la regulación de los bienes destinados a la navegación, del régimen administrativo del buque y del artefacto naval, de la navegación y de otras actividades afines, del personal de la navegación y del régimen a bordo. Con relación a las cosas naufragas, se han incorporado al texto del proyecto las disposiciones de la ley 16.526 [XXIV-C, 2039], arbitrándose, además, algunas soluciones que ésta no preveía, tales como la compatibilidad del abandono a favor del Estado con el abandono limitativo de responsabilidad que el proyecto regula. El régimen administrativo del buque, que comprende lo relativo a su individualización, registro, nacionalidad, construcción y desguace, certificados de seguridad y documentación del buque y de los artefactos navales, está contenido en un capítulo especial. El régimen estructurado se adecua, en lo pertinente, a las disposiciones de la ley 19.170 [XXXI-C, 2802], de Registro Nacional de Buques. El título III se refiere al ejercicio de la navegación y del comercio por agua, y contempla casi todas las instituciones de la materia previstas en el libro III del Código de Comercio.

En lo concerniente a las formalidades para la adquisición, transmisión y extinción de derechos reales, los buques se distinguen en mayores y menores de 10 toneladas. Además, se les otorga el carácter de

ADLA XXXIII-A

Facultades de la autoridad marítima

Art. 13. — Cuando en los casos del artículo anterior, las órdenes impartidas no se cumplan, la autoridad marítima, si razones de interés para la navegación lo justifican, podrá proveer de oficio la desocupación o demolición correspondiente, con cargo a los responsables, y sin perjuicio de las acciones o recursos que pudieren ejercer las entidades oficiales o los particulares interesados.

Innovaciones en las márgenes

Art. 14. — Quedan comprendidas en las prescripciones de los artículos precedentes, las innovaciones que se efectúen en las márgenes de los ríos o canales navegables, hasta una distancia de 35 metros a contar de la respectiva orilla, distancia que puede ser reducida en zonas cuyas características así lo justifiquen.

bienes registrables, defiriéndose sin embargo, a la autoridad pertinente la facultad de eximir del requisito de la registración, respecto de los buques cuyo arqueo total no fuere superior a diez toneladas.

También en este título se precisan los conceptos de armador, agente marítimo y capitán, consagrándose legislativamente criterios ya aceptados por la doctrina y la jurisprudencia nacionales.

El capítulo relativo a los contratos de utilización de buques comprende sus tres géneros: la locación, el fletamento y el transporte. Se recogen en esta normativa las modalidades que los mencionados contratos revisten en el tráfico actual, incorporándose soluciones ya vigentes en la práctica. Cabe señalar, con relación al transporte, que el proyecto reproduce disposiciones de la Convención de Bruselas de 1924, sobre conocimientos y responsabilidades del transportador.

En lo que hace específicamente al contrato de pasaje, las normas del proyecto están inspiradas en las Convenciones de Bruselas de 1961 y 1967 sobre responsabilidad del transportador de pasajeros y de equipajes, respectivamente, y en los usos y costumbres.

En este mismo título se legislan los riesgos de la navegación, tratándose de los abordajes, en disposiciones que sientan los principios de la Convención de Bruselas de 1910. Lo mismo ocurre con relación a la asistencia y el salvamento, la determinación de cuyo salario, tratándose del de los tripulantes, se deja librada a la decisión judicial. Para la liquidación y contribución de averías comunes, se aplican, salvo con-

Extracción de arena y cosas similares

Art. 15. — La extracción de arena, piedra, juncos y cosas similares, se regirá igualmente por las normas de los artículos precedentes.

SECCION 2ª. — De las cosas náufragas en aguas jurisdiccionales

Cosas náufragas

Art. 16. — En los puertos y canales está prohibido arrojar a las aguas objetos o sustancias de cualquier clase. La autoridad competente puede extender esta prohibición a otras zonas donde lo exigiere el interés público.

Las pertenencias de los buques o artefactos navales, mercaderías, materiales y, en general, cualquier cosa arrojada o caída a las aguas de puertos o canales, deben ser extraídos por los propietarios o armadores de aquéllos, o por sus representantes, dentro

de lo contrario, las Reglas de York-Amberes, texto de 1950. También se regulan los aspectos específicos de los seguros marítimos, disponiéndose la aplicación supletoria de la ley 17.418 [XXVII-B, 1677] para los casos no previstos.

Finalmente, el título III se refiere al crédito naval, en disposiciones que contemplan los privilegios sobre el buque, el artefacto naval, el flete, el buque en construcción y las cosas cargadas.

En lo que atañe a la hipoteca naval, en lugar de relegar la hipoteca al último grado de los privilegios el proyecto divide a éstos en dos grupos: uno, que comprende los créditos que tienen preferencia sobre el hipotecario en el que se incluyen los previstos en el art. 4º de la Convención de Bruselas de 1967 sobre hipotecas y privilegios, y otro, que contiene los de rango inferior al de la hipoteca. Ello implica, sin duda, una restricción a los privilegios sobre el buque, que se justifica en la conveniencia de promover el crédito naval, fuente del desarrollo y renovación de la marina mercante nacional. No obstante, se mantiene como crédito preferente al del acreedor hipotecario, el emergente del abordaje y otros incidentes, tal como lo establecen las Convenciones de Bruselas de 1926 y 1967.

Las normas de índole procesal que contiene el proyecto, cuya aplicación importará la simplificación de los trámites judiciales, en los conflictos atinentes a la navegación, se agrupan en el título IV. La inclusión de las mismas se ha efectuado en mérito a que, de acuerdo con el art. 67, inc. 11) de la Constitución Nacional, corresponde a la Nación regular todo lo referente al procedimiento del almirantazgo y jurisdicción marítima.

del plazo que al efecto fije la autoridad marítima. Cuando no se cumpla en tiempo con dicha obligación y el objeto sumergido, a juicio de la autoridad marítima, constituya un obstáculo o un peligro para la navegación, dicha autoridad puede proceder de oficio a la extracción, con cargo a los responsables. Si estos no abonaren el importe de los gastos realizados, dentro del plazo fijado, la autoridad marítima debe depositar lo extraído o removido en la aduana más próxima para su venta en pública subasta. Cuando el producido de la venta no alcance a cubrir los gastos de extracción o de remoción de una cosa arrojada o caída por negligencia, los responsables quedan obligados por el monto de la diferencia. Si lo recaudado superare los gastos efectuados, incluyendo los derechos aduaneros cuando corresponda abonarlos, la diferencia se depositará a la orden del juez competente, quien procederá en la forma que se dispone en el título III, capítulo III, sección 3ª.

Buques y artefactos navales naufragos

Art. 17. — Los buques, artefactos navales y aeronaves y sus restos naufragos de bandera nacional o

extranjera, que se hallen hundidos y varados en aguas jurisdiccionales argentinas y constituyan un obstáculo o peligro para la navegación marítima o fluvial, deben ser extraídos, removidos o demolidos en la forma y condiciones siguientes:

a) La autoridad marítima intimará su extracción, remoción o demolición al propietario o representante legal, fijando plazo para su iniciación, que no será menor de 2 meses ni mayor de 5, así como el tiempo total de su ejecución, contemplando las condiciones y particularidades del caso;

b) Si vencido el plazo fijado, la extracción, remoción o demolición no se hubiera producido, se considerará que el buque, artefacto naval y aeronave o sus restos naufragos han sido abandonados al Estado nacional, realizándose las correspondientes anotaciones de transmisión de dominio;

c) Si iniciados los trabajos de extracción, remoción o demolición dentro del plazo fijado, ellos son abandonados o no se finalizan en término, la

Al respecto, el proyecto consagra expresamente la competencia de los tribunales federales para entender en las causas emergentes de la navegación interjurisdiccional. También dispone la aplicación supletoria del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.

Este título contiene asimismo normas sobre la verificación de la mercadería al tiempo de la descarga, debiéndose señalar en este aspecto las relativas a la actuación y remuneración de peritos, cuya intervención es frecuente en los asuntos marítimos. En particular se tratan el embargo de buques, reconociéndose las soluciones consagradas por la jurisprudencia nacional, el embargo y depósito judicial de efectos, y el procedimiento a seguir en tres casos de notoria especialidad: el abordaje, el concurso especial de acreedores privilegiados sobre un buque y el juicio de limitación de responsabilidad del armador.

En este mismo título se regulan también los procedimientos especiales que comprenden, entre otros, la acción por cobro de salario de asistencia y salvamento, la del pago de la indemnización resultante del contrato de seguro, la acción ejecutiva para la entrega de la carga y cobro de los fletes, el juicio de desalojo del buque arrendado y la venta judicial del buque.

Las normas de derecho internacional privado están contenidas en el título V. Con relación a los conflictos de leyes, el proyecto prevé los casos en que se aplica la ley de la nacionalidad del buque, y los supuestos en que rige la de su situación la del lugar de ejecución del contrato y la del domicilio de una de las partes en litigio.

En este título se establecen los casos de competencia improrrogable de los tribunales nacionales y se regulan los supuestos en que resulta legítimo para las partes optar por otro tribunal. En caso de competencia de los tribunales argentinos, se autoriza a entender en las cuestiones de derecho marítimo a tribunales extranjeros o arbitrales, siempre que el hecho generador del proceso ya se hubiera producido.

La sanción de proyecto que se somete a la consideración de V. E. ha de constituir al medio apto para la regulación de la actividad marítima de acuerdo con las condiciones en que actualmente se desenvuelve y que por otra parte, es de transcendental importancia para el desarrollo nacional.

El presente proyecto encuadra en las Políticas Nacionales números 54, 81 y 112, aprobadas por dec. 46/70 de la Junta de Comandantes en Jefe [XXX-B, 1899].

Dios guarde a V. E. — Gervasio R. Colombres.

LEY DE LA NAVEGACION

TITULO I — Disposiciones preliminares (arts. 1º a 7º)

TITULO II — De las normas administrativas

CAPITULO I — De los buques destinados a la navegación

Sección 1ª: Disposiciones generales (arts. 8º a 15).

Sección 2ª: De las cosas naufragas en aguas jurisdiccionales (arts. 16 a 25).

autoridad marítima puede, previa resolución fundada, otorgar un nuevo plazo. En caso de no hacerlo se procederá conforme al inciso anterior.

En todos estos casos, el propietario o su representante legal, que se sienta afectado, puede recurrir por ante la cámara federal competente dentro del plazo de 5 días de notificada la resolución de la autoridad marítima.

Cuando se trate de buques, artefactos navales y aeronaves de bandera extranjera o de sus restos naufragos, sean sus propietarios personas jurídicas o físicas, argentinas o extranjeras, se dará también aviso al consulado que tenga a su cargo la representación de los intereses del estado de la bandera.

Buques y artefactos navales de bandera no identificada

Art. 18. — Cuando se trate de buques, artefactos navales y aeronaves de bandera no identificada y propiedad desconocida, o de sus restos naufragos, se aplican las disposiciones del artículo precedente, rea-

lizándose la intimación a que se refiere el inciso a) de dicho artículo por medio de edictos, los cuales se publicaran en el boletín Oficial y en el diario de mayor difusión de la zona donde aquellos se hallen ubicados. La publicación se hará por un plazo no mayor de 10 días, fijado por la autoridad marítima de acuerdo con la importancia del obstáculo que deba ser extraído, removido o demolido.

Si sólo se conoce la bandera del buque, artefacto naval y aeronave o de sus restos naufragos, además de la publicación por edictos, se deberá efectuar el aviso al consulado, previsto en el último párrafo del art. 17.

Abandono en favor del Estado

Art. 19. — El propietario, armador o explotador de un buque, artefacto naval, aeronave o de sus restos naufragos hundidos o varados en aguas jurisdiccionales argentinas, puede limitar su responsabilidad por los gastos de extracción o remoción haciendo abandono de aquéllos a favor del Estado, quien dis-

Sección 3ª: De los daños a instalaciones portuarias (arts. 26 a 28).

Sección 4ª: De los buques en puerto (arts. 29 a 42).

CAPITULO II. — Régimen administrativo del buque y del artefacto naval.

Sección 1ª: De la individualización del buque y del artefacto naval (arts. 45 a 50).

Sección 2ª: Del registro y nacionalidad de los buques e inscripción de los artefactos navales (arts. 51 a 58).

Sección 3ª: De la construcción, modificación o reparación de buques o artefactos navales (art. 59 a 66).

Sección 4ª: Del desguace o extracción de buques o artefactos navales (arts. 67 a 70).

Sección 5ª: De las condiciones de seguridad e idoneidad de buques y artefactos navales (arts. 71 a 73).

Sección 6ª: De las inspecciones de seguridad de buques, y de artefactos navales (arts. 74 a 79).

Sección 7ª: De los certificados de seguridad (arts. 80 a 82).

Sección 8ª: De la documentación del buque y del artefacto naval (arts. 83 a 88).

CAPITULO III. — De la navegación y de otras actividades afines

Sección 1ª: De la navegación en general (arts. 89 a 93).

Sección 2ª: De la navegación en convoy y de las angadas (arts. 94 a 98).

Sección 3ª: Servicios auxiliares (arts. 99 a 103).

CAPITULO IV. — Del personal de la navegación.

Sección 1ª: Disposiciones generales (arts. 104 a 105).

Sección 2ª: Del personal embarcado (arts. 106 a 110).

Sección 3ª: Del personal terrestre de la navegación (art. 111).

Sección 4ª: De la habilitación del personal embarcado (arts. 112 a 114).

Sección 5ª: De la habilitación del personal terrestre de la navegación (arts. 115 y 116).

Sección 6ª: De las inhabilitaciones (arts. 117 a 119).

CAPITULO V. — Del régimen a bordo

Sección 1ª: Del capitán (arts. 120 a 136).

Sección 2ª: De la tripulación (arts. 137 a 144).

Sección 3ª: De los prácticos (arts. 145 a 147).

TITULO III. — Del ejercicio de la navegación y del comercio por agua

Capítulo I. — Propiedad y armamento del buque

Sección 1ª: Del contrato de construcción del buque y del artefacto naval (arts. 148 a 153).

pondrá de ellos de acuerdo con lo establecido en esta sección.

El abandono al Estado a que se refiere el párrafo precedente debe hacerse mediante declaración practicada ante la autoridad marítima por su propietario o representante debidamente autorizado, manifestando su voluntad de desprenderse de la propiedad y haciendo entrega del título correspondiente.

No se puede invocar el abandono frente al Estado como limitación de responsabilidad, ni éste está obligado a admitirlo, cuando el propietario o armador hayan incurrido en dolo o actuado con conciencia temeraria de que el daño podría producirse, y como consecuencia de ello se ocasionaren graves perjuicios.

Los buques, artefactos navales y aeronaves o sus restos naufragos que hubieran pasado al dominio del Estado, pueden ser ofrecidos en venta mediante licitación pública por la autoridad marítima sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 20.

Efectos del abandono

Art. 20. — El abandono de los buques, artefactos navales y aeronaves, hundidos o varados, o de sus restos naufragos, o de cualquier cosa arrojada o caída en aguas de puertos o canales navegables, a favor del Estado y aceptado por éste, no compromete su responsabilidad sino hasta el valor excedente que resulte, deducidos los gastos de extracción o de remoción de la cosa abandonada.

El abandono al Estado, sea voluntario o en virtud de lo dispuesto en los arts. 17 y 18, no es incompatible con la limitación de responsabilidad frente a los acreedores establecida en el título III, capítulo I, sección 4ª de esta ley, y los terceros reclamantes pueden ejercitar sus derechos sobre el buque, artefacto naval, aeronave o sus restos naufragos.

Sección 2ª: De la propiedad del buque y del artefacto naval (arts. 154 a 163).

Sección 3ª: De la copropiedad naval (arts. 164 a 169).

Sección 4ª: Del armador (arts. 170 a 182).

Sección 5ª: De la coparticipación naval (arts. 183 a 192).

Sección 6ª: Del agente marítimo (arts. 193 a 200).

Sección 7ª: Del capitán (arts. 201 a 218).

CAPITULO II. — De los contratos de utilización de los buques

Sección 1ª: De la locación de buques (arts. 219 a 226).

Sección 2ª: Del fletamento a tiempo (arts. 227 a 240).

Sección 3ª: Del fletamento total o parcial (arts. 241 a 258).

Sección 4ª: Del transporte de carga general (arts. 259 a 266).

Sección 5ª: Disposiciones comunes.

Parte 1ª: Definiciones y ámbito de aplicación (arts. 267 a 269).

Parte 2ª: Responsabilidad por pérdidas y daños (arts. 270 a 294).

Parte 3ª: Conocimientos (arts. 295 a 307).

Parte 4ª: Flete (arts. 308 a 314).

Parte 5ª: Resolución del contrato (art. 315).

Parte 6ª: Navegación en pequeñas embarcaciones (art. 316).

Sección 6ª: Del transporte de personas.

Parte 1ª: Normas generales (arts. 317 a 346).

Parte 2ª: Transporte de pasajeros en líneas regulares (arts. 347 a 351).

Parte 3ª: Transporte gratuito y amistoso (arts. 352 y 353).

Sección 7ª: Del contrato de remolque (arts. 354 a 357).

CAPITULO III. — De los riesgos de la navegación

Sección 1ª: De los abordajes (arts. 358 a 370).

Sección 2ª: De la asistencia y del salvamento (arts. 371 a 386).

Sección 3ª: De los naufragios, reflotamientos y recuperaciones (arts. 387 a 398).

Sección 4ª: De los hallazgos en aguas navegables (arts. 399 a 402).

Sección 5ª: De la avería común o gruesa (arts. 403 a 407).

Sección 6ª: De los seguros.

Parte 1ª: Disposiciones generales (arts. 408 a 424).

Parte 2ª: Seguros de intereses vinculados al buque (arts. 425 a 436).

Parte 3ª: Seguro de intereses vinculados a los efectos (arts. 437 a 446).

Parte 4ª: Otros seguros (arts. 447 a 453).

Parte 5ª: De las acciones que emergen del contrato de seguro. Del abandono (arts. 454 a 467).

Parte 6ª: De la prescripción (arts. 468 a 470).

CAPITULO IV. — Del crédito naval.

Sección 1ª: Disposiciones generales (arts. 471 a 475).

Sección 2ª: De los privilegios sobre el buque, el artefacto naval y el flete (arts. 476 a 489).



Operaciones de rastreo, remoción o demolición

Art. 21. — Toda operación de rastreo y de extracción, remoción o demolición de buques y demás cosas hundidas en aguas o canales navegables debe ser autorizada por la autoridad marítima, la que puede vigilar la operación y fijar las condiciones y plazos para la realización de la misma.

En los casos de reflotamiento voluntario de buques, artefactos navales y aeronaves, o sus restos náufragos, que no constituyan obstáculo o peligro para la navegación, se aplican las disposiciones del título III, capítulo III, sección 3ª.

Obstáculos a la navegación

Art. 22. — No están comprendidos en las disposiciones de los arts. 17 y 18 los buques, artefactos navales y aeronaves, o sus restos náufragos, de bandera nacional, extranjera o no identificada o de propiedad argentina, extranjera o desconocida, que constituyan un obstáculo o peligro insalvable para la navegación marítima o fluvial, de naturaleza tal que su extracción, remoción o demolición deba ser inmediata según resolución fundada de la autoridad marítima.

El organismo estatal competente debe proceder de oficio a efectuar los estudios y trabajos necesarios para realizar la extracción, remoción o demolición inmediata del obstáculo, con cargo a los propietarios o a sus representantes legales, siempre que no haga uso del derecho de abandono.

Cuando los buques, artefactos navales y aeronaves, o sus restos náufragos, sean de bandera extranjera, se debe efectuar previamente el aviso al consulado previsto en el último párrafo del art. 17.

Abono de los gastos realizados

Art. 23. — Si los propietarios o representantes legales del buque, artefacto naval o aeronave, o sus restos náufragos, no abonaron el importe de los gastos realizados, dentro del plazo que fije la autoridad marítima, ésta debe depositar lo extraído o removido en la aduana más próxima para su venta en pública subasta. Cuando el producido de la venta no alcance a cubrir los gastos de extracción o remoción, los responsables quedan obligados por el monto de la diferencia. Si lo recaudado supera los gastos efectuados,

Sección 3ª: De los privilegios sobre el buque y el artefacto naval en construcción (arts. 490 a 493).

Sección 4ª: De los privilegios sobre las cosas cargadas (arts. 494 a 498).

Sección 5ª: De la hipoteca naval (arts. 499 a 514).

TITULO IV. — De las normas procesales

CAPITULO I. — Disposiciones generales (arts. 515 a 519).

CAPITULO II. — De la verificación de la mercadería al tiempo de la descarga (arts. 520 a 530).

CAPITULO III. — Del embargo de buques (arts. 531 a 541).

CAPITULO IV. — Del embargo y del depósito judicial de efectos (arts. 542 a 547).

CAPITULO V. — Del procedimiento en el juicio del abordaje (arts. 548 a 552).

CAPITULO VI. — Del concurso especial de acreedores privilegiados sobre un buque (arts. 553 a 560).

CAPITULO VII. — Del juicio de limitación de responsabilidad del armador (arts. 561 a 577).

CAPITULO VIII. — De los procedimientos especiales

Sección 1ª: De la verificación de la protesta de mar (art. 578).

Sección 2ª: De la acción por cobro de salario de asistencia o de salvamento (art. 579).

Sección 3ª: De la avería gruesa (arts. 580 a 582).

Sección 4ª: De la acción por pago provisorio e inmediato de la indemnización emergente del contrato de seguro (arts. 583 y 584).

Sección 5ª: De la acción ejecutiva para la entrega de la carga (arts. 585 a 587).

Sección 6ª: Del cobro ejecutivo de fletes (arts. 588 a 590).

Sección 7ª: De los interdictos (art. 591).

Sección 8ª: Del juicio de desalojo del buque arrendado (art. 592).

Sección 9ª: De la venta judicial del buque (art. 593).

Sección 10ª: De los juicios que atañen a los tripulantes (arts. 594 a 595).

Sección 11ª: Sumarios administrativos (art. 596).

TITULO V. — De las normas de derecho internacional privado

CAPITULO I. — De los conflictos de leyes (arts. 597 a 611).

CAPITULO II. — De los conflictos de competencia (arts. 612 a 621).

TITULO VI. — Disposiciones complementarias y transitorias (arts. 622 a 630).

ADLA XXXIII-A

incluyendo derechos aduaneros, si corresponde abonarlos, la diferencia se debe depositar a la orden del juez competente, quien procederá en la forma que se dispone en el título III, capítulo III, sección 3ª.

Existencia de causas pendientes

Art. 24. - En los casos de los artículos precedentes, cuando el buque, artefacto naval y aeronave, o sus restos náufragos, tengan relación con un proceso civil o penal, antes de toda actuación se debe recabar la autorización del magistrado que interviene en la causa. No obstante ello, la autoridad marítima puede proceder en la forma prevista en el art. 22, dando aviso al juez interviniente.

Art. 25. - En todos los supuestos comprendidos en la presente sección debe darse intervención a la autoridad aduanera correspondiente.

SECCION 3ª. - De los daños a instalaciones portuarias

Reparación de daños

Art. 26. - En los casos de daños ocasionados a almacenes, muelles públicos o privados u otras obras portuarias, o elementos de balizamiento y, en general, a cualquier instalación, implemento o artefacto destinados a servir a la navegación o a las operaciones portuarias, la autoridad marítima, estimado el perjuicio en las actuaciones administrativas, lo hará saber a los interesados, si estuvieren individualizados.

Cuando medien razones de urgencia, a juicio de la autoridad marítima, ésta intimará al presunto responsable la reparación del daño causado dentro del plazo que fije. Si el intimado no cumple en tiempo su obligación, o si existen razones de urgencia, la autoridad marítima procederá de oficio a la reparación o autorizará a los damnificados a efectuarla con cargo a aquél.

Para obtener la repetición de los gastos debe accionarse judicialmente contra el presunto responsable.

Fianza por gastos de reparación

Art. 27. - Cuando el daño sea causado por un buque, artefacto naval o aeronave, la autoridad marítima exigirá a su propietario, armador o explotador o en representación de éstos, al capitán o agente marítimo, una fianza real o personal en garantía de los gastos de reparación. Dicha fianza, que se mantendrá mientras no se abonen tales gastos o se establezca la inexistencia de responsabilidad, se exigirá bajo apercibimiento de detención del buque, artefacto naval o aeronave, y de no despachar ningún otro perteneciente al responsable, o explotado por él, si aquél ha

salido de la jurisdicción nacional. En los conveyes la referida obligación recae sobre el propietario o armador del buque que directamente causó el daño.

Denuncia

Art. 28. - Todo el que encuentre en aguas navegables o en sus playas, pertenencias de buques u objetos procedentes de naufragio o echazón, está obligado a denunciarlo a la autoridad marítima, o en su defecto, a la autoridad local, sin perjuicio de la intervención que compete a la aduana.

SECCION 4ª. - De los buques en puerto

Puerto

Art. 29. - Denominase puerto al ámbito espacial que comprende, por el agua: los diques, dársenas, muelles, radas, fondeaderos, escolleras y canales de acceso y derivación; y por tierra: el conjunto de instalaciones, edificios, terrenos y vías de comunicación indispensables para la normal actividad y desarrollo de la navegación.

Límites de zonas portuarias

Art. 30. - Los límites de las zonas portuarias se establecen de acuerdo con lo dispuesto en el art. 9º y con intervención de los organismos nacionales interesados. Cuando las zonas portuarias no estén expresamente delimitadas, se reconocerán como tales las establecidas por la práctica y el uso, en concordancia con el criterio del artículo precedente.

Navegación en puertos y canales

Art. 31. - La navegación en los puertos y sus canales de acceso se rige por las disposiciones del capítulo III del presente título, en cuanto no sean modificadas por las de este capítulo. A tal efecto, la autoridad marítima regulará la navegación, remolque y practica, de acuerdo con las características hidrográficas de los distintos puertos.

Facultad de la autoridad marítima

Art. 32. - La autoridad marítima puede prohibir la navegación en los puertos y en sus canales de acceso, así como también la entrada y salida de buques y aeronaves, cuando las condiciones meteorológicas e hidrográficas resulten peligrosas, o existan obstáculos para la navegación, o medien razones de orden público.

Prohibición de navegar

Art. 33. - La autoridad marítima debe prohibir la navegación en los puertos, así como también la entrada y salida de los mismos, a los buques que se

ADLA XXXIII-A

hallen en deficientes condiciones de navegabilidad, de manera tal que pudieren constituir un peligro para su propia seguridad o para la de terceros.

Seguridad de la navegación

Art. 34. — La entrada, amarre y salida de los buques o aeronaves y, en su caso, la de los artefactos navales, en todo lo relativo a la seguridad de la navegación, son regulados por la autoridad marítima.

Autorización para entrar y salir de puerto

Art. 35. — La autorización para entrar y salir de puerto se concede por la autoridad marítima, a solicitud de los armadores, explotadores o de sus agentes, o del capitán del buque, comandante de aeronave o encargado de artefacto naval. La autorización se sujeta al cumplimiento previo de las disposiciones sobre seguridad de la navegación, sanitarias, aduaneras y portuarias vigentes.

Exhibición de la documentación

Art. 36. — Sin perjuicio de los demás requisitos que establezcan la reglamentación, el capitán del buque, comandante de aeronave o encargado de artefacto naval, deben exhibir ante la autoridad marítima la documentación referente al buque aeronave o artefacto naval.

Arribada forzosa

Art. 37. — En caso de arribada forzosa, el cumplimiento de las disposiciones sobre entrada y salida de puerto, se ajustará a las circunstancias particulares de cada caso.

Responsabilidad del capitán

Art. 38. — Todas las maniobras para entrar, amarrear o salir de puerto, se efectúan bajo la responsabilidad directa del capitán del buque, a cuyo efecto todos los que colaboren en ello deben obedecer sus órdenes e instrucciones.

Atribuciones de la autoridad marítima

Art. 39. — Corresponde a la autoridad marítima regular lo referente a:

a) La seguridad del amarre y fondeo de buques y artefactos navales y, en su caso, de las aeronaves;

b) El uso de muelles, fondeaderos, atracaderos y artefactos de amarre y demás medios destinados a tales fines, y las operaciones de carga, descarga, alije y custodia de mercadería, y de embarco, desembarco

y traspaso de pasajeros, de acuerdo con las características de cada puerto y sólo en orden a la seguridad pública en general y a la de la navegación en particular.

c) Los elementos de señalamiento, seguridad y auxilio y el personal de vigilancia de buques, artefactos navales o aeronaves.

Izar bandera y empavesado

Art. 40. — Todo buque amarrado o fondeado en puerto debe izar la bandera de su nacionalidad. Los buques extranjeros deben izar también la bandera argentina. El empavesado de los buques será regido por la autoridad marítima.

Facultades de la autoridad marítima

Art. 41. — La autoridad marítima puede:

a) Disponer, incluso de oficio y con cargo al buque, cuando razones de seguridad así lo exijan, cambios de lugar del sitio de amarre o la ejecución de cualquier maniobra, pudiendo llegar en caso de urgencia al corte de amarras;

b) Ordenar, en caso de siniestro, que los buques y sus respectivas tripulaciones sean puestos a su disposición a los fines necesarios.

Los buques que hayan prestado auxilio pueden accionar directamente contra los terceros beneficiarios o reclamar ante la autoridad marítima por las indemnizaciones y compensaciones que correspondan a dichos servicios. En este último caso la autoridad marítima tiene acción contra los terceros beneficiarios por el monto de dichas indemnizaciones y compensaciones.

Obligaciones de los buques en puertos

Art. 42. — Los buques surtos en puerto están obligados recíprocamente a facilitar las respectivas operaciones de carga y descarga, en cuanto las mismas no los perjudiquen o les causen averías. Pero ningún buque puede interrumpir las operaciones de otro, salvo en los casos de estar listo para zarpar.

CAPITULO II. — Regimen administrativo del buque y del artefacto naval

SECCION Iª — De la individualización del buque y del artefacto naval

Buques argentinos

Art. 43. — Los buques argentinos se individualizan, en el orden interno y a todos los efectos legales, por

su nombre, número, puerto de la matrícula y tonelaje de arqueo.

Nombre

Art. 44. - El nombre del buque no puede ser igual al de otro buque de las mismas características. A tal efecto la reglamentación regulará la imposición, uso y cese de dicho elemento de individualización.

Matrícula

Art. 45. - El número de matrícula del buque o artefacto naval es el de inscripción en el registro correspondiente.

Deber de exhibición

Art. 46. - Todo buque debe ostentar en lugar visible la bandera nacional, su nombre, puerto y número de matrícula.

Arqueo

Art. 47. - El arqueo de los buques se efectúa por la autoridad marítima, de acuerdo con las normas reglamentarias.

Distinciones

Art. 48. - Buque mayor es el que registra un arqueo total no menor de diez (10) toneladas.

Buque menor es aquél cuyo arqueo total es inferior a esa cifra. Los buques se distinguen también por su naturaleza, por la finalidad de servicios que prestan y por la navegación que efectúan.

Reglamentación

Art. 49. - La reglamentación regulará el alcance y contenido de las distinciones establecidas en el artículo precedente.

Individualización de los artefactos navales

Art. 50. - Los artefactos navales se individualizarán por el número de su inscripción en el registro correspondiente, y demás recaudos que fije la reglamentación.

SECCION 2ª - Del registro y nacionalidad de los buques e inscripción de los artefactos navales

Efectos de la inscripción

Art. 51. - La inscripción en la matrícula nacional confiere al buque o artefacto naval la nacionalidad

argentina y el derecho de enarbolar el pabellón nacional.

Requisitos

Art. 52. - Para inscribir un buque o artefacto naval en la matrícula nacional debe acreditarse:

a) El cumplimiento de las exigencias reglamentarias sobre construcción y condiciones de navegabilidad e idoneidad del buque o artefacto naval;

b) Que su propietario está domiciliado en el país y si se trata de una copropiedad naval, que la mayoría de los copropietarios cuyos derechos sobre el buque o artefacto naval exceden la mitad del valor de éstos, reúnen la misma condición;

c) Si fuere titular de la propiedad una sociedad, que ésta se haya constituido de acuerdo con las leyes de la Nación, o que habiéndose constituido en el extranjero, tenga en la República sucursal, asiento o cualquier otra especie de representación permanente, de acuerdo con lo dispuesto en la ley respectiva.

Requisitos de inscripción de buque extranjero

Art. 53. - Si el buque o artefacto naval se hubiese construido en el extranjero debe presentarse, además, el pasavante de navegación expedido por la autoridad consular argentina, y si hubiese estado inscripto en un registro extranjero también el cese de bandera. Este no se requiere cuando el buque extranjero sea vendido judicialmente por orden de los tribunales del país. El otorgamiento del pasavante de navegación confiere los derechos del art. 51 en forma provisional y en los términos y condiciones de su concesión.

Certificado de matrícula

Art. 54. - La autoridad marítima otorgará a todo buque o artefacto naval que se inscriba en la matrícula nacional un "certificado de matrícula" en el que conste el nombre del buque o artefacto naval y el de su propietario, el número de matrícula y la medida de los arqueos total y neto cuando se trate de buque, así como los demás datos contenidos en el folio de su inscripción.

Eliminación de la matrícula nacional

Art. 55. - La eliminación de un buque o artefacto naval de la matrícula nacional debe disponerse en los siguientes casos:

ADLA XXXIII-A

a) Por innavegabilidad absoluta o pérdida total comprobada y declarada por la autoridad marítima;

b) Por presunción fundada de pérdida, después de transcurrido un año desde la última noticia del buque o artefacto naval;

c) Por desguace;

d) Por cancelación de la inscripción a solicitud de su propietario.

Recursos

Art. 56. — La inscripción o eliminación de un buque o artefacto naval en la matrícula nacional, serán autorizadas siempre que no se afectaren intereses públicos. De las decisiones del organismo competente, podrá recurrirse dentro de los 15 días de notificada la resolución ante la cámara federal respectiva.

Recaudos

Art. 57. — Concedida la autorización para la eliminación de la matrícula nacional, de acuerdo con lo previsto en el artículo anterior, la autoridad marítima procederá a efectuarla previo certificado de libre disponibilidad otorgado por el Registro Nacional de Buques y demás recaudos que exija la reglamentación.

Reglamentación

Art. 58. — El régimen de registro y cancelación de la inscripción de los buques y artefactos navales en todo cuanto no esté previsto en esta ley y en la que rige el Registro Nacional de Buques, será fijado por la reglamentación.

SECCION 3ª. — De la construcción, modificación o reparación de buques o artefactos navales

Registro de empresas

Art. 59. — Las empresas dedicadas a la construcción, modificación, reparación, desguace o extracción de buques o artefactos navales, para poder realizar los trabajos de su especialidad, deben estar inscriptas en el registro que llevará la autoridad competente.

Facultades de la reglamentación

Art. 60. — La reglamentación determinará la forma de llevar dicho registro, y los requisitos que deben cumplir las empresas, para su inscripción en el mismo.

ADLA XXXIII-A

Deber de información

Art. 61. — Toda construcción, modificación o reparación de un buque o artefacto naval, debe ser comunicada a la autoridad marítima.

Exigencias técnicas y administrativas

Art. 62. — La reglamentación, de acuerdo con el tonelaje, la naturaleza, la finalidad de los servicios y la navegación a efectuarse, establece las exigencias técnicas y administrativas a que se han de ajustar la construcción, modificación o reparación de buques o artefactos navales.

Construcciones y reparaciones en el extranjero

Art. 63. — Los buques o artefactos navales construidos o que se construyan en el extranjero y los buques argentinos que se modifiquen o reparen fuera del país, deben responder a las exigencias técnicas establecidas en la reglamentación para inscribirse en el Registro Nacional de Buques.

Facultades de la autoridad marítima

Art. 64. — La autoridad marítima ejerce, en jurisdicción argentina, la vigilancia técnica sobre construcción, modificación o reparación de buques o artefactos navales.

Inobservancia de las exigencias

Art. 65. — En caso de inobservancia de las exigencias técnicas de seguridad o administrativas referentes a la construcción, modificación o reparación de buques o artefactos navales, la autoridad marítima puede disponer la paralización de los trabajos o la prohibición de navegar, según corresponda.

Intervención aduanera

Art. 66. — Lo establecido en los artículos precedentes es aplicable a la construcción, modificación, instalación, reparación y retiro de máquinas, motores, calderas o equipos eléctricos o radioeléctricos de los buques o artefactos navales. Para todo ingreso o egreso de los elementos de que se trate a y de la zona fiscal o de abordaje de los buques o artefactos si éstos se encuentran fuera de ella, la aduana tomará la intervención que le compete.

SECCION 4ª. — Del desguace o extracción de buques o artefactos navales

Desguace de buques o artefactos navales

Art. 67. — El desguace de un buque o artefacto naval debe ser autorizado por la autoridad marítima, la que determinará las condiciones de seguridad y plazo de los trabajos, cuando éstos se realicen en lugares de uso público.

Recursos

Art. 68. — El desguace no será autorizado cuando afecte intereses de acreedores del propietario o armador del buque o artefacto naval. De las resoluciones que al respecto adopte el organismo competente puede recurrirse en la forma dispuesta en el art. 56.

Paralización de los trabajos

Art. 69. — La fiscalización de los trabajos de desguace, en cuanto a seguridad, es ejercida por la autoridad marítima, quien podrá ordenar su paralización cuando compruebe que no se ajusta a las especificaciones de la autorización respectiva.

Intervención aduanera

Art. 70. — La extracción, remoción o demolición de buques o artefactos navales hundidos o varados se rige por las precedentes disposiciones en cuanto les fueren aplicables, sin perjuicio de la intervención propia de la aduana.

SECCION 5ª. — De las condiciones de seguridad e idoneidad de buques y artefactos navales

Condiciones de seguridad

Art. 71. — Los buques y artefactos navales deben reunir las condiciones de seguridad previstas en las convenciones internacionales incorporadas al ordenamiento jurídico nacional y las que establezca la reglamentación.

Art. 72. — Las condiciones de seguridad de los buques y artefactos navales a que se refiere el artículo anterior, se determinarán de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y la navegación que efectúen.

Vigilancia técnica

Art. 73. — La vigilancia técnica sobre las condiciones de seguridad de los buques y artefactos navales es ejercida por la autoridad marítima, mediante las inspecciones ordinarias y extraordinarias que establezcan la reglamentación y las convenciones internacionales mencionadas en el art. 71.

SECCION 6ª — De las inspecciones de seguridad de buques y de artefactos navales

Inspecciones ordinarias

Art. 74. — Las inspecciones ordinarias se efectúan dentro de los plazos y lugares que al efecto fije la reglamentación.

Inspecciones extraordinarias

Art. 75. — Las inspecciones extraordinarias se dispondrán cuando la autoridad marítima lo considere conveniente o en caso de avería que pueda afectar la navegabilidad e idoneidad del buque o artefacto naval.

Otros casos

Art. 76. — Se consideran extraordinarias las inspecciones ordinarias que por causas imputables al buque se realicen fuera de los plazos o lugares determinados por la reglamentación.

Cargo de las inspecciones

Art. 77. — Las inspecciones, cualquiera fuera su naturaleza, se efectuarán con cargo al propietario o armador del buque o artefacto naval, salvo las inspecciones extraordinarias cuando resulten injustificadas.

Tarifas

Art. 78. — La tarifa correspondiente al servicio de inspecciones será fijada por el Poder Ejecutivo nacional. Lo recaudado en tal concepto ingresará a un fondo especial, con el cual la autoridad marítima debe atender los gastos del servicio.

Buque extranjero

Art. 79. — La autoridad marítima, cuando tenga dudas sobre las condiciones de navegabilidad de un buque extranjero, puede disponer su inspección y aun impedir su salida, dando aviso de ello al respectivo cónsul. Dicha inspección se considerará extraordinaria y con cargo al buque, salvo que resulte injustificada.

SECCION 7ª. — De los certificados de seguridad

Certificados de seguridad

Art. 80. — La autoridad marítima otorga los correspondientes certificados de seguridad a los buques y artefactos navales que sean inspeccionados y que reúnan las condiciones de seguridad previstas en las convenciones internacionales incorporadas al ordenamiento jurídico nacional y en la reglamentación. Las constancias de estos certificados hacen fe de su contenido, salvo prueba en contrario.

Facultades de la reglamentación

Art. 81. — La reglamentación establecerá la forma, contenido, plazo de duración y condiciones de prórroga de los certificados de seguridad.

ADLA XXXIII-A

Exhibición de los certificados

Art. 82. - Los certificados de seguridad serán exhibidos en un lugar bien visible y de fácil acceso en el buque o artefacto naval. La carencia o el vencimiento de los certificados de seguridad implica para el buque o artefacto naval la prohibición de navegar o de prestar los servicios a que se halle destinado,

SECCION 3ª - De la documentación del buque y del artefacto naval

Documentación

Art. 83. - Los buques y artefactos navales, según corresponda, de acuerdo con la reglamentación, deben tener a bordo la siguiente documentación:

- a) Certificado de matrícula;
- b) Libro de rol;
- c) Certificado de arqueo, de seguridad y de francobordo;
- d) Documentación sanitaria;
- e) Diario de navegación;
- f) Diario de máquinas;
- g) Lista de pasajeros;
- h) Libro de quejas en los buques de pasajeros;
- i) Licencia de instalación radioeléctrica;
- j) Diario de radio, si corresponde de acuerdo con las reglamentaciones internacionales;
- k) Un ejemplar de esta ley;
- l) Los demás libros y documentos exigidos por las leyes y reglamentos.

Diarios de navegación y de máquinas

Art. 84. - El diario de navegación y el de máquinas, deben llevarse encuadernados, foliados, rubricados y sellados, hoja por hoja, por la autoridad marítima y sin interlineaciones, raspaduras ni enmiendas. Los asientos deben ser continuados y datados, firmados por el capitán los del diario de navegación y por el jefe de servicio de máquinas los del diario de máquinas.

Libro de rol

Art. 85. - El libro de rol debe expresar, necesariamente, el nombre y número de matrícula del buque,

y el nombre, apellido, nacionalidad, edad, estado civil, domicilio y número de matrícula del capitán y demás tripulantes, con indicación de la habilitación y empleos correspondientes, así como las condiciones de los contratos de ajuste, en la forma que establece la norma legal laboral específica.

Diario de navegación

Art. 86. - En el diario de navegación se asentarán los acaecimientos de la navegación y todas las novedades ocurridas a bordo durante el viaje, relativas a buque, tripulación, carga y pasajeros, y especialmente:

- a) La situación, derrota y maniobras realizadas por el buque;
- b) Las observaciones meteorológicas e hidrográficas efectuadas a bordo;
- c) Los actos cumplidos por el capitán en su carácter de funcionario público;
- d) Las actas de los consejos celebrados por los oficiales;
- e) Toda circunstancia establecida en leyes y reglamentos.

Visación del diario de navegación

Art. 87. - Al llegar el buque a puerto, la autoridad marítima si éste es argentino, o el cónsul, si se trata de puerto extranjero, deben visar el diario de navegación e inutilizar los blancos que se hayan dejado entre sus anotaciones.

Archivo del diario de navegación

Art. 88. - La autoridad marítima al entregar a cada buque un ejemplar del diario de navegación, debe retirar y archivar el anterior durante el tiempo que fije la reglamentación, el que será exhibido en el archivo correspondiente a cualquier interesado que lo solicite.

CAPITULO III - De la navegación y de otras actividades afines

SECCION 1ª - De la navegación en general

Navegación en aguas jurisdiccionales

Art. 89. - La navegación en aguas de jurisdicción nacional es regulada por la autoridad marítima, quien, a tal efecto, dicta las reglas de gobierno, maniobra, luces y señales correspondientes a las distin-

Las zonas y modalidades de navegación y al sistema de propulsión empleado.

Distinción de circunstancias

Art. 90. - A los efectos del artículo anterior se distinguen las siguientes circunstancias.

a) Zonas de navegación: marítima, fluvial, portuaria y lacustre.

b) Modalidades de la navegación: navegación independiente y navegación en convoy.

c) Sistema de propulsión: mecánico, a vela y mixto.

Normas aplicables

Art. 91. - La navegación en aguas de jurisdicción nacional y de las aeronaves en el agua dentro de la misma jurisdicción, se rige por las disposiciones del reglamento internacional para prevenir colisiones en el mar, en todo cuanto no sea establecido en forma diferente en esta ley o en la reglamentación.

Limitaciones al tránsito o permanencia

Art. 92. - La autoridad marítima puede limitar o prohibir, por razones de seguridad pública, el tránsito o la permanencia de buques en determinadas zonas de las aguas navegables de jurisdicción nacional.

Artefactos navales

Art. 93. - Los artefactos navales deben cumplir con las disposiciones del presente Capítulo y su reglamentación, en todo cuanto les fueren aplicables.

SECCION 2ª.- De la navegación en convoy y de las jangadas

Convoy

Art. 94. - Constituye convoy la reunión de buques que se organizan para navegar en conjunto bajo un mando único.

Modalidades

Art. 95. - Al solo fin de la seguridad, la reglamentación regulará la navegación en convoy de acuerdo con sus distintas modalidades, a saber: remolque, empuje o conserva.

Navegación en conserva

Art. 96. - El mando del convoy en la navegación en conserva es ejercido normalmente por el capitán

del buque guía, sin perjuicio de que, si resulta conveniente, desempeñe esa función otro profesional embarcado en dicho buque, de lo cual se dejará constancia en el diario de navegación.

Navegación por remolque

Art. 97. - El mando del convoy en la navegación por remolque-transporte está a cargo del buque remolcador, salvo que se convenga lo contrario. En las operaciones de remolque-maniohra el mando del convoy es ejercido por el capitán del buque remolcado, si no se conviene lo contrario. En ambos casos se debe dejar constancia en los respectivos diarios de navegación.

Jangadas

Art. 98. - La reglamentación regulará la navegación de jangadas de acuerdo con las características de las zonas de navegación y las necesidades de la economía nacional.

La responsabilidad por los daños ocasionados por desarme de una jangada o por desprendimiento de las piezas que la integran, recaerá sobre el propietario de la misma si el hecho no se debe a culpa de un tercero en la navegación.

SECCION 3ª - Servicios Auxiliares

Practicaje

Art. 99. - El practicaje en aguas jurisdiccionales nacionales constituye un servicio público regulado y controlado por la autoridad marítima.

Obligación de utilizar práctico

Art. 100. - La autoridad marítima impondrá la obligación de utilizar prácticos por los buques argentinos y extranjeros, en toda zona donde sea necesario.

Prestación del servicio

Art. 101. - La reglamentación fijará la forma en que será prestado el servicio de practicaje, así como las tarifas correspondientes.

Uso de remolcadores

Art. 102. - La autoridad marítima debe disponer el uso obligatorio de remolcadores en todo puerto donde sea necesario.

Necesidad de patente

Art. 103. - En aguas de jurisdicción nacional, ningún buque puede prestar servicios de remolque si no

ADLA XXXIII-A

tiene patente de remolcador o permiso otorgado por la autoridad marítima, salvo caso fortuito o de fuerza mayor.

CAPITULO IV - Del personal de la navegación

SECCION 1ª - Disposiciones generales

Habilitación e inscripción del personal

Art. 104.- Ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques o artefactos navales inscriptos en el Registro Nacional de Buques, o ejercer profesión, oficio u ocupación alguna en jurisdicción portuaria o en actividad regulada o controlada por la autoridad marítima si no es habilitada por ésta e inscripta en la sección respectiva del Registro Nacional del Personal de Navegación que debe llevar en forma actualizada la autoridad competente.

Agrupamiento del personal

Art. 105.- El personal de los buques y artefactos navales, y el integrado por quienes ejercen profesionales, oficios y ocupaciones conexas con las actividades marítimas, fluviales, lacustres y portuarias que se desempeñan en tierra, se agrupa en:

- a) Personal embarcado.
- b) Personal terrestre de la navegación.

SECCION 2ª - Del personal embarcado

Personal embarcado

Art. 106.- Personal embarcado es el que ejerce profesión, oficio u ocupación a bordo de buques y artefactos navales.

Libreta de embarco

Art. 107.- Todo integrante del personal embarcado, una vez inscripto en el Registro Nacional del Personal de la Navegación, debe tener una "libreta de embarco", sin la cual nadie podrá embarcarse ni ejercer función alguna en los buques y artefactos navales de matrícula nacional. La autoridad competente establecerá la forma en que se expedirá el mencionado documento.

Embarco y desembarco del personal

Art. 108.- El embarco o desembarco del personal a que se refiere esta sección se efectúa con intervención exclusiva de la autoridad marítima, en puerto argentino, o del cónsul en puerto extranjero, quienes deben asentar las constancias respectivas en la libreta de embarco, y registrarlo en sus oficinas.

ADLA XXXIII-A

Distintos cuerpos

Art. 109.- Conforme con su función específica, el personal embarcado integra los siguientes cuerpos:

- a) Cubierta;
- b) Máquinas;
- c) Comunicaciones;
- d) Administración;
- e) Sanidad;
- f) Practicaje.

Habilitación del personal

Art. 110.- Las habilitaciones del personal que integra los cuerpos establecidos en el artículo precedente, facultan a sus titulares a ejercer los cargos máximos que determine la reglamentación.

Cuando no se dispone de personal habilitado en un nivel determinado para cubrir algún servicio, las autoridades competentes, a pedido del armador o capitán, pueden habilitar temporariamente a personal de un nivel inferior de habilitación, hasta tanto haya personal disponible y siempre que ello no afecte la seguridad de la navegación, ni la de la vida humana en el mar.

SECCION 3ª - Del personal terrestre de la navegación

Personal terrestre

Art. 111.- Forma parte del personal terrestre de la navegación el dedicado a ejercer profesión, oficio u ocupación en jurisdicción portuaria o en conexión con la actividad marítima, fluvial, lacustre o portuaria.

SECCION 4ª - De la habilitación del personal embarcado

Capitanes y oficiales

Art. 112.- Las habilitaciones de capitanes y oficiales se reservan para los argentinos nativos, por opción o naturalizados.

Condiciones para la habilitación

Art. 113.- Previa a toda habilitación, el personal debe reunir condiciones morales y aptitud física acorde con la actividad a cumplir a bordo. La comprobación de la aptitud física debe hacerse periódica-

mente, en la forma que establezca la autoridad marítima.

La autoridad competente establece los requisitos de idoneidad y capacidad que debe poseer toda persona que integre las tripulaciones de los buques y artefactos navales de acuerdo con la norma legal laboral específica.

Exigencias de idoneidad

Art. 114.- La autoridad marítima habilitará al personal para tripular los buques y artefactos navales, atendiendo a las exigencias de idoneidad y demás requisitos que determine la norma legal laboral específica y con sujeción a las categorías básicas establecidas en el art. 140.

SECCION 5ª - De la habilitación del personal terrestre de la navegación

Condiciones generales

Art. 115.- Para ser habilitado por la autoridad marítima el personal terrestre de la navegación debe acreditar condiciones morales y, cuando sean necesarias, condiciones físicas compatibles con la actividad a desarrollar.

Condiciones especiales

Art. 116.- Además de las condiciones generales enunciadas en el artículo anterior, el personal terrestre de la navegación que se detalla a continuación debe cumplir con las siguientes:

a) Armador: Individualizar el buque o buques respecto de los cuales va a ejercer las funciones pertinentes, como propietario o a otro título exhibiendo en cada caso los documentos justificativos. Si realiza actos de comercio, debe acreditar su capacidad para ser comerciante.

En todos los casos debe también cumplir con los requisitos fijados para los propietarios de buques en el art. 52, inc. b) y c):

b) Agente marítimo: Justificar su capacidad legal para ejercer el comercio y el cumplimiento de los demás requisitos de profesionalidad y responsabilidad que establezca la reglamentación.

c) Perito naval: Justificar el título superior del cuerpo del personal embarcado de la navegación, si pertenece al mismo, y títulos profesionales o conocimientos que acrediten su capacidad para desempeñarse en la especialidad correspondiente, si es miembro del personal terrestre de la navegación. La reglamentación determinará los demás requisitos a cumplir por dicho personal y establecerá el alcance de la habilitación concedida:

d) Ingenieros y técnicos de la construcción naval: Exhibir títulos o certificados expedidos por la autoridad nacional competente;

e) Demás categorías: Acreditar los requisitos de idoneidad que para cada una de ellas establezca la reglamentación.

SECCION 6ª - De las inhabilitaciones

Inhabilitación

Art. 117.- El personal de la navegación será inhabilitado:

a) Por alejamiento de la profesión u oficio, o por su no reinscripción en los respectivos registros dentro del plazo que fije la norma legal laboral específica;

b) Por pérdida de aptitud física o profesional;

c) Por haber incurrido en falta cuya sanción prevista sea la cancelación de la patente;

d) Por haber sido condenado a pena privativa de la libertad o de inhabilitación.

La inhabilitación será de carácter temporal o definitivo, según sean las causas que la determinaron o las penas impuestas.

Procedimiento

Art. 118.- La autoridad competente dispondrá la inhabilitación del personal de la navegación asegurando la garantía del debido proceso.

La resolución de la autoridad competente puede recurrirse ante el juez federal respectivo dentro de los 5 días de notificada. Cuando exista un procedimiento especial que asegure la revisión judicial de la resolución se aplicará éste.

Rehabilitación del personal

Art. 119.- La rehabilitación del personal será dispuesta por la autoridad marítima cuando cese la causa que dió lugar a la inhabilitación, previo cumplimiento de los recaudos que al efecto establezca la reglamentación.

CAPITULO V - Del régimen a bordo

SECCION 1ª - Del capitán.

Art. 120.- El capitán es la persona encargada de la dirección y gobierno del buque.

ADLA XXXIII-A

Delegación de la autoridad pública

Art. 121.- El capitán es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en el buque y para su seguridad y salvación, así como la de los pasajeros, tripulantes y carga.

Los tripulantes y pasajeros le deben respeto y obediencia en todo cuanto concierne a las referidas funciones.

Funciones

Art. 122.- En su carácter de delegado de la autoridad pública ejerce funciones de policía, y en tal carácter le compete:

a) Mantener el orden interior del buque, reprimir faltas cometidas a bordo por tripulantes o pasajeros e imponer a bordo las sanciones establecidas por las leyes y reglamentos respectivos;

b) Instruir, en caso de delito, la prevención correspondiente con arreglo a lo dispuesto en la parte pertinente del Código de Procedimientos en materia penal para la Justicia Nacional. Cesa su intervención al llegar a puerto, donde debe comunicar el procedimiento a la autoridad marítima si se trata de puerto argentino o a la autoridad consular o diplomática argentina si se trata de puerto extranjero;

c) Comunicar de inmediato y por el medio más rápido a la autoridad marítima o consular más cercana, todo accidente de navegación ocurrido al buque o causado por él, y cualquier otra novedad de importancia observada en la ruta que afecte a la navegación.

Actas de Registro Civil

Art. 123.- En su carácter de oficial de Registro Civil, el capitán extiende en el diario de navegación las actas de los nacimientos o defunciones que ocurran a bordo, y las de los matrimonios en artículo de muerte que allí se celebren, ajustando su cometido a lo dispuesto en la ley respectiva de la Capital Federal y en las complementarias que resulten aplicables.

En caso de desaparición de personas, instruye la información sumaria pertinente, y consigna en el diario de navegación las circunstancias principales de la desaparición, y las medidas adoptadas para la búsqueda y salvamento.

Testamentos

Art. 124.- El capitán otorga el testamento marítimo y recibe el testamento cerrado con las formalidades dispuestas por la ley respectiva, dejando constancia de ello en el diario de navegación. También

hace constar en el mismo libro la entrega del testamento ológrafo.

Fallecimientos a bordo

Art. 125.- Cuando fallezca a bordo una persona, el capitán levantará el inventario de sus papeles y pertenencias con asistencia de 2 oficiales del buque y 2 testigos pasajeros, si los hubiera. Con respecto al cadáver está autorizado a tomar las disposiciones que exijan las circunstancias.

Entrega de bienes y documentación

Art. 126.- Los bienes inventariados y el respectivo inventario, así como la copia autenticada de las actas de nacimiento, defunción, matrimonio o desaparición de personas, y los testamentos otorgados o recibidos a bordo, deben ser entregados por el capitán a la autoridad marítima o consular, según corresponda, del primer puerto de escala, haciendo mención de ello en la exposición que en tal oportunidad debe levantar de acuerdo con lo dispuesto en el art. 131, inciso m) y con expresa referencia a la anotación pertinente del diario de navegación.

Consejo de oficiales

Art. 127.- En caso de acaecimiento importante, y siempre que lo permitan las circunstancias, el capitán debe requerir la opinión a un consejo compuesto por todos los oficiales del buque. Cualquiera sea esta opinión, el capitán decide lo que considera más conveniente u oportuno, bajo su exclusiva responsabilidad personal.

Art. 128.- En caso de muerte o impedimento del capitán, asumirá el mando del buque el oficial de cubierta de mayor jerarquía, quien a su vez es reemplazado por los oficiales del mismo cuerpo que le siguen en orden de cargo. En última instancia el mando del buque es asumido por el hombre de la tripulación que ejerza las funciones de conmaestre.

La persona que asume el mando del buque lo hace con todas las prerrogativas, facultades, obligaciones y responsabilidades inherentes a la función del capitán, hasta que se disponga su sustitución por el armador o la autoridad marítima o consular.

Rechazo de tripulante

Art. 129.- En ningún caso el capitán está obligado a aceptar tripulantes con cuya permanencia a bordo no esté de acuerdo.

Si el tripulante no aceptado hubiere sido destacado por el organismo encargado de la colocación de la gente del mar, el capitán debe expresar las razones

del rechazo en un acta en la que se dejará constancia del descargo que formule el interesado. La sustanciación de dicho procedimiento no impedirá la salida del buque.

Atribuciones del capitán

Art. 130. - Compete especialmente al capitán:

- a) Resolver todas las cuestiones que se susciten en navegación, sea entre tripulantes o pasajeros, o entre unos y otros;
- b) Acordar licencias a la tripulación para bajar a tierra o permanecer fuera del buque, de acuerdo con las exigencias del servicio;
- c) Disponer sobre la organización de los servicios del buque, de acuerdo con las normas legales o reglamentarias vigentes;
- d) Disponer el abandono del buque en peligro cuando sea razonablemente imposible su salvamento;
- e) Ejercitar toda otra facultad que le otorguen las leyes o reglamentos vigentes.

Obligaciones del capitán

Art. 131 - En su carácter de delegado de la autoridad pública, para la seguridad y salvación del buque, personas y carga, el capitán está especialmente obligado a:

- a) Verificar que el buque sea idóneo para el viaje a emprender y que esté armado y tripulado reglamentariamente;
- b) Verificar el buen arrumaje y distribución de los pesos a bordo y el cumplimiento de las normas sobre seguridad de la carga y estabilidad del buque;
- c) Rechazar la carga que considere peligrosa para la seguridad del buque u otras cargas que, teniendo tal característica, no estén acondicionadas de acuerdo con las reglamentaciones nacionales o internacionales, y arrojar al agua la que se vuelva peligrosa durante el viaje;
- d) Efectuar las inspecciones destinadas a verificar el cumplimiento de los servicios y el estado material del buque;
- e) Disponer la ejecución de zafarranchos y la instrucción del personal del buque y de los pasajeros, en todo lo relativo a servicios de emergencia, de acuerdo con lo establecido en leyes y reglamentos vigentes;

f) Adoptar en caso de peligro, todas las medidas que estén a su alcance para la salvación del buque, de las personas y de la carga que se encuentren a bordo, realizando, si fuera necesario, una arribada forzosa o pidiendo auxilio;

g) Tomar los prácticos necesarios en los lugares en que los reglamentos o la prudencia lo exijan;

h) Encontrarse en el puente de mando en las entradas y en las salidas de puertos, en los pasajes por canales balizados, estrechos o lugares de navegación restringida, en caso de niebla, en navegación por zonas de intenso tránsito y, en general, en toda otra circunstancia en que los riesgos sean mayores;

i) Velar por el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias referentes al alojamiento y alimentación de la tripulación y de los pasajeros y por el buen estado sanitario e higiénico del buque;

j) No abandonar el buque en peligro, sino después de haber agotado todos los medios de salvación, y luego de emplear la mayor diligencia para salvar personas, cargas y documentos de a bordo, correspondiéndole, en todos los casos, ser el último en dejar el buque;

k) Acudir en auxilio de las vidas humanas, aun de enemigos, que se encuentren en peligro en el mar, de acuerdo con lo establecido en las convenciones internacionales incorporadas al ordenamiento jurídico nacional. Cesará esta obligación cuando ella signifique un serio peligro para el buque o las personas en él embarcadas, o cuando tenga conocimiento de que el auxilio está asegurado en mejores o iguales condiciones que las que él podría ofrecer o cuando tenga motivos razonables para prever que su auxilio es inútil. De estas causas debe dejar constancia en el diario de navegación;

l) Después de un abordaje, y siempre que pueda hacerlo sin peligro para su buque, tripulación y pasajeros, prestar auxilio al otro buque, a su tripulación y pasajeros, y comunicar a este último buque, en la medida de lo posible, el nombre del suyo y su puerto de matrícula, así como los puertos de donde procede y a dónde se dirige;

ll) En caso de siniestro, agotar los recursos tendientes a encontrar a los desaparecidos, siempre que a su juicio ello no implique riesgos graves para la seguridad de las personas, buque y carga;

m) Presentarse dentro de las 24 horas hábiles siguientes a su llegada a puerto argentino ante la autoridad marítima, o ante el cónsul si es puerto extranjero, para levantar una exposición sobre los hechos extraordinarios ocurridos durante el viaje y de

ADLA XXXIII-A

interés para la autoridad marítima, con transcripción de la parte pertinente del diario de navegación.

n) Cumplir y hacer cumplir toda obligación legal o reglamentaria que le sea impuesta en consideración a sus funciones de delegado de la autoridad pública, o como representante del armador en lo que se refiere a las relaciones de éste con las autoridades.

Entrega de bienes en caso de necesidad

Art. 132 - En caso de necesidad durante el viaje, el capitán, previa reunión del consejo de oficiales, puede obligar a los que tienen víveres de su propiedad particular, a que los entreguen para el consumo común de todos los que se hallen a bordo, abonando el importe en el acto o, a más tardar, en el primer puerto. En las mismas circunstancias puede tomarlos de la carga, abonando el valor correspondiente en su respectivo puerto de destino.

Deber de obediencia

Art. 133 - En mar libre y en aguas territoriales argentinas, el capitán debe obedecer toda orden o instrucción impartida por un buque militar o policial argentino. En la misma forma debe proceder en aguas territoriales extranjeras o en un puerto extranjero donde no exista cónsul argentino, dentro de lo que permitan las leyes del lugar y las normas del derecho internacional público de la navegación.

Responsabilidad

Art. 134 - El capitán, aun cuando esté obligado a utilizar los servicios de un práctico, es el directo responsable de la conducción, maniobra y gobierno del buque, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponde al práctico por su defectuoso asesoramiento. La autoridad del capitán no se subroga a la del práctico.

Deber de servicio

Art. 135 - El capitán, desde el momento que formaliza su embarco ante la autoridad marítima, está al servicio permanente del buque.

Aplicación extensiva

Art. 136 - Las funciones, facultades, obligaciones y responsabilidades que emergen de los artículos precedentes, son aplicables a toda persona habilitada para mandar un buque o embarcación, con las limitaciones que determine el título profesional del cual se trate y la navegación que se efectúe.

SECCION 2ª - De la tripulación

Tripulación

Art. 137. - Se denomina tripulación al conjunto de personas embarcadas conforme a las respectivas libretas de embarco, destinadas a atender todos los servicios del buque.

Deber de obediencia

Art. 138 - Los tripulantes deben obedecer las órdenes del servicio impartidas por los superiores jerárquicos. Las tareas que éstos les asignen deben ser aceptadas por aquéllos, siempre que sean acordes con su jerarquía y no representen un cambio permanente de empleo. Si el tripulante realizare tareas que impliquen una responsabilidad superior a las inherentes al empleo para el que fue contratado, cobrará la remuneración correspondiente a las nuevas funciones asignadas. Toda divergencia relacionada con una determinada tarea a cumplir a bordo, será resuelta por el capitán y eventualmente puede ser sometida a la decisión del cónsul argentino del primer puerto de arribada. Esta decisión puede ser también revista, a pedido de parte, por la autoridad competente, a la llegada del buque al puerto de matrícula o de retorno habitual.

Obligaciones de los tripulantes

Art. 139 - Los tripulantes están obligados de conformidad con lo establecido por la norma legal laboral específica, las convenciones colectivas de trabajo y las estipulaciones especiales del contrato individual de ajuste a:

- a) Encontrarse a bordo el día y hora señalados por el capitán;
- b) No ausentarse del buque ni de su puesto, en caso de encontrarse de servicio, sin expresa autorización de su superior jerárquico;
- c) Colaborar con el capitán en cualquier acontecimiento de la navegación que afecte la seguridad o salvación del buque, de los pasajeros o de la carga;
- d) Velar por el mantenimiento de la regularidad del servicio y del material a su cargo, y por la conservación del orden interno del buque;
- e) Prestar auxilio al capitán u oficial que actúe en su nombre, cuando éste se vea obligado a usar de la coerción para sostener su autoridad, restablecer el orden, o se vea injuriado en el ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas.

Categoría del personal

Art. 140 - Las categorías básicas del personal de la navegación, por orden de jerarquía, son las siguientes: 1. Capitán; 2. Oficiales; 3. Habilitados con título no superior; 4. Maestranza; 5. Marinería. La reglamentación fijará dentro de cada categoría, a los niveles de capacidad.

Art. 141 - Todo buque o artefacto naval debe contar con el número necesario de tripulantes que asegure su mantenimiento en navegación y en servicio en puerto, con sus elementos fundamentales de seguridad y salvamento, así como el convenio para que operen normal y eficientemente en el tráfico o actividad a que el armador o explotador los destina. A tal efecto y según el caso se debe tener en cuenta: 1. Tipo de buque o artefacto naval o conjunto integral de unidades y sus características técnicas; 2. Tipo de navegación a la que están destinados; 3. Características de los puertos de escala; 4. Tipo de tráfico y exigencias operativas del mismo; 5. Régimen de trabajo a bordo.

Toda variación de las circunstancias tenidas en cuenta en la fijación del número de tripulantes, determina la revisión de ésta.

Determinación del número de tripulantes

Art. 142 - La autoridad competente establecerá el número de tripulantes requerido con relación al primer supuesto previsto en el artículo anterior; así como también respecto de los demás supuestos, a pedido de la asociación profesional de trabajadores, o en caso de existir desacuerdo entre las partes. Esta última determinación se hará de conformidad con lo que establezca la norma legal y específica, con la consulta de las partes interesadas y con la antelación debida a la salida del buque o artefacto naval. El número de tripulantes así determinado, no puede ser modificado sino por decisión del mismo organismo que lo estableció.

Porcentaje de personal argentino

Art. 143 - El 75% del personal de maestranza y de marinería del buque debe estar constituido por argentinos. En lo posible, habiendo tripulantes argentinos en disponibilidad, la tripulación debe ser completada con ellos.

Reglamento de trabajo a bordo

Art. 144 - La reglamentación establecerá el reglamento del trabajo a bordo, sin perjuicio de que los

armadores o la entidad que los represente y la asociación profesional de trabajadores respectiva convengan otras condiciones cuando las necesidades de operación del buque así lo requieran. Las discrepancias que impidan el acuerdo serán resueltas por arbitraje según las normas que establezca la reglamentación.

SECCION 3ª - De los prácticos

Practico

Art. 145 - El práctico es un consejero de ruta y maniobra del capitán. En ejercicio de sus funciones a bordo de buque extranjero es delegado de la autoridad marítima.

Obligaciones

Art. 146 - Son obligaciones del práctico:

a) Embarcarse a bordo del buque que debe pilotear y permanecer en él hasta la salida de su zona de practicaje, o hasta que sea amarrado o fondeado en el lugar asignado;

b) Sugerir la ruta y las maniobras necesarias para la debida y segura conducción del buque;

c) Asesorar al capitán en todo cuanto le sea requerido a los efectos de la navegación, ruta, gobierno, maniobra y seguridad de buque en su zona;

d) Dar directamente órdenes referentes a la conducción y maniobra, cuando sea autorizado por el capitán y bajo su inmediata vigilancia o la de su reemplazante reglamentario;

e) Informar a los capitanes de buques extranjeros acerca de las reglamentaciones especiales sobre navegación en la zona;

f) Vigilar y exigir en los buques extranjeros el cumplimiento de las leyes y reglamentos vigentes;

g) Dar cuenta de inmediato y por el conducto más rápido a la autoridad marítima más cercana, de todo acaecimiento extraordinario y de toda infracción a las leyes y reglamentos vigentes que se cometan a bordo del buque que pilotea o por otros que naveguen en la zona.

Baqueanos

Art. 147 - Los baqueanos, cuando fueren contratados para pilotear un buque de cuya tripulación no forman parte, se regirán por las disposiciones precedentes.

ADJ-A XXXIII-A

TITULO III. - Del ejercicio de la navegación y del comercio por agua

CAPITULO I. - Propiedad y armamento del buque

SECCION 1ª. - Del contrato de construcción del buque y del artefacto naval

Forma

Art. 148 - El contrato de construcción de un buque de 10 toneladas o más de arqueo total, su modificación y rescisión, deben hacerse por escrito bajo pena de nulidad.

Invocación contra terceros

Art. 149 - El contrato de construcción a que se refiere el artículo precedente, así como su rescisión o cualquier modificación de orden técnico o jurídico que se introduzca en él, sólo pueden hacerse valer contra terceros que hayan adquirido derechos sobre el buque, después de haberse inscripto en la sección especial del Registro Nacional de Buques. La falta de inscripción del contrato implica la presunción de que el buque es construido por cuenta del constructor.

Derecho del comitente

Art. 150 - Salvo pacto en contrario el buque es de propiedad del comitente a partir de la colocación de la quilla o del pago de cualquiera de las cuotas, y este derecho puede hacerse valer contra terceros siempre que se hubiese cumplido con la inscripción prevista en el artículo precedente.

Vicios ocultos

Art. 151 - El constructor responde de los vicios ocultos que se descubran dentro de los 18 meses de la entrega del buque al comitente, siempre que le sean denunciados dentro del término de los 60 días subsiguientes a la fecha de su descubrimiento. La acción prescribe por el transcurso de un año contado a partir de la fecha de la denuncia.

Normas aplicables

Art. 152 - En todo lo que no esté expresamente dispuesto en esta sección, el contrato de construcción de buques se rige por las normas relativas a la locación de obra del derecho común.

Artefactos navales

Art. 153 - Las disposiciones de esta sección se aplican al contrato de construcción de un artefacto naval, dentro de las limitaciones que, atendiendo a su naturaleza, establezca la reglamentación.

SECCION 2ª - De la propiedad del buque y del artefacto naval

Elementos comprendidos

Art. 154 - La expresión buque comprende no solamente el casco, mástiles, velas y las máquinas principales y auxiliares, sino también todas las demás pertenencias, fijas o sueltas, que son necesarias para su servicio, maniobra, navegación y adorno, aunque se hallen separadas temporariamente. No están comprendidas en ellas las pertenencias que se consumen con el primer uso.

Del registro

Art. 155 - Los buques son bienes registrables y se encuentran sometidos al régimen jurídico que esta ley consagra.

Formalidades a cumplirse

Art. 156 - Todos los actos constitutivos, tras activos o extintivos de la propiedad o de otros derechos reales de un buque de 10 toneladas o más de arqueo total, o sobre una o más de sus partes en copropiedad naval, deben hacerse por escritura pública o por documento privado autenticado, bajo pena de nulidad.

Art. 157 - Tratándose de un buque de matrícula nacional, cuando los referidos actos se realicen en el extranjero deben hacerse por instrumento otorgado por el cónsul argentino respectivo, quien remitirá testimonio autorizado de aquél al Registro Nacional de Buques.

Efectos con relación a terceros

Art. 158 - Los actos a que se refieren los artículos anteriores sólo producen efectos con relación a terceros, desde la fecha de su inscripción en el Registro Nacional de Buques.

Buques menores

Art. 159 - Todos los actos constitutivos, traslativos o extintivos de la propiedad o de otros derechos reales sobre buques menores de 10 toneladas de arqueo total, o sobre una o más de sus partes en copropiedad naval, deben hacerse por instrumento privado con las firmas de los otorgantes certificadas, e inscribirse en el Registro Nacional de Buques. Sólo producen efectos con relación a terceros desde la fecha de su inscripción.

La reglamentación determinará los casos en que procederá la exención de los requisitos previstos en esta ley.

Privilegios

Art. 160 - En la venta privada de un buque, su propiedad se transfiere al comprador con todos los privilegios que lo gravan.

Pactos especiales

Art. 161 - Los buques pueden ser vendidos con pacto de retroventa o de reventa.

Prescripción adquisitiva

Art. 162 - La adquisición de un buque con buena fe y justo título, prescribe la propiedad por la posesión continua de 3 años. Si faltare alguna de las referidas condiciones, la prescripción se opera a los 10 años.

Artefacto naval

Art. 163 - Las disposiciones de esta sección son aplicables a los artefactos navales, en lo que fuere pertinente.

SECCION 3ª - De la copropiedad naval

Normas aplicables

Art. 164 - La copropiedad naval se rige por las disposiciones del condominio en todo lo que no esté modificado en esta sección. Las mismas disposiciones se aplicarán a la copropiedad de artefactos navales.

Decisiones de la mayoría

Art. 165 - Las decisiones de la mayoría computadas de acuerdo con el valor de la parte que cada copropietario tiene en el buque, obligan a la minoría. La mayoría puede estar constituida por un solo copropietario. En caso de empate el tribunal competente decidirá en forma sumaria.

Art. 166 - Cuando el buque, a juicio de la mayoría, necesitare reparación, la minoría estará obligada a aceptar esa decisión, salvo su derecho a transferir las partes respectivas a los otros copropietarios, al precio que se fijare judicialmente, o a solicitar la venta en pública subasta.

Derecho de la minoría

Art. 167 - Si la minoría entiende que el buque necesita reparación y la mayoría se opone, aquélla tiene derecho a exigir que se practique una pericia judicial. Si de la pericia surge que la reparación es necesaria, están obligados a contribuir a ella todos los copropietarios.

Opción de compra

Art. 168 - Si 1 de los copropietarios decide enajenar su parte a un tercero, debe hacerlo saber a los restantes, quienes dentro del tercer día pueden manifestar su voluntad de adquirirla, consignando judicial o extrajudicialmente el precio ofrecido por aquel. Vencido el plazo sin que se exteriorice la manifestación y consignación, el copropietario puede disponer libremente de su parte.

Venta del buque

Art. 169 - Si la mayoría resuelve vender el buque, la minoría puede exigir que la venta se haga en remate público.

Si la minoría solicita la venta por innavegabilidad del buque o por otras razones graves o de urgencia para los intereses comunes, y la mayoría se opone, el tribunal competente decidirá en forma sumaria.

SECCION 4ª - Del armador

Concepto

Art. 170 - Armador es quien utiliza un buque, del cual tiene la disponibilidad en 1 o más viajes o expediciones, bajo la dirección y el gobierno de un capitán por él designado, en forma expresa o tácita. Cuando realice actos de comercio debe reunir las calidades requeridas para ser comerciante.

Deber de inscripción

Art. 171 - La persona o entidad que desempeñe las funciones de armador de un buque de matrícula nacional debe inscribirse como tal en el registro correspondiente y en la sección respectiva del Registro Nacional de Buques. Las inscripciones pueden ser cumplidas también por el propietario, cuando el armador los omita.

En defecto de inscripción responden frente a los terceros el armador y el propietario solidariamente, pero este último está exento de responsabilidad en el caso de que aquél haya dispuesto del uso del buque en virtud de un hecho ilícito con conocimiento del acreedor. La responsabilidad a que se refiere este artículo no afecta el ejercicio de los privilegios que existan sobre el buque, ni el derecho del propietario y del armador a limitar su responsabilidad.

Requisitos

Art. 172 - La inscripción de armador de un buque debe hacerse con la transcripción del título o contrato en virtud del cual adquiere ese carácter. Aquélla se anotará también en el certificado de matrícula del buque.

ADLA XXXIII-A

Artefacto naval

Art. 173 - La explotación de un artefacto naval a otro título que el de propietario, queda sometida al cumplimiento de lo dispuesto en los artículos precedentes.

Responsabilidad del armador

Art. 174 - El armador es responsable de las obligaciones contractuales contraídas por el capitán en todo lo relativo al buque y a la expedición, y por las indemnizaciones a favor de terceros a que haya dado lugar por hecho suyo o de los tripulantes.

No responde en el caso de que el capitán haya tenido noticia o prestado su anuencia a hechos ilícitos cometidos en fraude de las leyes por los cargadores, salvo la responsabilidad personal de aquél.

Limitación de la responsabilidad

Art. 175 - El armador puede limitar su responsabilidad, salvo que exista culpa de su parte con relación a los hechos que den origen al crédito reclamado al valor que tenga el buque al final del viaje en que tales hechos hayan ocurrido, más el de los fletes brutos, el de los pasajes percibidos o al percibir por ese viaje y el de los créditos a su favor que hayan nacido durante el mismo.

Esta limitación de responsabilidad al valor del buque es optativa con el derecho del propietario de poner aquél a disposición de los acreedores, por intermedio del juez competente, adicionando los otros valores y solicitando la apertura del juicio de limitación, dentro de los 3 meses contados a partir de la terminación de la expedición.

En el caso de existir daños personales, si el conjunto de dichos valores no alcanza a cubrir la totalidad de las indemnizaciones pertinentes hasta un monto de \$50. 13 por tonelada de arqueo total, la responsabilidad del armador se acrecerá en la cantidad necesaria para alcanzar ese monto, el que será destinado exclusivamente al pago de dichas indemnizaciones.

No está comprendida en el valor del buque ni en los créditos a favor del armador referidos en el primer párrafo de este artículo la acción contra el asegurador y su indemnización. Pero esta última responde, como cualquier otro bien del armador, por las sumas acrecidas a que se refiere el tercer párrafo.

Si el armador tuviere un crédito contra un acreedor suyo por perjuicios resultantes del mismo hecho, se compensarán los respectivos créditos, y las disposiciones de esta sección relativas a limitación de responsabilidad sólo se aplicarán a la diferencia que resultare.

Cotización del argentino oro

Art. 176. - La cotización del argentino oro es la oficial fijada por el órgano competente de la Administración nacional al momento de efectuarse la liquidación judicial o extrajudicial. En defecto de cotización oficial, se determina su valor por el contenido metálico y no por su valor numismático.

Créditos alcanzados

Art. 177. - Los créditos frente a los cuales el armador puede invocar la limitación autorizada en el art. 175, son los originados en las siguientes causas:

- a) Muerte o lesiones corporales de cualquier persona;
- b) Pérdida de bienes o de derechos, o daños sufridos en ellos;
- c) Responsabilidad u obligación emergente de la remoción de restos naufragos, o de reflotamiento de un buque hundido o varado, o de daños causados a obras de arte de un puerto o vías navegables, salvo la hipótesis prevista en el párrafo tercero del art. 19.

El beneficio puede ser invocado aun en el caso de que la responsabilidad del armador derive de la propiedad, posesión, custodia o control del buque, si no se prueba su culpa o la de sus dependientes de la empresa terrestre.

Créditos excluidos

Art. 178. - La limitación de responsabilidad no puede ser invocada frente a créditos provenientes de asistencia y salvamento, contribución de avería gruesa, los del capitán o de sus tripulantes o de los respectivos causa habientes que tengan su origen en el contrato de ajuste, y de los otros dependientes del armador cuyas funciones se relacionan con el servicio del buque.

Aplicación de la limitación

Art. 179. - El monto de la limitación de responsabilidad fijada en el tercer párrafo del art. 175, se aplica al conjunto de créditos originados en un mismo hecho, independientemente de los originados o que se originen en otros hechos distintos.

Tonelaje del arqueo

Art. 180. - El tonelaje de arqueo que sirve de base para calcular el monto de la limitación es:

- a) En los buques de propulsión mecánica, el tonelaje del cual se deducirá el espacio ocupado por la tripulación o destinado a su uso;

b) Para los demás buques, el tonelaje neto.

Propietarios, transportadores, capitanes y miembros de la tripulación

Art. 181. — La limitación de responsabilidad establecida en los artículos precedentes puede ser invocada también por el propietario del buque o por el transportador, cuando sean una persona o entidad distinta del armador, o por sus dependientes o por los del armador o por el capitán y miembros de la tripulación en las acciones ejercidas contra ellos. Si se demanda a 2 o más personas la indemnización total no podrá exceder la referida limitación.

Cuando los accionados sean el capitán o algún miembro de la tripulación, la limitación procede aun cuando el hecho que origine la acción haya sido provocado por culpa de ellos, excepto si se prueba que el daño resulta de un acto u omisión de los mismos realizado con la intención de provocar el daño, o que actuaron conscientes que su conducta puede provocarlo.

Pero si el capitán o miembro de la tripulación es al mismo tiempo propietario, copropietario, transportador, armador o administrador, solamente puede ampararse en la limitación cuando la culpa resulte del ejercicio de sus funciones de capitán o miembro de la tripulación.

Buques menores de 100 toneladas

Art. 182. — La limitación de la responsabilidad de armadores de buques menores de 100 toneladas será fijada en la suma correspondiente a ese tonelaje.

SECCION 5ª — De la coparticipación naval

Sociedad de coparticipación

Art. 183. — Cuando los copropietarios de un buque, sin adoptar la forma de una de las sociedades de derecho común, asuman las funciones de armador, se considerará constituida una sociedad de coparticipación naval regida por las disposiciones generales establecidas para las sociedades, salvo las reglas especiales contenidas en esta sección.

Efectos del contrato

Art. 184. — Los coparticipes pueden regular convencionalmente sus obligaciones y derechos recíprocos, pero el contrato no tiene efecto contra terceros si el respectivo documento no estuviere inscripto en el Registro Nacional de Buques.

Gerente

Art. 185. — Los coparticipes pueden designar un gerente por mayoría de intereses, requiriéndose la unanimidad cuando la designación recaiga en una persona que no sea uno de ellos. La designación puede ser dejada sin efecto por la simple mayoría de intereses, salvo el derecho del gerente a ser indemnizado si corresponde. Tanto el nombramiento como su revocación, para ser invocados respecto de terceros, deben inscribirse en el Registro Nacional de Buques.

Facultades del gerente

Art. 186. — El gerente representa a la sociedad, judicial y extrajudicialmente, de acuerdo con las disposiciones de esta sección, o con las facultades especiales que aquélla le confiera mediante documento que debe ser inscripto en el Registro Nacional de Buques para tener efectos contra terceros. Si no se designa gerente, cualquiera de los coparticipes tiene la representación judicial pasiva en asuntos de interés de la sociedad.

Otras atribuciones

Art. 187. — Corresponde exclusivamente al gerente realizar los contratos relativos al armamento, equipo, aprovisionamiento, administración y designación del capitán y, en su caso, los contratos de utilización del buque, todo ello de conformidad con las instrucciones que le imparta la sociedad, o las que resulten de las facultades especiales que se le confieran, según lo previsto en el artículo precedente.

Derechos y obligaciones de los coparticipes

Art. 188. — Todo coparticipes debe anticipar en proporción de su parte, las sumas necesarias para los gastos de armamento, equipo y aprovisionamiento del buque y es responsable, en la misma proporción, de las obligaciones que se contraigan con motivo del viaje, viajes o expediciones a emprender o durante su desarrollo.

Derechos de preferencia

Art. 189. — Los coparticipes tienen derecho a ser preferidos a cualquier tercero en igualdad de condiciones en los contratos de utilización del buque. Si concurre más de uno, tiene preferencia el que tenga mayor interés.

Distribución de utilidades y pérdidas

Art. 190. — Las utilidades y pérdidas resultantes de cada viaje se distribuirán al final del mismo entre los coparticipes, en proporción a su respectiva parte, salvo lo dispuesto en el contrato social, si existe.

Capitán y tripulantes coparticipes

Art. 191. — Sin perjuicio de los otros derechos que les corresponden, el capitán y los tripulantes, coparticipes que sean despedidos, pueden exigir a la mayoría que decidió el despido el reembolso del valor de sus respectivas partes.

Disolución de la sociedad

Art. 192. — La sociedad no puede disolverse sino después de terminado el viaje o expedición emprendida, salvo decisión unánime de los coparticipes.

SECCION 6ª — Del agente marítimo

Agente marítimo aduanero

Art. 193. — El agente marítimo designado para realizar o que realice ante la aduana las gestiones relacionadas con la atención de un buque en puerto argentino, tiene la representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial, conjunta o separadamente, de su capitán, propietario o armador, ante los entes públicos y privados, a todos los efectos y responsabilidades del viaje que el buque realice a dicho puerto o desde el mismo y hasta tanto se designe a otro en su reemplazo. No tiene la representación del propietario ni del armador que estuviere domiciliado en el lugar.

Otros agentes marítimos

Art. 194. — El capitán, propietario o armador pueden nombrar como agente, a otra persona distinta del agente marítimo aduanero cuando éste haya sido designado por el fletador, de acuerdo con las facultades del contrato de fletamento. Ese agente tiene también la representación judicial activa y pasiva del capitán, propietario o armador, siempre que acredite su designación por escrito.

Cuando el tercero cite a juicio al agente marítimo aduanero, éste puede declinar su intervención indicando la persona del otro agente designado por el capitán, propietario o armador y su domicilio.

Representación

Art. 195. — La representación ante los entes privados y públicos prevista en los artículos anteriores subsiste aun en el caso de renuncia, hasta tanto el propietario, armador o capitán designen al reemplazante. La sustitución puede hacerse aunque el buque haya zarpado de puertos argentinos.

La representación judicial continuará mientras no intervenga el reemplazante en el juicio.

Denuncia de domicilio del armador

Art. 196. — El agente marítimo de un buque, en su primera gestión aduanera, denunciará ante la aduana el domicilio del armador. En los casos de fallecimiento o incapacidad de aquél, cualquier notificación judicial o extrajudicial, efectuada en ese domicilio por quienes no fueren los sucesores o el representante del agente marítimo, será considerada válida.

Publicidad

Art. 197. — La autoridad aduanera debe publicar en sus oficinas el nombre y domicilio de la persona o personas, según los casos, que actúen como agentes del buque, conforme a lo dispuesto en los artículos anteriores.

Mandatarios especiales

Art. 198. — Salvo lo previsto en el art. 194, el agente marítimo sólo puede declinar su comparecencia a juicio en representación del capitán, propietario o armador del buque, en el caso de que éstos tengan constituidos mandatarios con poder suficiente para entender en los hechos vinculados al viaje en que se desempeñó como agente.

Responsabilidad

Art. 199. — El agente marítimo, en cualquiera de sus designaciones, no responde por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le corresponde por sus hechos personales o la que surja de las leyes y reglamentos fiscales y administrativos.

Reglamentación

Art. 200. — La reglamentación establecerá todo lo atinente a la publicidad de las designaciones de agentes marítimos que se efectúen de conformidad con las previsiones de la presente sección.

SECCION 7ª. — Del capitán

Carácter

Art. 201. — El capitán es representante legal del propietario y del armador del buque, no domiciliados en el lugar, en todo lo referente al buque y a la expedición, sin perjuicio del mandato especial que pueda conferírsele.

Representación

Art. 202. — En los puertos donde el armador o el propietario no tengan su domicilio, el capitán ejerce la representación judicial activa y pasiva de aquéllos en todos los asuntos relacionados con la expedición.

En las mismas circunstancias y siempre que el puerto no sea el lugar del domicilio del fletador o del respectivo cargador, tiene también la representación de estos a fin de salvaguardar los intereses de la carga.

Carga sobre cubierta

Art. 203. — El capitán no puede cargar efectos sobre cubierta sin consentimiento por escrito del fletador o cargador. Exceptuase la navegación fluvial o lacustre, y aquella en que sea de uso cargar en dicha forma.

Recibo de la carga

Art. 204. — En los recibos provisionales de los efectos que se carguen a bordo, el capitán o quien lo represente hará constar el estado y condición aparente de la mercadería.

Responsabilidad por la carga

Art. 205. — El capitán tiene en representación del armador, el carácter de depositario de la carga y de cualquier efecto que reciba a bordo, y como tal está obligado a cuidar de su apropiado manipuleo en las operaciones de carga y descarga, de su buen arrumaje y estiba, de su custodia y conservación, y de su pronta entrega en el puerto de destino.

Salvo convención expresa en contrario, la responsabilidad del capitán respecto de la carga comienza desde que la recibe y termina con el acto de la entrega, en el lugar en que se haya pactado, o en el que sea de uso en el puerto de descarga.

Documentación necesaria a bordo

Art. 206. — El capitán debe tener a bordo, aparte de la mencionada en el art. 83, la siguiente documentación:

- a) Copia del contrato de fletamento, si existe;
- b) Conocimientos de la carga transportada a bordo;
- c) Papeles aduaneros y todos los que sean impuestos por las autoridades administrativas.

Asientos en el diario de navegación

Art. 207. — El capitán debe asentar en el diario de navegación, además de los datos mencionados en el art. 86, todo acontecimiento que afecte al buque, a la carga o a las personas que naveguen a bordo, o cuyo conocimiento sea de utilidad para cualquier interesado en el viaje. El capitán está obligado a exhibir el diario de navegación en cualquier tiempo, a las partes interesadas, y a consentir que se saquen copias o extractos del mismo.

bir el diario de navegación en cualquier tiempo, a las partes interesadas, y a consentir que se saquen copias o extractos del mismo.

Ratificación de los asientos

Art. 208. — Dentro de las 24 horas de puesto el buque en libre plática, después de su llegada al primer puerto de escala, el capitán que no haya efectuado la exposición prevista en el inc. m) del art. 131, debe ratificar los asientos del diario de navegación a que se refiere el artículo anterior mediante protesta levantada ante escribano público en puerto argentino, o ante el cónsul argentino en puerto extranjero.

Dicha ratificación la hará acompañado de 2 oficiales del buque transcribiendo en el acta respectiva las partes pertinentes del mencionado diario. El capitán puede solicitar a la autoridad consular copia de la protesta, para ser enviada al armador.

Tanto la autoridad que menciona el art. 131, inc. m), como el cónsul y el escribano, deben entregar testimonio de las actas a cualquier interesado que los solicitare.

Valor de los asientos

Art. 209. — Los asientos que el capitán haga en el diario de navegación en calidad de funcionario público, tienen el valor de instrumento público. El valor probatorio de todo otro asiento en el mismo libro, de la exposición levantada con relación a estos asientos ante la autoridad marítima o cónsul argentino en el caso del art. 208 está sometido, en cada caso, a la apreciación judicial.

Facultades del capitán

Art. 210. — El capitán está facultado para realizar todos los contratos corrientes relativos al equipo, aprovisionamiento y reparaciones del buque, salvo en el puerto donde tenga su domicilio el armador o exista un mandatario de éste con poder suficiente. En este caso el capitán no tiene facultad para realizar gasto alguno relacionado con el buque.

Excepciones

Art. 211. — Si durante el curso del viaje y en puerto extranjero donde no exista mandatario del armador, se hacen necesarias reparaciones o compra de pertrechos y las circunstancias o la distancia del domicilio del armador no permiten pedir instrucciones, el capitán, previa exposición ante el cónsul argentino, ratificada por 2 oficiales del buque, puede realizar los referidos actos.

ADLA XXXIII-A

Carencia de fondos

Art. 212. — El capitán que durante el viaje se encuentre sin fondos para continuarlo, en puerto donde no se halle el armador o su mandatario, debe requerirlo al primero por telegrama o por intermedio de exhorto telegráfico del tribunal competente, si fuere puerto argentino, y por intermedio del consulado argentino, si se tratare de puerto extranjero. Al formular el pedido ante el tribunal o el consulado, según los casos, debe justificar, con la ratificación del comisario y de 2 oficiales del buque, que carece absolutamente de fondos y que en el puerto no se encuentra el armador ni su mandatario.

Falta de satisfacción

Art. 213. — Formulado sin resultado el requerimiento expresado en el artículo precedente, el capitán puede contraer deudas y, en caso de urgente necesidad, con garantía hipotecaria sobre el buque. A falta absoluta de otro recurso puede gravar o vender la carga o las provisiones del buque.

Los destinatarios de las mercaderías vendidas en tales casos serán reembolsados por el valor de plaza que tengan en el puerto de destino a la época de la llegada del buque.

Si dicho valor de plaza es inferior al que se obtuvo en la venta, la diferencia corresponde al destinatario.

Si el buque no puede llegar al puerto de destino, el monto del reembolso se fijará por el precio de venta.

En el caso de haberse gravado la mercadería, su destinatario tiene derecho a que en el puerto de destino le sea entregada libre de todo gravamen.

Deber de comunicación

Art. 214. — El capitán, dentro de sus posibilidades, debe mantenerse durante el viaje en continuo contacto con el armador, para tenerlo al corriente de todos los acontecimientos relativos a la expedición, y requerirle instrucciones en los casos que sean necesarias.

Avería gruesa

Art. 215. — Cuando se vea en la necesidad de realizar un acto de avería gruesa, debe asentar en el diario de navegación, con toda minuciosidad, sus causas, circunstancias que mediaron en ella y el detalle del sacrificio realizado.

Estado de guerra

Art. 216. — Si después de zarpar el buque el capitán llega a saber que ha sobrevenido el estado de guerra y que su bandera o la carga no fueran libres, está obligado a arribar al primer puerto neutral y a permanecer en él hasta que pueda continuar el viaje con seguridad, o hasta que reciba instrucciones.

Si llega a saber que el puerto de destino está bloqueado, y salvo que tenga o reciba instrucciones especiales, debe descargar en el puerto que elija entre los que se encuentren en la derrota para arribar a aquél.

Actos de violencia

Art. 217. — Es obligación del capitán por todos los medios que le dicte su prudencia resistir cualquier acto violento que se intente contra el buque o la carga. Si es obligado a hacer entrega de toda o parte de ella, debe formalizar el correspondiente asiento en el diario de navegación y justificar el hecho en el primer puerto de llegada.

En caso de apresamiento, embargo o detención dispuestos por un estado, el capitán debe reclamar el buque y la carga, dando aviso inmediato al armador.

Hasta tanto reciba las órdenes respectivas, tomará las disposiciones provisionales que sean absolutamente urgentes y necesarias para la conservación del buque y de la carga.

Ausencia

Art. 218. — En todos los casos en que por mandato de esta ley, el capitán deba realizar una actuación ante el cónsul argentino y no lo haya en el lugar, la efectuará ante la autoridad local y de no ser posible, ante un notario, sin perjuicio de su ratificación ante el cónsul argentino del próximo puerto.

CAPITULO II. — De los contratos de utilización de los buques

SECCION 1ª. — De la locación de buques

Locación de buque

Art. 219. — Locación de buque es el contrato por el cual una parte se obliga, mediante el pago de un precio, a conceder a la otra el uso o goce de un buque por un tiempo determinado, transfiriéndole la tenencia.

Inscripción

Art. 220. — El contrato de locación de buque debe probarse por escrito y, para ser invocado frente a

terceros, estar inscripto en el Registro Nacional de Buques y asentado en su certificado de matrícula.

ga del buque, si fuere posterior y en caso de pérdida, desde la fecha en que debía ser devuelto.

Sublocación

Art. 221. — El locatario no puede sublocar el buque ni ceder el contrato sin autorización escrita del locador. Ambos actos deberán satisfacer los requisitos establecidos en el artículo precedente.

Entrega y devolución de buque

Art. 222. — El locador debe entregar el buque al locatario, en el lugar y tiempo convenidos y con la documentación necesaria para el viaje y, salvo pacto en contrario, en estado de navegabilidad, en la medida en que con el empleo de una diligencia razonable pueda hacerlo. El locatario debe devolverlo a la expiración del término estipulado en el mismo estado, salvo los daños originados por caso fortuito o fuerza mayor o por su uso normal, y convenido, libre de tripulación, si así lo hubiere recibido y de todo crédito privilegiado ocasionado por su explotación o uso.

Obligación del locador

Art. 223. — Es obligación del locador durante todo el tiempo de la locación, ejercer una diligencia razonable para mantener el buque en el mismo estado de navegabilidad en que fue entregado. El locador es responsable de los daños ocasionados por incumplimiento de esa obligación, salvo que pruebe que se trata de un vicio oculto, que no pudo ser descubierto empleando una diligencia razonable.

Uso del buque

Art. 224. — El locatario está obligado a utilizar el buque de acuerdo con sus características técnicas y las modalidades convenidas en el contrato.

Lugar y tiempo de restitución del buque

Art. 225. — El locatario debe restituir el buque a la expiración del término de la locación en el lugar convenido y en su defecto en el puerto del domicilio del locador. Salvo estipulación expresa de las partes, no se admite tácita reconducción, y la restitución no puede demorarse un tiempo mayor de la décima parte del término del contrato durante el cual el locador tiene derecho a percibir únicamente el doble del precio estipulado.

Prescripción

Art. 226. — Todas las acciones derivadas del contrato de locación de buques prescriben por el transcurso de 1 año, contado desde la fecha de vencimiento, rescisión o resolución del contrato, o de la entre-

SECCION 2ª. — Del fletamento a tiempo

Concepto

Art. 227. — Existe fletamento a tiempo cuando el armador de un buque determinado, conservando su tenencia y mediante el pago de un flete, se compromete a ponerlo a disposición de otra persona, y a realizar los viajes que ésta disponga dentro del término y en las condiciones previstas en el contrato, o en las que los usos establezcan. En este contrato el armador se denomina fletante y la otra parte fletador.

Forma del contrato

Art. 228. — Para ser válido respecto de terceros el contrato de fletamento a tiempo de un buque de 10 toneladas o más de arqueo total debe hacerse por escrito, inscribirse en el Registro Nacional de Buques y dejarse constancia de él en el certificado de matrícula del buque.

Obligaciones del fletante

Art. 229. — El fletante debe poner el buque a disposición del fletador ejerciendo una diligencia razonable para que se encuentre en estado de navegabilidad, armado y tripulado reglamentaria y convenientemente a fin de que pueda ser empleado en el destino establecido, con su pertinente documentación, en la época estipulada, y en el lugar del puerto convenido donde siempre pueda estar a flote.

Durante todo el tiempo de vigencia del contrato debe emplear una diligencia razonable para mantener al buque en las mismas condiciones y, en su defecto, responde por las consecuencias dañosas que se originen, salvo que pruebe que el defecto de navegabilidad se debe a un vicio oculto que no pudo ser descubierto empleando una diligencia razonable.

Resolución

Art. 230. — El fletador tiene derecho a resolver el contrato, notificando por escrito al fletante, cuando el buque no sea puesto a su disposición en la época y lugar convenidos. El resarcimiento de los daños y perjuicios queda librado a las circunstancias del caso.

Gastos a cargo del fletante y del fletador

Art. 231. — Son a cargo del fletante el pago de los salarios y los gastos de manutención de la tripulación, seguro del buque y repuestos de artículos de cubierta y de máquinas.

ADLA XXXIII-A

Corresponden al fletador todos los gastos de combustible, agua y lubricantes necesarios para el funcionamiento de las máquinas principales y auxiliares, los inherentes a la utilización comercial del buque, y los derechos, tasas y salarios relacionados con la navegación en canales y con los puertos.

Navegación no prevista en el contrato

Art. 232. — El fletante no está obligado a hacer navegar el buque fuera de los límites geográficos convenidos en el contrato o en condiciones o lugares que los expusieren a peligros no previstos en el momento de su celebración. En estos últimos casos, el contrato quedará resuelto si su ejecución resulta imposible por causas no imputables al fletador.

Viaje que exceda el plazo del contrato

Art. 233. — Tampoco está obligado el fletante a iniciar con su buque un viaje que no termine, previsiblemente, alrededor de la fecha del vencimiento del plazo del contrato. Por los días que excedan de dicha fecha, el fletador debe pagar el flete del mercado internacional para este tipo de fletamento, siempre que sea superior al contractual.

Dependencia del capitán

Art. 234. — A los efectos de la gestión náutica del buque, el capitán depende del fletante. También recibirá órdenes del fletador, dentro de lo estipulado en el contrato respecto del uso que haga del buque, especialmente en todo lo referente a la carga, transporte y entrega de efectos en destino, o al transporte de personas, en su caso, y a la respectiva documentación.

Responsabilidad del fletante

Art. 235. — Salvo su responsabilidad en la gestión náutica del buque, el fletante no responde frente al fletador por las obligaciones asumidas por el capitán en la gestión del transporte, o en el uso que el fletador haga del buque, o por las culpas en que puedan incurrir tanto el capitán como los tripulantes, en lo que respecta al giro o negocio asumido por el fletador.

Salvo estipulación en contrario, el fletante no responde por incumplimiento de sus obligaciones, cuando sean consecuencia de alguno de los hechos o supuestos de exoneración previstos en el art. 275 y en la sección 6ª de este capítulo; si es responsable no lo será más allá del límite fijado en el art. 277 y en la mencionada sección.

En los mismos casos y frente a terceros, el fletante no responde cuando el fletador use documentación propia, sin perjuicio de los privilegios sobre buque y fletes previstos en el capítulo IV, sección 2ª de este título.

El fletador debe indemnizar al fletante los daños que sufra con motivo de las acciones originadas en dicha responsabilidad y que se hagan efectivas sobre el buque.

Pago del flete

Art. 236. — Salvo estipulación o uso distinto, el flete debe pagarse por períodos mensuales y por anticipado, a falta de lo cual el fletante, con notificación del fletador puede resolver el contrato y retirar el buque de su disposición con una simple orden al capitán. En ese caso, queda obligado a entregar en destino la carga que tenga a bordo y puede retener el flete pagadero en dicho lugar.

No exigibilidad del flete

Art. 237. — El flete no es exigible cuando el fletador, por causas que no le sean imputables, no pueda usar el buque y, especialmente, cuando éste tenga que inmovilizarse por más de 24 horas, para que el fletante cumpla con sus obligaciones relativas a la conservación de su navegabilidad.

Si la inmovilización es ocasionada por una arribada forzosa provocada por peligros del mar, varaduras, averías sufridas por la carga o acto de autoridad nacional o extranjera, el flete se debe durante todo el tiempo que dure la inmovilización, descontando el que corresponda a reparaciones y con deducción de los gastos que su inmovilización haya ahorrado al armador.

Pérdida del buque

Art. 238. — Si el buque se pierde, el flete se debe hasta el día de su pérdida. Si esta fecha es desconocida, el flete debido se calculará hasta la mitad del plazo transcurrido entre el día de la última noticia que se tuvo del buque y aquel en que debió llegar a destino.

Salario de la asistencia o salvamento

Art. 239. — En el caso de asistencia o de salvamento prestado por el buque, el salario correspondiente es adquirido por mitades entre el fletante y el fletador, deducidos los gastos, indemnizaciones, participaciones del capitán y tripulantes, y el importe del flete por los días que duró la operación.

Avería común

En caso de avería común contribuye el flete de la carga y no el del fletador.

Prescripción

Art. 240. - Las acciones derivadas del contrato de fletamento a tiempo prescriben por el transcurso de un año, contado desde la fecha de su vencimiento, o desde la fecha de su rescisión o resolución si es anterior, o desde el día de la terminación del último viaje si es posterior. En el caso de pérdida, desde la fecha en que, presuntivamente, debió terminar el viaje que estaba en ejecución.

SECCION 3ª. - Del fletamento total o parcial

Concepto

Art. 241. - En el fletamento total de un buque el fletante se obliga, mediante el pago de un flete, a poner a disposición del fletador para transportar personas o cosas todos los espacios útiles o todo el porte que posee un buque determinado, el que puede sustituirse por otro, si así se hubiese pactado.

En el fletamento parcial el fletador solamente dispondrá de uno o más espacios determinados.

El fletante debe emplear la diligencia razonable para poner el buque en condiciones de navegabilidad, en el tiempo y lugar convenidos, y cumplir con las prestaciones comprometidas frente al fletador según el tipo específico de contrato de que se trate y normas aplicables.

Las normas de esta sección se aplican en defecto de estipulaciones convenidas entre las partes.

Póliza de fletamento

Art. 242. - El fletamento total o parcial se prueba mediante la póliza de fletamento que debe contener las siguientes menciones:

- a) El nombre del armador;
- b) Los nombres del fletante y fletador con los respectivos domicilios;
- c) El nombre de buque, su puerto de matrícula, nacionalidad y tonelaje de arqueo;
- d) La designación del viaje o viajes a realizar;

e) Si el fletamento es total o parcial y, en este último caso, la individualización de los espacios a disposición del fletador;

f) Si es un fletamento para el transporte de mercaderías, la clase y cantidad de carga a transportar, los días convenidos para estadías y sobreestadías, la forma de computarlas y el monto fijado para las últimas;

g) Si es un fletamento con fines específicos o para el transporte de personas, las modalidades del mismo;

h) El flete y su forma, tiempo y lugar de pago.

Enajenación del buque

Art. 243. - Firmada la póliza de fletamento, el contrato subsistirá aunque el buque fuere enajenado, y los nuevos propietarios tienen obligación de cumplirlo.

Lugar para carga o descarga

Art. 244. - Si la póliza no establece el lugar del puerto donde el buque debe colocarse para cargar o descargar, su designación corresponde al fletador, salvo disposiciones portuarias en contrario. El lugar debe ser seguro y permitir al buque permanecer siempre a flote. Si el fletador omite hacer la designación del lugar de carga o descarga o si siendo varios los fletadores no se ponen de acuerdo sobre el particular el fletante, previa intimación, puede elegir dicho lugar.

Resolución

Art. 245. - Salvo estipulación distinta, si el fletante no pone el buque a la carga en la época y puerto establecidos en el contrato del fletador, mediante notificación por escrito a aquél, puede resolver el contrato, quedando librado el resarcimiento de los daños y perjuicios a las circunstancias del caso.

Porte o capacidad distintos de los establecidos en la póliza

Art. 246. - Siempre que el porte o la capacidad del buque, establecidos en la póliza de fletamento, resulten mayores o menores a los reales en más de una décima parte, el fletador tiene la opción de resolver el contrato, o bien de cumplirlo no pagando más flete que el que corresponda a la cantidad de carga realmente embarcada. En uno y otro caso puede exigir indemnización por los daños causados.

Obligaciones de las partes

Art. 247. - El fletante está obligado a hacer saber por escrito al fletador que el buque se encuentra en condiciones de recibir o entregar la carga. El fletador debe efectuar la carga o descarga en el plazo de estadías estipulado en la póliza de fletamento.

Estadías y sobreestadías

Art. 248. - A falta de estipulación expresa de la póliza de fletamento, las estadías no comprenden sino los días de trabajo. Los usos del puerto determinan su duración y el momento a partir del cual deben computarse, así como la duración, monto, época y forma de pago de las sobreestadías.

Si al respecto no existen usos del puerto se fijarán judicialmente y la duración de las sobreestadías será la mitad de los días de trabajo correspondientes a las estadías y se computarán por días corridos.

Falta de carga vencidas las estadías

Art. 249. - Salvo estipulación expresa contenida en la póliza de fletamento, si vencidas las estadías pactadas o que sean de uso, el fletador no carga efecto alguno, el fletante tiene derecho a resolver el contrato, exigiendo la mitad del flete bruto estipulado y de las sobreestadías, o a emprender viajes en carga y, finalizado que sea el mismo, a exigir el flete por entero con las contribuciones que se debían y las sobreestadías.

Carga incompleta

Art. 250. - Cuando el fletador sólo embarque durante las estadías una parte de la carga, vencido el plazo respectivo y el de las sobreestadías, y salvo convenio expreso en la póliza de fletamento, el fletante tiene la opción de proceder a la descarga por cuenta del fletador, exigiendo el pago de la mitad del flete bruto, o de emprender el viaje con la carga que tenga a bordo y reclamar el flete íntegro en el puerto de destino con los demás gastos mencionados en el artículo precedente. La decisión que adopte el fletante, tanto en estos casos como en los del artículo anterior, se deben asentir en la protesta que será notificada al fletador.

Avería gruesa

Art. 251. - Cuando en los casos previstos en los dos artículos anteriores se produzca durante el viaje una avería gruesa, la contribución de la carga será por los dos tercios del valor de lo no cargado además de la que corresponde, en su caso, a lo cargado.

Resolución por el fletador

Art. 252. - El fletador antes del vencimiento de las estadías, tiene derecho a resolver el contrato pagando, si no mediare estipulación contraria, la mitad del flete bruto y, en su caso, los gastos de descarga y las sobreestadías. Si el fletamento es por viaje redondo, debe pagar la mitad del flete de ida.

Carga suficiente

Art. 253. - Cuando el fletamento es total, el fletador puede obligar al fletante a emprender el viaje si el buque tiene a bordo carga suficiente para el pago del flete, sobreestadías y demás obligaciones contractuales y para los gastos suplementarios que le ocasionen el cargamento incompleto, o si diese fianza suficiente para dicho pago. En tal caso el fletante no puede recibir carga de terceros, sin consentimiento por escrito del fletador.

Carga de terceros

Art. 254. - En los casos en que el fletante tiene derecho a emprender viaje sin carga o con sólo una parte de ella puede, por su sola voluntad, tomar carga de terceros a los efectos de la seguridad del flete y de las otras indemnizaciones a que haya lugar. Si de esta nueva carga resulta una pérdida de flete, el fletador es deudor por la diferencia. Si, por el contrario, con dicha carga se produce una ganancia, ésta pertenece al fletador sin perjuicio de los pagos a que esté obligado por los artículos precedentes.

Comisión de la descarga

Art. 255. - Si transcurrida la mitad de las estadías contractuales o de las que sean de uso el fletador o los tenedores de los respectivos conocimientos no han empezado la descarga, o si habiéndola iniciado no está terminada al vencimiento de aquéllas, salvo convenio expreso en la póliza de fletamento, el fletante puede descargar a tierra o a lanchas por cuenta y riesgo del fletador o consignatario. Si éstos tienen domicilio conocido en el lugar, debe notificárseles.

Bloqueo del puerto de destino

Art. 256. - Si después de iniciado el viaje se declara el bloqueo de puerto de destino el fletante debe intimar al fletador para que indique, dentro de las 48 horas, el puerto de descarga de la mercadería. Este debe estar en el trayecto que el buque debía se-

uir para llegar a su primitivo destino. Si dichas instrucciones no llegan a tiempo, el fletante o el capitán determinarán el puerto de descarga.

Subfletamento

Art. 257. - Salvo autorización expresa por escrito del fletante, el fletador no puede ceder total o parcialmente el contrato. Pero, en caso de fletamento total, y a falta de prohibición expresa en el contrato, puede subfletar a uno o más subfletadores, subsistiendo su responsabilidad frente al fletante por el cumplimiento de las obligaciones contractuales.

Prescripción

Art. 258. - Las acciones que se derivan del contrato de fletamento total o parcial prescriben por el transcurso de un año, contado desde la terminación del viaje, o desde la fecha en que se rescindió o resolvió el contrato, si ello se produjo antes de comenzado el viaje o en el curso del mismo.

SECCION 4ª. - Del transporte de carga general

Concepto y prueba del contrato

Art. 259. - Cuando el transportador acepte efectos de cuantos cargadores se presenten, el transporte se rige por las disposiciones de la presente sección en lo que no se haya previsto en el contrato respectivo o en las condiciones del conocimiento.

Las normas de la sección 5ª de este capítulo son imperativas para las partes.

El contrato de transporte debe probarse por escrito.

Sustitución del buque

Art. 260. - Salvo estipulación expresa en contrario, el transportador tiene derecho sustituir el buque designado para el transporte de la carga por otro igualmente apto para cumplir, sin retardo, el contrato de transporte convenido.

Tarifas y condiciones

Art. 261. - Si el transportador ha publicado tarifas y condiciones del transporte, debe ajustarse a ellas, salvo convenio por escrito en contrario.

Obligación del cargador

Art. 262. - El cargador debe entregar los efectos en el tiempo y forma fijados por el transportador y, en su defecto, de conformidad con lo que establecen

los usos y costumbres. A falta de éstos el buque puede zarpar quedando obligado el cargador al pago íntegro del flete estipulado, siempre que su importe no haya sido pagado por otra mercadería que ocupó el lugar de aquella.

Resolución por el cargador

Art. 263. - Después de cargada la mercadería el cargador puede resolver el contrato dentro del término de la permanencia del buque en puerto, cuando ello no ocasione retardo en la partida del buque, pagando el flete y los gastos de descarga.

Entrega de la carga por el transportador

Art. 264. - El transportador debe entregar la carga en el puerto de destino de acuerdo con lo que disponen el conocimiento, las reglamentaciones aduaneras y portuarias, y los usos y costumbres.

Si en virtud de dichas disposiciones las mercaderías deben entrar a depósito fiscal, la entrega quedará cumplida con la descarga al depósito correspondiente o a lanchas cuando por causas no imputables al buque no pueda efectuarse la descarga a depósito, y con cargo de notificar a los interesados en la forma prevista en el art. 521.

Si las mercaderías son de despacho directo y el consignatario no concurre a recibirlas o se rehúsa a hacerlo, con notificación al mismo si es conocido o a la persona indicada en el conocimiento, el transportador puede cumplir la entrega descargándolas a lanchas o a tierra, por cuenta y riesgo del titular de las mercaderías. El armador de las lanchas se convierte en depositario de la carga recibida en representación del consignatario.

Si la mercadería es reclamada por varios tenedores de distintos ejemplares de un mismo conocimiento, el transportador debe depositarla judicialmente por cuenta y riesgo de la misma.

Entrega a lanchas en interés del transportador

Art. 265. - Cuando la carga se entrega a lanchas como prolongación de bodega, en interés del transportador, su responsabilidad subsistirá como si continuara en el buque hasta su posterior descarga en la forma prevista en el artículo precedente.

Cesación de responsabilidad del transportador

Art. 266. - Cesa toda responsabilidad del transportador respecto de la carga, a partir del momento en que sea entregada a depósitos fiscales, plazoleta, o en lugares situados dentro de la jurisdicción aduanera, o cuando haya sido descargada a lanchas u otro

lugar por cuenta y riesgo de la mercadería y se hubiere cumplido con la notificación establecida en el art. 264.

SECCION 5ª. - Disposiciones comunes

PARTE PRIMERA. - Definiciones y ámbito de aplicación

Definiciones

Art. 267. - A los efectos de las disposiciones de esta Sección se entiende por transportador a la persona que contrata con el cargador el transporte de mercaderías, sea propietario, armador o fletador o quien tenga la disponibilidad del buque. Esta expresión no comprende al agente marítimo o intermediario. La expresión cargador se refiere a quien debe suministrar la carga para el transporte, sea o no fletador. Por mercadería se entiende todo objeto o efecto cargado a bordo.

Por consignatario o destinatario se entiende la persona facultada a obtener la entrega de la mercadería en destino.

Ámbito de aplicación

Art. 268. - Las disposiciones de la presente Sección se aplican durante el tiempo transcurrido desde la carga hasta la descarga, al transporte de cosas que se realice por medio de un contrato de fletamento total o parcial, al efectuado en buques de carga general, al de bultos aislados en cualquier buque, y a todo otro en que el transportador asuma la obligación de entregar la carga en destino, salvo los casos previstos en el art. 281.

No se aplican al transporte de animales vivos o al de mercaderías efectivamente transportadas sobre cubierta, con la conformidad expresa del cargador.

"Containers"

Art. 269. - Se aplican al transporte de cajas de carga -"containers"- las normas convencionales, las de las leyes especiales y las de esta ley que le sean aplicables, teniendo en cuenta las características y condiciones del mismo.

PARTE SEGUNDA. - Responsabilidad por pérdidas y daños

Diligencia del transportador

Art. 270. - Antes y al iniciarse el transporte, el transportador debe ejercer una diligencia razonable para:

- a) Poner el buque en estado de navegabilidad;

- b) Armarlo, equiparlo y aprovisionarlo convenientemente;

- c) Cuidar que sus bodegas, cámaras frías o frigoríficas, y cualquier otro espacio utilizado en el transporte de mercaderías, estén en condiciones apropiadas para recibir las, conservarlas y transportarlas.

Carga y descarga de la mercadería

Art. 271. - El transportador procederá en forma conveniente y apropiada a la carga, manipuleo, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de la mercadería. Las partes pueden convenir que las operaciones de carga y descarga, salvo en su aspecto de derecho público, sean realizadas por el cargador o destinatario, dejando debida constancia en el conocimiento o en otros documentos que lo reemplacen.

Innavigabilidad del buque

Art. 272. - Ni el transportador ni el buque son responsables por las pérdidas o daños que sufran las mercaderías, originados en la innavigabilidad del buque, siempre que se pruebe que se ha desplegado una razonable diligencia para ponerlo en estado de navegabilidad, armarlo, equiparlo y aprovisionarlo convenientemente, con sus bodegas, cámaras frigoríficas o frías y cualquier otro espacio utilizado en el transporte de mercadería en condiciones apropiadas para recibir las, conservarlas y transportarlas.

Deber de marcar los bultos o piezas

Art. 273. - El cargador debe entregar los bultos o piezas a bordo con las marcas principales estampadas en su exterior de manera tal que normalmente permanezcan legibles hasta el final del viaje. En la misma forma debe estampar el peso del bulto cuando exceda de 1000 kilos. El cargador es responsable de los daños que sufra el transportador o el buque por el incumplimiento de estas obligaciones.

Deber de entregar la documentación

Art. 274. - El cargador está obligado a entregar al transportador, dentro de las 48 horas de haber embarcado su carga, la documentación pertinente para que ella pueda ser desembarcada en destino.

Exoneración de responsabilidad del transportador

Art. 275. - Ni el transportador ni el buque son responsables de las pérdidas o daños que tengan su origen en:

- a) Actos, negligencias o culpas del capitán, tripulantes, prácticos u otros dependientes del transportador en la navegación o en el manejo técnico del

buque, no relacionados con las obligaciones mencionadas en el art. 271;

b) Incendio, salvo que sea causado por culpa o negligencia del transportador, armador o propietario del buque que deberán ser probadas por quienes las invoquen;

c) Riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables;

d) Caso fortuito o fuerza mayor;

e) Hechos de guerra;

f) Hechos de enemigos públicos;

g) Detenciones por orden de la autoridad o por hechos del pueblo, embargo o detención judicial;

h) Demoras o detenciones por cuarentena;

i) Hechos u omisiones del cargador o propietario de la mercadería, de su agente o de quien los represente;

j) Huelgas, cierres patronales, paros, suspensiones o limitaciones en el trabajo, cualquiera sea la causa, parciales o generales;

k) Tumultos, conmociones o revoluciones;

l) Salvamento de bienes o de personas en el agua, tentativa de ello o cambio razonable de ruta que se efectúe con el mismo fin, el que no debe considerarse como incumplimiento de contrato;

ll) Merma, pérdida o daños en las mercaderías provenientes de su naturaleza, vicio oculto o propio de las mismas;

m) Insuficiencia de embalaje;

n) Insuficiencia o imperfecciones de las marcas;

ñ) Vicios ocultos del buque que no puedan ser descubiertos empleando una diligencia razonable;

o) Cualquier otra causa que no provenga de su culpa o negligencia o de las de sus agentes o subordinados. Sin embargo, quien reclame el beneficio de la exoneración debe probar que ni la culpa o negligencia del transportador, propietario o armador, ni la de sus agentes, han causado o contribuido a causar la pérdida o daño.

En todos los casos de exoneración previstos desde el inc. c) a o), inclusive, el transportador sólo debe probar la causal de exoneración, pero el beneficiario

puede acreditar la culpa y la consiguiente responsabilidad del transportador o de sus dependientes, siempre que no se trate de culpas previstas en el inciso a) que exoneran de responsabilidad al transportador.

Responsabilidad del cargador

Art. 276. - El cargador no es responsable de los daños o pérdidas sufridos por el transportador o el buque, salvo que provengan de hechos, negligencias o culpas propias de sus agentes o subordinados.

Monto de la indemnización debida por el transportador

Art. 277. - Para establecer la suma total que deba abonar el transportador, se calculará el valor de las mercaderías, en el lugar y al día en que ellas sean descargadas, conforme al contrato, o al día y lugar en que ellas debieron ser descargadas. El valor de las mercaderías se determina de acuerdo con el precio fijado por la Bolsa o, en su defecto, según el precio corriente en el mercado; y en defecto de uno u otro, según el valor normal de mercaderías de la misma naturaleza y calidad.

Limitación de la responsabilidad del transportador

Art. 278. - La responsabilidad del transportador o del buque por las pérdidas o daños que sufran las mercaderías en ningún caso excederá del límite de \$50. 400 por cada bulto o pieza perdidos o averiados, y si se trata de mercaderías no cargadas en bultos o piezas, por cada unidad de flete. Exceptúase el caso en que el cargador haya declarado, antes del embarque, la naturaleza y valor de la mercadería, que la declaración se haya insertado en el conocimiento, y que ella no haya sido impuesta por exigencia administrativa del país del puerto de carga o de descarga. Esta declaración, inserta en el conocimiento, constituye una presunción respecto al valor de las mercaderías, salvo prueba en contrario que puede producir el transportador. Las partes pueden convenir un límite de responsabilidad distinto al establecido en este artículo, siempre que conste en el conocimiento y no sea inferior al fijado precedentemente. El transportador no podrá prevalerse de la limitación de responsabilidad si se prueba que el daño resultó de un acto o de una omisión de aquél, realizado con la intención de provocarlo o bien temerariamente y con conciencia de la probabilidad de producirlo.

Cuando un "container" o cualquier artefacto similar sea utilizado para acondicionar mercaderías, todo bulto o unidad enumerado en el conocimiento como incluido en el "container" o artefacto similar, es considerado como un bulto o unidad a los fines establecidos en este artículo. Fuera del caso previsto se

ADLA XXXIII-A

considera al "container" o artefacto similar como un bulto o unidad.

La conversión del argentino oro a pesos argentinos deberá efectuarse de acuerdo con lo establecido en el art. 176.

Falsa declaración del cargador

Art. 279. — Ni el transportador ni el buque responden por los daños o pérdidas que sufra la mercadería, cuando el cargador hubiere hecho conscientemente una falsa declaración respecto a su naturaleza y valor.

Nulidad

Art. 280. — Es absolutamente nula y sin efecto toda cláusula de un contrato de transporte o de un conocimiento, que exonere o disminuya la responsabilidad del transportador, propietario o armador del buque, o de todos ellos en conjunto, por pérdidas o daños sufridos por las mercaderías, o que modifique la carga de la prueba, en forma distinta a la prevista en esta Sección. Esta nulidad comprende la de la cláusula por la cual el beneficio del seguro de la mercadería, directa o indirectamente, sea cedido a cualquiera de ellos.

Convenciones especiales

Art. 281. — Las normas de esta sección, sólo pueden ser modificadas o dejadas sin efecto:

a) Cuando el transportador renuncie total o parcialmente a las exoneraciones, o amplíe su responsabilidad y obligaciones, dejando constancia de ello en el conocimiento que se entregue al cargador; pero esta renuncia o ampliación no altera la responsabilidad del propietario o armador del buque, prevista en esta sección, salvo su consentimiento expreso;

b) Cuando se trate de cargamentos en los cuales la naturaleza y condición de las cosas a transportar y las circunstancias y términos en que deba realizarse el transporte sean tales que justifiquen la concertación de un convenio especial siempre que no haya sido expedido un conocimiento y que las condiciones del acuerdo celebrado se hagan figurar en un recibo o documento que será "no negociable" dejándose constancia en el mismo de ese carácter. En ningún caso, lo establecido precedentemente puede aplicarse a los cargamentos comerciales ordinarios embarcados en el curso de operaciones comerciales corrientes, ni a las obligaciones del transportador referentes a la navegabilidad del buque que sean de orden público.

Remisión

Art. 282. — Las disposiciones de esta Sección no modifican los derechos y obligaciones del transporta-

dor que puede limitar su responsabilidad en la forma establecida en la sección 4ª del capítulo I de este título.

Mercaderías peligrosas

Art. 283. — Las mercaderías peligrosas, a cuyo embarque el transportador se habría opuesto de haber conocido tal característica, pueden ser desembarcadas en cualquier tiempo forma o lugar antes de su arribo a destino y en el caso de no ser ello posible, destruidas o transformadas en inofensivas, sin indemnización alguna a su propietario, salvo la que deba pagar el cargador al transportador por los daños que éste haya sufrido por tal causa.

Si han sido embarcadas con conocimiento y consentimiento del transportador, se aplicarán las mismas medidas cuando lleguen a constituir un peligro para el buque o la carga salvo los derechos u obligaciones de los interesados en el caso de avería gruesa.

Libertad de convenciones

Art. 284. — Las partes pueden convenir libremente el régimen de responsabilidad en sus relaciones contractuales anteriores a la carga y posteriores a la descarga, siempre que dichas estipulaciones no sean contrarias al orden público.

Reparaciones urgentes del buque

Art. 285. — Si durante el viaje, por causas de fuerza mayor, el transportador tiene que hacer reparaciones urgentes al buque, el cargador está obligado a esperar su terminación, salvo su derecho a retirar los efectos pagando el flete por entero, sobre estadías y avería común, si corresponde, y gastos de desestiba y estiba.

Retardo excesivo en el viaje

Art. 286. — Si el buque no admite reparaciones, o si éstas o causas fortuitas o de fuerza mayor provocan un retardo excesivo en el viaje, el transportador debe proveer por su cuenta el transporte de la mercadería a destino por otros medios, sin aumento de flete. Si no lo pudiera hacer, debe depositar la mercadería en el puerto de arribada, notificando al cargador que está a su disposición y que da por terminado el viaje. En el intervalo debe tomar todas las medidas necesarias para la conservación de la carga.

Queda a salvo el derecho del cargador a no pagar flete alguno y a exigir el pago de los daños y perjuicios que haya sufrido probando que, a pesar de los certificados de seguridad el armador no desplegó la razonable diligencia prevista en el art. 272.

Se deja a salvo el derecho reconocido al transportador en el presente artículo, de dar por concluido el viaje en el punto de arribada.

Desvío de ruta

Art. 287. — Si por orden de autoridad el buque tiene que desviarse de su ruta, o se viera obligado a descargar la mercadería en un puerto que no es el de destino, el transportador puede dar por terminado el viaje, por cumplido el contrato, y exigir, además, el pago del flete estipulado.

Obstáculo a la descarga en el puerto de destino

Art. 288. — Cuando la descarga en el puerto de destino resulte imposible, riesgosa o excesivamente demorada, por causa fortuita o de fuerza mayor, el transportador, puede descargar la mercadería en el puerto más cercano, resguardando los intereses del cargador, y dar por terminado el viaje exigiendo el pago del flete estipulado.

Ambito de aplicación

Art. 289. — Las exoneraciones y limitación previstas en esta sección, son aplicables a toda acción contra el transportador o el buque por indemnización de pérdidas o daños a mercaderías objeto de un contrato de transporte, sea que la acción se funde en la responsabilidad contractual o extracontractual.

Acciones contra dependientes del transportador

Art. 290. — Si la acción se promueve contra un dependiente del transportador, el demandado puede oponer las exoneraciones y limitación de responsabilidad que el transportador tiene derecho a invocar conforme a lo dispuesto en esta Sección. En este caso, el conjunto de las sumas puestas a cargo del transportador y sus dependientes, no excederá del límite previsto en el art. 278. El dependiente no puede prevalerse de las disposiciones de esta Sección, si se prueba que el daño resultó de un acto u omisión suyos realizado con la intención de provocarlo, sea temerariamente o con conciencia de que, de su conducta, resultaría probablemente un daño.

Daños nucleares

Art. 291. — Las disposiciones de esta Sección no obstan a la aplicación de las leyes y de las convenciones internacionales que rijan la responsabilidad por daños nucleares.

Transporte combinado o bajo conocimiento directo

Art. 292. — En el caso de transporte combinado o bajo conocimiento directo, en el que hayan intervenido buques de 2 o más transportadores distintos, el primero con quien se celebre el contrato y el último

que entregue los efectos, son solidariamente responsables frente al cargador o destinatario y dentro de lo establecido en esta sección, de las pérdidas o daños que sufra la mercadería, sin perjuicio de las acciones de repetición contra el transportador en cuyo trayecto se produzca la pérdida o daño. El cargador o destinatario tienen también acción contra este último, si prueban su responsabilidad.

Prescripción

Art. 293. — Sin perjuicio de lo establecido en el art. 258, las acciones derivadas del contrato de transporte de cosas previsto en esta Sección, prescriben por el transcurso de un año a partir de la terminación de la descarga o de la fecha en que debieron ser descargadas cuando no hayan llegado a destino. Si las cosas no son embarcadas, dicho lapso se contará desde la fecha en que el buque zarpó o debió zarpar.

Ese plazo puede ser prolongado mediante acuerdo formalizado entre las partes con posterioridad al evento que da lugar a la acción.

Acción de repetición

Art. 294. — Las acciones de repetición del transportador o del buque contra el cargador o contra terceros, pueden ser ejercidas aun después de la expiración del plazo previsto en el artículo precedente o del que corresponda a la naturaleza de la relación, siempre que la persona que ejerza la acción de repetición notifique su reclamo al cargador o al tercero, dentro de los 6 meses de haber efectuado extrajudicialmente el pago que motiva el reclamo o de haber sido notificado de la demanda. El cargador o el tercero pueden ser citados para intervenir en el juicio.

La acción de repetición prescribe por el transcurso de un año a contar desde la fecha de la notificación a que se refiere este artículo o de la sentencia que se dicte contra el transportador o el buque.

PARTE TERCERA. — Conocimientos

Declaración de embarque

Art. 295. — Antes de comenzar la carga, el cargador debe suministrar por escrito al transportador una declaración de embarque que contenga un detalle de la naturaleza y calidad de la mercadería que será objeto del transporte, con indicación del número de bultos o piezas, cantidad o peso, según los casos y las marcas principales de identificación.

Deber de veracidad

Art. 296. — El cargador garantiza al transportador la exactitud del contenido de la declaración de embarque, y debe indemnizarlo de todos los daños y

perjuicios que sufra con motivo de alguna mención inexacta. El derecho a esta indemnización no modifica en forma alguna la responsabilidad y obligaciones del transportador frente a toda persona que no sea el cargador.

Entrega de la orden de embarque

Art. 297. - El transportador o agente marítimo, aceptada la declaración de embarque y formalizado el contrato, deben entregar al cargador una orden de embarque para el capitán, en la que se transcribirá el contenido de la declaración.

Embarcada la mercadería, el capitán debe entregar al cargador los recibos provisorios con las menciones indicadas en el art. 295.

La entrega de la carga se acredita con los recibos provisorios y los demás medios de prueba admisibles en materia comercial.

Entrega de los conocimientos

Art. 298. - Contra devolución de los recibos provisorios, el transportador, capitán o agente marítimo, dentro de las 24 horas de concluida la carga de los efectos, deben entregar al cargador los respectivos conocimientos, que contendrán las siguientes menciones:

- a) Nombre y domicilio del transportador;
- b) Nombre y domicilio del cargador;
- c) Nombre y nacionalidad del buque;
- d) Puerto de carga y descarga o hacia donde el buque deba dirigirse a "órdenes";
- e) Nombre y domicilio del destinatario, si son nominativos, o de la persona o entidad a quien deba notificarse la llegada de la mercadería, si los conocimientos son a la orden del cargador o de un buque intermediario;
- f) La naturaleza y calidad de la mercadería, número de bultos o piezas o cantidad o peso, y las marcas principales de identificación;
- g) Estado y condición aparente de la carga;
- h) Flete convenido y lugar de pago;
- i) Número de originales entregados;
- j) Lugar, fecha y firma del transportador, agente marítimo o capitán.

Inserción de reservas

Art. 299. - El transportador, capitán o agente pueden insertar reservas en el conocimiento con res-

pecto a las marcas, números, cantidades o pesos de las mercaderías, cuando sospechen razonablemente que tales especificaciones no corresponden a la mercadería recibida, o cuando no tengan medios normales para verificarlo. En defecto de estas reservas se presume, salvo prueba en contrario, que las mercaderías fueron embarcadas conforme a las menciones del conocimiento. Esta prueba no es admitida cuando el conocimiento ha sido transferido a un tercero portador de buena fe.

Validez y nulidad de las cartas de garantía

Art. 300. - Son válidas las cartas de garantía entre cargador y transportador y no pueden ser opuestas al consignatario ni a terceros. Son nulas las cartas de garantía que se emitan para perjudicar los derechos de un tercero o que contengan estipulaciones prohibidas por la ley.

Número de ejemplares del conocimiento

Art. 301. - El cargador puede exigir al transportador, agente o capitán, hasta 3 originales de cada conocimiento. Las demás copias que solicite deben llevar la mención "no negociable". Con esta misma mención, una de las copias firmada por el cargador debe quedar en poder del transportador.

Entregada la mercadería en destino con uno de los originales, los demás carecen de valor.

Entrega de la mercadería antes de la llegada a destino

Art. 302. - Antes de la llegada a destino, el transportador no puede entregar la mercadería sino contra la devolución de todos los conocimientos originales o, en su defecto, otorgándosele fianza suficiente por los perjuicios que pueda sufrir por la falta de restitución de uno de ellos.

Conocimiento para embarque

Art. 303. - Cuando el cargador entregue las mercaderías en los depósitos del transportador, por haberlo así convenido con éste, debe recibir un conocimiento para embarque con todas las menciones especificadas en el art. 298, salvo las relativas al buque.

Una vez embarcada la mercadería, el transportador, previa devolución por parte del cargador de cualquier documento recibido y que le atribuya derechos sobre ella, debe entregar un nuevo conocimiento o asentar en el conocimiento para embarque el nombre y nacionalidad del buque en que se embarcó la mercadería y la fecha respectiva, con lo cual el do-

cumento adquiere el valor del conocimiento de mercadería embarcada.

Categorías de conocimiento

Art. 304. — Tanto el "conocimiento embarcado" como el "conocimiento para embarque" pueden ser a la orden, al portador o nominativos, y son transferibles con las formalidades y efectos que establece el derecho común para cada una de dichas categorías de papeles de comercio.

El tenedor legítimo del conocimiento tiene derecho a disponer de la mercadería respectiva durante el viaje y a exigir su entrega en destino.

Prevalencia de la póliza de fletamento

Art. 305. — Las cláusulas de la póliza de fletamento prevalecen entre las partes, sobre las del conocimiento, salvo pacto en contrario. Contra terceros, dichas cláusulas prevalecen cuando en el conocimiento se inserte la mención "según póliza de fletamento".

Intervención de distintos medios de transporte

Art. 306. — Cuando se otorgue un conocimiento directo destinado a cubrir el transporte de mercaderías en trayectos servidos por distintos medios de transporte, las disposiciones de esta ley son aplicables únicamente al que se realice por agua.

Sus cláusulas rigen durante todo el transporte hasta la entrega de la mercadería en destino, sin que puedan ser alteradas por los conocimientos que se otorguen por trayectos parciales, los cuales deben mencionar que la mercadería se transporta bajo un conocimiento directo.

Ordenes de entrega fraccionada

Art. 307. — A pedido del tenedor legítimo del conocimiento, cuando así se convenga en el contrato de transporte, el transportador o su agente marítimo deben librar órdenes de entrega contra el capitán o agente marítimo del buque en el puerto de descarga, por fracciones de la carga respectiva.

Al expedir tales órdenes de entrega, el transportador o su agente marítimo deben anotar en los originales del conocimiento, la calidad y la cantidad de mercadería correspondiente a cada orden, con su firma y con la del tenedor y retener el documento si el fraccionamiento comprende la totalidad de la carga que ampara.

Las órdenes de entrega pueden ser nominativas, a la orden o al portador.

La utilización de estos documentos en puertos ar-

gentinos, queda supeditada al cumplimiento de las disposiciones aduaneras.

PARTE CUARTA. — Flete

Exigibilidad

Art. 308. — Salvo estipulación contraria en la póliza de fletamento, contrato de transporte o conocimiento, y lo previsto en las secciones 3ª y 4ª de este capítulo para el caso de incumplimiento de la obligación de cargar del fletador o del cargador, el transportador sólo puede exigir el flete poniendo la carga en destino a disposición del tenedor legítimo del conocimiento.

Falta de pago

Art. 309. — El transportador no puede retener a bordo la carga en garantía de sus créditos. Si no se le paga el flete, las sobreestadias y otros gastos, o si no se le afianza la contribución en avería gruesa y no se le firma el compromiso de avería, puede solicitar el embargo judicial de la carga para obtener la garantía y firma del compromiso o, con su venta, satisfacción de su crédito, según se establece en el capítulo IV del título IV.

Acción contra el cargador

Art. 310. — Sin perjuicio de su acción personal por cobro del flete contra el tenedor legítimo del conocimiento, el transportador también puede ejercerla contra el cargador, en el caso de que haya puesto en práctica las medidas previstas en el artículo precedente y ellas hayan resultado total o parcialmente infructuosas.

Mercadería no llegada a destino

Art. 311. — No se debe flete por los efectos que no llegaren a destino. Si se ha pagado por adelantado hay derecho a repetirlo, salvo que se haya estipulado su pago a todo evento o que la falta de llegada sea causada por culpa del cargador o vicio propio de la mercadería, acto de avería gruesa o venta en un puerto de escala en el caso previsto en el art. 213.

Exigibilidad

Art. 312. — El flete por los derechos que no llegan a destino, en los casos en que el transportador tenga derecho a percibirlo, es exigible desde la llegada del buque.

Flete proporcional

Art. 313. — En los casos del art. 286 y, en general, siempre que el buque resulte innavegable por causas

ADLA XXXIII-A

fortuitas o de fuerza mayor y las mercaderías queden a disposición de los cargadores en un puerto de escala, el flete se debe proporcionalmente al recorrido efectuado por el buque hasta el lugar en que se declara la innavegabilidad.

Prohibición de abandono

Art. 314. — No puede hacerse abandono de los efectos en pago de fletes, ni el obligado a su pago puede negarse a hacerlo efectivo, por haber llegado dichos efectos en estado de avería.

PARTE QUINTA. — Resolución del contrato

Distintos casos

Art. 315. — Los contratos regidos por las disposiciones de la presente sección quedan resueltos a instancia de cualquiera de las partes y sin derecho a reclamo entre ellas, si antes de comenzado el viaje:

a) Se impide la salida del buque por caso fortuito o fuerza mayor, sin limitación de tiempo, o cuando aquella resulte excesivamente retardada;

b) Se prohíbe la exportación de los efectos respectivos del lugar de donde deba salir el buque, o la importación en el de su destino;

c) La Nación a cuya bandera perteneciere el buque entra en conflicto bélico;

d) Sobreviene declaración de bloqueo del puerto de carga o destino;

e) Se declara la interdicción de comercio con la Nación donde el buque debe dirigirse;

f) El buque o carga dejan de ser considerados propiedad neutral, o la mercadería se incluye en la lista de contrabando de guerra por alguna de las naciones beligerantes.

En los casos previstos precedentemente los gastos de carga y de descarga son por cuenta del respectivo cargador, y el flete que se haya percibido anticipadamente, deberá restituirse.

PARTE SEXTA. — Navegación en pequeñas embarcaciones

Normas aplicables

Art. 316. — Lo dispuesto en las secciones 2ª a 5ª del presente capítulo no es aplicable a los transportes de efectos a realizarse en pequeñas embarcaciones. Hasta tanto se dicte una ley especial, se rigen por las disposiciones del transporte terrestre. No se aplica la

excepción cuando ese transporte pueda considerarse integrante de una navegación a realizarse en embarcaciones mayores o equivalentes a la que se realiza en éstas.

SECCION 6ª. — Del transporte de personas

PARTE PRIMERA. — Normas generales

Diligencia del transportador

Art. 317. — El transportador debe ejercer una razonable diligencia para poner el buque en estado de navegabilidad, armándolo y equipándolo convenientemente, y para mantenerlo en el mismo estado durante todo el curso del transporte, a efectos de que el viaje se realice en condiciones de seguridad para los pasajeros.

Prueba del contrato

Art. 318. — Salvo en los buques menores de 10 toneladas de arque total, el contrato de transporte se prueba por escrito mediante un boleto que el transportador debe entregar al pasajero, en el que constará el lugar y fecha de emisión, el nombre del buque, el del transportador y su domicilio, los lugares de partida y de destino, fecha de embarco, precio del pasaje y clase y comodidades que correspondan al pasajero.

Si el transportador omite la entrega del boleto, no podrá limitar su responsabilidad.

Transferibilidad del boleto

Art. 319. — Si el boleto es nominativo, no puede transferirse sin consentimiento del transportador. Si es al portador tampoco puede transferirse una vez iniciado el viaje.

Alimentos al pasajero

Art. 320. — El pasajero tiene derecho a ser alimentado por el transportador, salvo pacto contrario. Cuando este convenio no pueda presumirse con arreglo a la práctica constante del puerto de partida, no puede probarse por medio de testigos. Si los alimentos están excluidos del contrato, el transportador debe suministrarlos durante el viaje, por su justo precio, al pasajero que no los tenga.

Servicio de Transbordo

Art. 321. — El pasajero tiene derecho a ser transportado hasta el puerto o lugar establecido, sin remuneración suplementaria al transportador por los servicios de transbordo que puedan prestarse durante el viaje, cualquiera sea la causa.

Asistencia médica

Art. 322. - En los buques en que, de acuerdo con la reglamentación, se debe llevar un médico como parte integrante de la tripulación, la asistencia a los pasajeros será gratuita cuando se trate de enfermedades o accidentes ocasionados por la navegación. Exceptúanse los casos de pasajeros de tercera clase o de buques de inmigrantes, para quienes tendrá siempre ese carácter.

Art. 323. - El transportador que acepte transportar pasajeros afectados por enfermedades infecto-contagiosas, debe contar con personal competente y elementos e instalaciones que aseguren la asistencia del enfermo y eviten el peligro de contagio para las demás personas que viajen en el buque. Si el transportador acepta a un pasajero demente, debe exigir que viaje al cuidado de una o 2 personas mayores, según la clase de demencia.

Muerte del pasajero no embarcado

Art. 324. - Si el pasajero muere antes de emprender el viaje, el transportador sólo puede percibir la tercera parte del precio del pasaje, salvo que éste se adquiriera por otra persona, en cuyo caso nada le es debido. Ocurriendo durante el viaje, el pasaje debe abonarse íntegramente.

Pasajero no presentado

Art. 325. - Si el pasajero no llega a bordo a la hora fijada en el puerto de partida o en el de escala, el capitán puede emprender el viaje y exigir el precio convenido.

Desistimiento del pasajero

Art. 326. - Si el pasajero desiste voluntariamente del viaje antes de partir el buque o si no puede realizarlo por enfermedad u otra causa relativa a su persona, debe pagar la mitad del pasaje estipulado.

Cancelación del viaje

Si el viaje no se lleva a cabo por culpa del transportador, el pasajero tiene derecho a la devolución del importe del pasaje y a que se le indemnice por los perjuicios sufridos.

Si deja de verificarse por caso fortuito, fuerza mayor relativa al buque, por acto de autoridad o por conflicto bélico, el contrato queda resuelto con restitución del importe del pasaje percibido por el transportador y sin indemnización alguna entre los contratantes.

Desembarco del pasajero

Art. 327. - Cuando después de iniciado el viaje el pasajero desembarca voluntariamente, el transportador tiene derecho al importe íntegro del pasaje.

Interrupción del viaje

Si en las mismas circunstancias el buque no puede proseguir el viaje por culpa del transportador, o en cualquier otra forma éste es culpable del desembarco del pasajero en un puerto de escala el transportador debe indemnizarlo por los daños y perjuicios sufridos.

Si el viaje no continúa por fuerza mayor inherente al buque o a la persona del pasajero o por acto de autoridad o por conflicto bélico, el pasaje debe pagarse en proporción al trayecto recorrido.

En los casos de estos dos últimos párrafos, si el transportador ofrece terminar el transporte en un buque de análogas características, y alojar y sustentar al pasajero en el intervalo y éste se niega a aceptar el ofrecimiento, el transportador tiene derecho al importe íntegro del pasaje.

Retardo en la partida

Art. 328. - En caso de retardo en la partida, el pasajero tiene derecho a que se le aloje en el buque y a que se le sustente a bordo durante ese tiempo, si la manutención está incluida en el pasaje. En los viajes de cabotaje nacional o internacional cuya duración sea inferior a 24 horas, el pasajero puede resolver el contrato y pedir la devolución del pasaje, si el retardo excede de 12 horas. En los mismos casos, cuando la duración del viaje sea superior a 24 horas tiene el mismo derecho si el retardo excede de dicho término y en los viajes de ultramar, cuando la tardanza sea superior a la tercera parte del tiempo normal de su duración.

En todos los casos puede reclamar indemnización por los daños y perjuicios sufridos, si el transportador es responsable del retardo.

Interrupción temporaria del viaje

Art. 329. - Si se interrumpe temporariamente el viaje por causas inherentes al buque, el transportador debe alojar y alimentar al pasajero y éste tiene la opción entre esperar su reanudación sin pagar mayor pasaje que el estipulado, o resolver el contrato pagando su importe en proporción al camino recorrido.

La resolución del contrato no procede, si el transportador le ofrece un buque de análogas características para proseguir el viaje y el pasajero no acepta, en cuyo caso este último debe pagar el alojamiento y alimentación hasta que se reanude el viaje.

Muerte o lesiones corporales del pasajero

Art. 330. — El transportador es responsable de todo daño originado por la muerte del pasajero o por lesiones corporales, siempre que el daño ocurra durante el transporte por culpa o negligencia del transportador, o por las de sus dependientes que obren en ejercicio de sus funciones.

La culpa o negligencia del transportador o de sus dependientes se presume, salvo prueba en contrario, si la muerte o lesiones corporales han sido causadas por un naufragio, abordaje, varadura, explosión o incendio o por hecho relacionado con alguno de estos eventos.

Limitación de la responsabilidad

Art. 331. — Salvo convenio especial entre las partes que fije un límite más elevado, la responsabilidad del transportador por daños resultantes de muerte o lesiones corporales de un pasajero se limita, en todos los casos, a la suma de a\$o 1500.

La conversión del argentino oro a pesos argentinos deberá efectuarse de acuerdo con lo establecido en el art. 176.

Deber de información

Art. 332. — El pasajero que sufra lesiones corporales durante el transporte, debe comunicarlo sin demora al transportador, siempre que le sea posible. Sin perjuicio de ello debe notificarle por escrito, dentro de los 15 días de su desembarco, las lesiones sufridas y las circunstancias del accidente, en defecto de lo cual se presume, salvo prueba en contrario, que el pasajero desembarcó en las mismas condiciones físicas en que se embarcó.

Equipaje

Art. 333. — En el precio del pasaje está comprendido el del transporte del equipaje del pasajero, dentro de los límites de peso y volumen establecidos por el transportador o por los usos. Por equipaje se entiende solamente los efectos de uso personal del pasajero. Los de otra naturaleza, pagarán el flete correspondiente como carga, debiendo el pasajero resarcir los daños y perjuicios que ocasione al transportador si no han sido denunciados.

Guía del equipaje

Art. 334. — El transportador, al recibir el equipaje destinado a ser guardado en la bodega correspondiente, debe entregar al pasajero una guía en la que conste:

- a) Número del documento;

- b) Lugar y fecha de emisión;
- c) Puntos de partida y de destino;
- d) Nombre y dirección del transportador;
- e) Nombre y dirección del pasajero;
- f) Cantidad de los bultos;
- g) Monto del valor declarado, en su caso;
- h) Precio del transporte.

Es aplicable a la guía lo dispuesto en el art. 318 "in fine".

Cuando se trata de transportes de duración no superior a 12 horas, es suficiente que en la guía consten los datos de los incs. a), b) y d).

Objetos de gran valor

Art. 335. — El transportador no es responsable de las pérdidas o sustracciones de especies monetarias, títulos, alhajas u objetos de gran valor pertenecientes al pasajero, que no hayan sido entregados en depósito.

Pérdida o daños en el equipaje

Art. 336. — El transportador es responsable de la pérdida o daños que sufra el equipaje del pasajero que sea guardado en la bodega respectiva, si no prueba que la causa de los mismos no le es imputable.

Respecto de los efectos personales que el pasajero tenga a bordo bajo su guarda inmediata, el transportador responde solamente por el daño que se pruebe ocasionado por el hecho suyo, del capitán o de los tripulantes.

Limitación de responsabilidad

Art. 337. — Salvo estipulación expresa de las partes que fije un límite más elevado de indemnización el transportador no responde por valores superiores a a\$o 150 o a\$o 100, según que se trate de pérdida o daños sufridos en el equipaje, referidos respectivamente, en el primero o en el segundo párrafo del artículo precedente. Dichos valores no pueden exceder de a\$o 80 y a\$o 50, respectivamente si se trata de transporte fluvial. La responsabilidad del transportador por pérdida o daños de vehículos que se transporten incluyendo el total del equipaje que se lleve en o dentro del mismo, no excederá de a\$o 350.

La conversión del argentino oro a pesos argentinos se ajustará de acuerdo con lo establecido en el art. 176.

Deber de notificación

Art. 338. — El pasajero debe notificar al capitán, inmediatamente y antes de su desembarco, de toda pérdida o daño que sufra durante el transporte en los efectos personales que tenga bajo su guarda. Respecto de los que sean guardados en bodega, la notificación deberá hacerse en el acto de la entrega, o dentro del tercer día de la misma, si el daño no es aparente, o del día en que debieron ser entregados si se han perdido.

En todos los casos debe denunciar al mismo tiempo el monto del perjuicio sufrido.

Si el pasajero omite las notificaciones referidas, pierde todo derecho a reclamo con respecto a los efectos de uso personal que tenía bajo su guarda inmediata, y en relación a los depositados en bodega, se presume que le fueron devueltos en buen estado y conforme con la guía.

Nulidad

Art. 339. — Es nula y sin valor alguno toda estipulación que exonere de responsabilidad al transportador, establezca un límite inferior a los fijados en esta Sección, invierta la carga de la prueba que corresponde al transportador o someta a una jurisdicción determinada o a arbitraje las diferencias que puedan surgir entre las partes. Esta nulidad no entraña la nulidad del contrato, que queda sujeto a las disposiciones de esta ley.

Dolo o culpa del transportador

Art. 340. — El transportador pierde el derecho de ampararse en cualquiera de los límites de responsabilidad previstos en esta sección, si se prueba que el daño respectivo tuvo su causa en un acto u omisión suyos, realizados sea con la intención de provocarlo, sea temerariamente y con conciencia de la probabilidad de producirlo.

Remisión

Art. 341. — Las limitaciones de responsabilidad del transportador establecidas en esta Sección no modifican la prevista en el capítulo I sección 4ª, de este título.

Propietarios o armador distintos del transportador

Art. 342. — El propietario del buque y el armador, cuando sean personas distintas del transportador, así como sus dependientes, pueden ampararse en las limitaciones de responsabilidad establecidas en esta sección; si son accionados directamente por responsabilidad contractual o extracontractual derivada de muerte o lesiones corporales sufridas por un pasajero, o por

pérdida o daño sufrido en sus equipajes, siéndoles aplicables la excepción prevista en el art. 340. La suma total que el damnificado puede obtener de todos ellos por un mismo hecho, no debe exceder de las limitaciones referidas.

Daños nucleares

Art. 343. — Las disposiciones de esta Sección no obstan a la aplicación de las leyes y de las convenciones internacionales que rigen la responsabilidad por daños nucleares.

Derecho de retención

Art. 344. — El transportador tiene derecho de retención sobre todos los objetos que el pasajero tenga a bordo, mientras no le sea pagado el importe del pasaje y de todos los gastos que aquél haya hecho durante el viaje.

Prescripción

Art. 345. — Las acciones originadas en el contrato de transporte de pasajeros y de sus equipajes, prescriben por el transcurso de un año desde la fecha del desembarco del pasajero, o en caso de muerte, desde la fecha en que debió desembarcar. Si el fallecimiento del pasajero ocurriere con posterioridad a su desembarco, la prescripción comenzará a correr a partir de la fecha del deceso, sin que el plazo pueda ser mayor de 3 años, contado desde la fecha del accidente.

Orden público

Art. 346. — Todos los derechos que establece esta Sección a favor del pasajero son de orden público. Sólo son válidas las cláusulas de los boletos de pasaje que los modificaren cuando sean para aumentarlos y no para disminuirlos o suprimirlos.

PARTE SEGUNDA — Transporte de pasajeros en líneas regulares

Ambito de aplicación

Art. 347. — Sin perjuicio de lo dispuesto en la parte anterior, las disposiciones de la presente se aplican a los transportes que se realicen en líneas regulares con buques que cumplan horarios e itinerarios fijos y que transporten más de 12 pasajeros.

Tarifas y condiciones de transporte

Art. 348. — El transportador que haya publicado tarifas y condiciones de transporte está obligado a sujetarse a ellas en todo contrato que realice con pasajeros, salvo convenciones especiales entre las partes.

Pago del pasaje

Art. 349. - El precio del pasaje se pagará por adelantado.

Imposibilidad de partida o demora del buque

Art. 350. - Si el buque para el cual se expide el pasaje no puede partir, como se prevé en el art. 326, o demora su partida durante plazos mayores a los previstos en el art. 328, el transportador tiene la obligación, si existe comodidad, de transportar al pasajero en el buque de partida siguiente, siempre que éste no prefiera resolver el contrato haciendo uso de los derechos establecidos en dichos artículos.

Interrupción del viaje en puerto de escala

Art. 351. - Cuando el viaje se interrumpe definitivamente en un puerto de escala el transportador tiene la obligación de hacer llegar a destino al pasajero en el buque de escala siguiente de la línea, o por cualquier otro medio de transporte equivalente.

PARTE TERCERA - Transporte gratuito y amistoso

Transporte benévolo

Art. 352. - Las disposiciones de esta sección que rigen la responsabilidad del transportador, son aplicables en todos los casos en que ocasionalmente se transporten personas y equipajes en forma gratuita, por quien, con carácter habitual, desarrolle aquella actividad.

Responsabilidad del transportador

Art. 353. - Cuando el transporte de personas y equipajes se realice gratuita y ocasionalmente por quien no es transportador habitual de pasajeros, su responsabilidad se rige por las disposiciones de esta sección, siempre que el pasajero pruebe su culpa o negligencia. En tal caso, los límites de responsabilidad no excederán de la mitad de la suma fijada en ésta sección.

SECCION 7ª - Del contrato de remolque

Remolque-transporte

Art. 354. - El contrato de remolque-transporte, cuando el gobierno del convoy esté a cargo del buque remolcador se rige, en general, por las disposiciones de esta ley relativas al transporte de cosas, en cuanto le sean aplicables.

Remolque-maniobra

Art. 355. - El contrato de remolque-maniobra en virtud del cual la dirección de la operación esté a cargo del buque remolcado, se rige por las disposiciones de la locación de servicios de derecho común que sean apli-

cables, con las limitaciones impuestas por la naturaleza de la operación y la norma del art. 1º de esta ley.

Obligación implícita

Art. 356. - Es obligación implícita en el contrato de remolque-maniobra, tanto por parte del remolcado como del remolcador observar, durante el curso de la operación, todas las precauciones indispensables para no poner en peligro al otro buque. La responsabilidad por los daños que resulten del incumplimiento de esta obligación, no puede ser motivo de una cláusula de exoneración o de limitación, sin perjuicio de la limitación de responsabilidad prevista en el capítulo I, sección 4ª de este título.

Prescripción

Art. 357. - La prescripción de las acciones derivadas del contrato de remolque-transporte se rige por las disposiciones pertinentes del contrato de transporte de cosas.

Las originadas en un contrato de remolque-maniobra prescriben por el transcurso de un año desde la fecha en que se realizó o debió realizar la operación.

CAPITULO III - De los riesgos de la navegación

SECCION 1ª - De los abordajes

Caso fortuito o fuerza mayor

Art. 358. - Cuando un abordaje entre 2 o más buques se origine por causa de fuerza mayor o caso fortuito, o cuando existan dudas sobre sus causas, los daños deberán ser soportados por quienes los hubieren sufrido.

Culpa

Art. 359. - Si el abordaje es causado por culpa de uno de los buques, el culpable debe indemnizar todos los daños producidos.

Culpa concurrente

Art. 360. - Cuando exista culpa concurrente en un abordaje, cada buque es responsable en proporción a la gravedad de su culpa. Si la proporcionalidad no puede establecerse, la responsabilidad será soportada por partes iguales.

Sin embargo, respecto de las indemnizaciones por daños derivados de muerte o lesiones personales, los buques responden solidariamente, salvo el derecho regresivo del que pague una suma superior a la que le corresponde soportar, conforme a aquella proporcionalidad.

Abordaje imputable al práctico

Art. 361. — Las responsabilidades establecidas en esta sección subsisten cuando el abordaje es imputable al práctico, aunque su servicio sea obligatorio.

Culpa de un tercero

Art. 362. — Cuando un buque aborde a otro por culpa exclusiva de un tercero, éste es el único responsable. Si más de un buque es culpable, la responsabilidad se distribuirá de acuerdo con lo dispuesto en el art. 360.

Responsabilidad del remolcador o del remolcado

Art. 363. — En caso de abordaje con otro buque, el convoy constituido por el remolcador y el remolcado se considera como un solo buque, a los efectos de la responsabilidad hacia terceros, cuando la dirección la tenga el remolcador, sin perjuicio del derecho de repetición entre sí, de acuerdo con la culpa de cada uno.

La responsabilidad hacia terceros recae sobre el remolcado, cuando tenga a su cargo la dirección del convoy o de la maniobra, sin perjuicio del derecho de repetición entre los buques.

Perjuicios resarcibles

Art. 364. — La indemnización que el responsable o responsables sean condenados a pagar, debe resarcir los perjuicios que puedan ser considerados, normal o razonablemente, una consecuencia del abordaje, excluyéndose todo enriquecimiento injustificado.

Disminución de las consecuencias

Art. 365. — Es obligación de los armadores de los buques o de sus representantes, disminuir en todo lo que sea posible, las consecuencias del abordaje, evitando perjuicios eludibles.

Monto de la indemnización

Art. 366. — La indemnización, dentro de los límites de causalidad establecidos en el art. 364, debe ser plena, colocando al damnificado o damnificados, en tanto sea posible, en la misma situación en que se encontrarían si el accidente no se hubiese producido.

Obligaciones del capitán

Art. 367. — El armador y el propietario del buque no son responsables del incumplimiento de las obligaciones del capitán, después de un abordaje, previstas en el art. 131, inc. 1).

Art. 368. — Las disposiciones de la presente Sección no afectan la limitación de la responsabilidad

prevista en el Capítulo I, Sección 4ª, de este Título, ni las responsabilidades entre las partes, emergentes de los contratos de remolque, de transporte de cosas o personas o de lo de ajuste, tal cual están regulados en las normas legales pertinentes o en las convenciones colectivas o particulares.

Falta de contacto material

Art. 369. — Las disposiciones de esta sección son aplicables a los daños que un buque cause a otro o a las personas u objetos que se encuentren a su bordo, aunque no haya existido contacto material.

Prescripción

Art. 370. — Las acciones emergentes de un abordaje prescriben por el transcurso de 2 años contados a partir de la fecha del hecho.

En el caso de culpa concurrente entre los buques, o entre los integrantes de un convoy o de un tren de remolque, las acciones de repetición en razón de haberse pagado una suma superior a la que corresponda, prescriben al cabo de un año contado a partir de la fecha del pago.

SECCION 2ª — De la asistencia y del salvamento

Art. 371. — Todo hecho de asistencia o de salvamento que no se haya prestado contra la voluntad expresa y razonable del capitán del buque en peligro y que haya obtenido un resultado útil, da derecho a percibir una equitativa remuneración denominada salario de asistencia o de salvamento, y que no puede exceder del valor de los bienes auxiliares.

Auxilio a personas

Art. 372. — El auxilio a las personas no da derecho a indemnización ni a salario de asistencia o de salvamento, salvo que exista responsabilidad del propietario o armador del buque auxiliado o de un tercero en la creación del peligro que lo motivó. En este caso el responsable debe indemnizar los gastos y daños sufridos por el que preste dicho auxilio, siempre que sean consecuencia directa de la operación.

Salvamento de vidas

Art. 373. — Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo precedente, los salvadores de vidas humanas tienen derecho a una parte equitativa del salario de asistencia o de salvamento acordado a los que hayan salvado bienes en la misma operación.

ADLA XXXIII-A

Buques de un mismo propietario, armador o transportador

Art. 374. — Se debe el salario de asistencia o de salvamento aun cuando el auxilio se preste entre buques pertenecientes a un mismo propietario o explotados por un mismo armador o transportador.

Concurrencia de viaños buques

Art. 375. — Cuando el auxilio sea prestado por varios buques, cada uno de los respectivos armadores, capitanes y tripulantes y las otras personas que hayan cooperado al mismo, tienen derecho a ser remunerados.

Contrato de remolque

Art. 376. — Cuando medie un contrato de remolque, el remolcador sólo tiene derecho a un salario de asistencia o de salvamento cuando los peligros corridos por el remolcador le hayan exigido servicios extraordinarios no comprendidos en las obligaciones que el contrato le impone.

Facultades del tribunal competente

Art. 377. — Todo convenio celebrado en presencia y bajo la influencia del peligro, puede ser anulado o modificado por tribunal competente a requerimiento de una de las partes, si estima que las condiciones convenidas no son equitativas. Asimismo, el tribunal puede reducir, suprimir o negar el derecho al salario de asistencia o de salvamento, si los auxiliares, por su culpa, han hecho necesario el auxilio, o cuando hayan incurrido en robos, hurtos, ocultaciones u otros actos fraudulentos.

Ejercicio de la acción

Art. 378. — Compete al armador del buque auxiliador y, en su caso, a las personas que cooperen en el auxilio, la acción por cobro de salarios de asistencia o de salvamento. La acción debe entablarse contra el armador del buque auxiliado, si éste se hubiere salvado y, en su caso contrario, contra los destinatarios de la carga salvada.

El armador tiene en el juicio la representación de estos últimos, salvo que tomen intervención personalmente o por apoderado.

Monto de la remuneración

Art. 379. — El tribunal competente, que en su caso fije el monto de la remuneración que integra el salario de asistencia o de salvamento, entre otras circunstancias, debe tener en cuenta las siguientes:

- a) Exito obtenido;

b) Esfuerzo y mérito de los que presten el auxilio;

c) Peligro corrido por las personas y cosas auxiliadas;

d) Peligro corrido por los que presten auxilio y por los medios empleados;

e) Tiempo empleado;

f) Daños, gastos y riesgos de responsabilidad u otros, incurridos por los que presten auxilio, y el valor y adaptación del material empleado;

g) Valor de las cosas salvadas.

Derechos de la tripulación

Art. 380. — Previa deducción de todos los gastos y daños causados por el auxilio, corresponde a la tripulación una parte del salario de asistencia o de salvamento que, en caso de controversia, fijará el tribunal competente de acuerdo con los esfuerzos realizados por aquella. Esta parte se distribuirá entre los tripulantes en proporción a los respectivos sueldos o salarios básicos, salvo la del capitán que debe ser el doble de la que le correspondería en proporción a su sueldo o salario básico. Si están ajustados a la parte, la distribución se hará en la proporción respectiva, duplicando la del capitán.

La porción correspondiente a las personas extrañas a la tripulación que hayan cooperado en el auxilio, se deducirá del monto total del salario a distribuir.

Si los gastos y daños insumen la totalidad del salario de asistencia o de salvamento, se debe apartar del mismo una suma razonable para retribuir al capitán y tripulantes.

Prohibición de renunciar

Art. 381. — Salvo que se trate de buques de empresas especialmente constituidas para operaciones de asistencia o de salvamento, es nula toda renuncia total o parcial del capitán o tripulantes a la porción que les corresponde en el respectivo salario, de acuerdo con esta ley.

Buque abandonado

Art. 382. — Toda persona que penetre en un buque abandonado con el propósito de salvarlo, debe devolverlo a su capitán y tripulantes cuando regresen a bordo, so pena de perder la retribución a que se haya hecho acreedora y de responder por los daños y perjuicios.

Falta de auxilio a las vidas humanas

Art. 383. — El armador y el propietario del buque no son responsables del incumplimiento de la obliga-

En caso de controversia con respecto al monto de esos rubros, los efectos deben ser puestos a disposición del juez competente.

Intervención del tribunal competente

Art. 394. — La autoridad aduanera debe poner a disposición del tribunal competente los restos náufragos no amparados por conocimientos y, en su caso, el buque, aeronave o artefacto naval reflotados, dentro de las 48 horas de haber sido entregados. El tribunal, si no median reclamaciones, puede ordenar la venta de los efectos que por su mal estado o por su naturaleza estén expuestos a deteriorarse o cuya conservación o depósito en especie sean evidentemente contrarios a los intereses del propietario.

Citación de los interesados

Art. 395. — Dentro de los 8 días de haberse puesto los restos náufragos o el buque, artefacto naval o aeronave reflotados a disposición del tribunal competente, éste debe ordenar 4 publicaciones, una cada 15 días, citando por 10 días a los que se crean con derecho.

Si se presentan reclamantes justificando el respectivo derecho, les serán entregados los objetos, previo pago de los gastos y remuneración debidos al recuperador o reflotador. Si nadie se presenta, el tribunal debe disponer su venta en pública subasta.

Remanente del precio de venta

Art. 396. — Deducidas las sumas que correspondan a derechos fiscales, y al reflotador o recuperador en concepto de gastos y remuneración, el remanente del precio de venta debe quedar depositado durante 2 años a disposición del propietario del buque, artefacto naval o aeronave reflotados o de los restos recuperados. Transcurrido dicho plazo, pasará a poder del fisco nacional o provincial, según corresponda. El fisco nacional debe destinarlo a las instituciones de previsión de la marina mercante.

Derechos del reflotador o recuperador

Art. 397. — El reflotador y recuperador tiene derecho a ser reembolsado de los gastos realizados y daños sufridos, y a percibir una remuneración que se calculará de acuerdo con el criterio establecido en el art. 379 para fijar la que corresponde al salario de asistencia y salvamento.

Si se trata de una empresa constituida especialmente para operar en esta clase de actividades, se tendrán en cuenta, además, sus gastos generales.

Prescripción

Art. 398. — Las acciones originadas en operaciones de reflotamiento o de recuperación, prescriben por el

transcurso de 2 años contados a partir de la terminación de las respectivas operaciones.

SECCION 4ª — De los hallazgos en aguas navegables

Efectos náufragos

Art. 399. — Todo el que recoja en el agua o en las playas de mares, ríos o lagos navegables, accesorios de buques, efectos náufragos o que hayan sido objeto de una echazón, debe entregarlos inmediatamente a la autoridad marítima y a falta de ella a la autoridad local, con destino a la autoridad aduanera.

Si los efectos son recogidos por un buque durante la navegación, deben ser entregados por su capitán a la autoridad aduanera del primer puerto de escala.

No se aplica esta disposición al buque abandonado que se halle a flote. El auxilio que se preste se registrará por las reglas de la sección 2ª del presente capítulo.

Intervención del tribunal competente

Art. 400. — La aduana que reciba las cosas halladas debe ponerlas a disposición del tribunal competente, quien procederá en la forma prevista en los arts. 394 y siguientes, para los buques reflotados o restos náufragos recuperados.

Reembolso de gastos y recompensa

Art. 401. — El que recoja cosas de las mencionadas en esta Sección y cumpla con la obligación impuesta en la misma tiene derecho al reembolso de los gastos y a una recompensa que fijará el tribunal competente.

Prescripción

Art. 402. — Las acciones derivadas del hallazgo de cosas a que se refiere esta Sección, prescriben por el transcurso de dos (2) años contados a partir de la fecha en que fueron recogidas.

SECCION 5ª — De la avería común o gruesa

Normas aplicables

Art. 403. — Los actos y contribuciones en concepto de avería común se rigen, salvo convención especial de las partes por las Reglas de York-Amberes, texto de 1950.

Obligaciones del consignatario

Art. 404. — Cuando se haya producido un acto de avería común, el consignatario de mercaderías que

deba contribuir a su pago, está obligado, antes de que le sean entregados, a firmar un compromiso de avería y a efectuar un depósito en dinero u otorgar una fianza a satisfacción del transportador o de sus representantes, para responder al pago de la respectiva contribución. En el compromiso, el consignatario puede formular todas las reservas que crea oportunas.

A falta de depósito o de otorgamiento de la fianza, el transportador o sus representantes pueden solicitar, con el testimonio de la protesta otorgada por el capitán o agente marítimo, el embargo de la mercadería.

Intervención del liquidador

Art. 405. - Todos los contribuyentes están obligados a remitir al liquidador de averías designado, con la menor dilación posible, la documentación que justifique el valor de la mercadería respectiva, de acuerdo con lo establecido en la Regla XVII y concordantes de York-Amberes, texto de 1950.

En caso de no hacerlo, responden por los daños y perjuicios emergentes de su omisión y el liquidador o los interesados pueden accionar judicialmente a ese efecto.

Reconocimiento de la liquidación

Art. 406. - Quien se considere acreedor por un acto de avería común, debe obtener el reconocimiento extrajudicial o judicial de la liquidación para el cobro de la contribución.

En el juicio correspondiente puede discutirse tanto la causa como el monto de la contribución. La liquidación reconocida por las partes interesadas en forma expresa o por decisión judicial, otorga acción ejecutiva a los beneficiarios.

Prescripción

Art. 407. - Las acciones derivadas de la avería común prescriben por el transcurso de un año, contado a partir de la conclusión de la descarga en el puerto en que terminó la expedición o la aventura que motivó la contribución.

Cuando se haya firmado un compromiso de avería, la prescripción se opera al cabo de 4 años contados desde la fecha de su firma. Si alguna de las partes interesadas acciona judicialmente, y la parte que obtuvo la firma del compromiso pide fundamentalmente la concesión de un plazo, el juez lo fijará de acuerdo con el compromiso y las circunstancias del caso, considerándose suspendido el término de prescripción, que volverá a correr al vencimiento del plazo acordado.

La acción ejecutiva prevista en el artículo anterior prescribe al año, contado desde el reconocimiento efectuado por las partes o por decisión judicial.

SECCION 6ª De los seguros

PARTI PRIMERA - Disposiciones generales
Normas aplicables

Art. 408. - El contrato de seguro marítimo se rige por las disposiciones generales de la ley general de seguros, en cuanto no resulten modificadas por las de la presente sección.

Art. 409. - Las disposiciones de esta sección se aplican a los contratos de seguros destinados a indemnizar un daño o pérdida sufridos por intereses asegurables durante una aventura marítima, o en aguas interiores, o durante las operaciones terrestres que fueren accesorias.

Cuando el viaje comprenda trayectos combinados por agua y por tierra o por aire se aplican, salvo pacto en contrario, las normas del seguro marítimo.

Interés asegurable

Art. 410. - Todo interés sobre el buque, carga o flete puede asegurarse contra cualquier riesgo de la navegación, con exclusión de los que provienen del hecho intencional del dueño o titular del interés asegurado.

Son especialmente intereses asegurables los vinculados a:

- a) Buque o artefacto naval;
- b) Provisiones y todo lo que hubiere costado la preparación del buque para el viaje o para su continuación;
- c) Efectos, expresión que comprende tanto la carga como cualquier otra cosa que sea materia del transporte;
- d) Flete o precio del pasaje;
- e) Lutro esperado por la llegada de la mercadería a destino;
- f) Avería común;
- g) Salario del capitán y de la tripulación;
- h) Riesgo asumido por el asegurado.

Por extensión, son intereses asegurables los vinculados al buque en construcción.

ADLA XXXIII-A

Nulidad

Art. 411. - El contrato de seguro es nulo si al tiempo de su celebración, el asegurado conoce la producción del siniestro, o si el asegurador sabe la inexistencia del riesgo o su cesación.

Salvo prueba en contrario, se presume que el asegurado tiene ese conocimiento si la noticia de tales hechos llegó antes de la celebración del contrato al lugar donde se realizó, o al del domicilio del asegurado o al lugar desde el cual, el asegurado dio orden de realizarlo.

Cuando el asegurador no haya tenido conocimiento de la inexistencia del riesgo o de su cesación, tiene derecho al reembolso de los gastos y a la prima entera, si prueba que la producción del siniestro era conocida por el asegurado. Si el asegurador tuvo conocimiento de la inexistencia de los riesgos o de su cesación al tiempo de contratar, el asegurado tiene derecho a exigir el reembolso de la prima pagada, el de los gastos que demandó el contrato y el pago de los daños y perjuicios.

Daños a cargo de asegurador

Art. 412. - Son a cargo de asegurador los daños y pérdidas originados por los riesgos convenidos en el contrato y, a falta de ello, por los daños y pérdidas que provengan de tempestades, naufragios, encallamiento o varadura, abordaje, echazón, explosión, incendio, piratería, saqueo, cambio forzado de ruta, de viaje o de buque y, en general, de todos los accidentes y riesgos de mar.

No son a su cargo, salvo convención expresa en contrario, los daños causados por hechos de guerra civil o internacional.

Coaseguradores

Art. 413. - Cuando varios aseguradores concurren a asegurar un mismo interés o un mismo riesgo, cada uno por una suma determinada, responden solamente por el importe de la indemnización proporcional a dicha suma, sin vínculo de solidaridad, aunque hayan firmado una misma póliza. El asegurador que aparezca en la póliza como asegurador piloto, tiene la representación judicial y extrajudicial de los coaseguradores.

Interpretación de la póliza

Art. 414. - Cuando la cláusula de una póliza tenga una redacción ambigua u oscura, cuyo significado exacto no pueda establecerse mediante las reglas jurídicas de interpretación, ésta debe hacerse en contra de quien la hizo insertar en la póliza.

Vocablos extranjeros

Art. 415. - Si no se establece que las partes entienden atribuir un sentido especial a las palabras ex-

tranjeras usadas en una póliza, y salvo que el uso del lugar les de un significado determinado, debe aplicárseles la acepción técnica y jurídica que tengan en el idioma a que pertenezcan.

Seguros por viaje

Art. 416. - En los seguros por viaje la variación voluntaria en el orden de las escalas, en el rumbo o en el viaje, que no tenga por causa la necesidad de la conservación del buque o de la carga o de la salvación de vidas humanas, o no sea impuesta por caso fortuito o fuerza mayor, anula el seguro para todo el resto del viaje. No se considera variación de rumbo o de viaje una desviación de escasa importancia.

Seguro por tiempo anterior a su celebración

Art. 417. - Cuando se contrate un seguro de buques o de efectos, comprendiendo un tiempo anterior a su celebración, el asegurado debe expresar la fecha de salida del buque o de la iniciación del transporte o, bajo juramento, su ignorancia al respecto y, además, declarar la última noticia que tenga del buque o de los efectos.

Si todo ello no consta en la póliza, el contrato será nulo.

Obligaciones del asegurado

Art. 418. - Mientras el asegurado no realice el abandono que tiene derecho a hacer al asegurador, está obligado, tanto él como sus dependientes y especialmente el capitán, a emplear, en la medida de sus posibilidades, toda la diligencia posible para evitar o disminuir el daño o para salvar las cosas aseguradas.

A tal efecto debe obedecer las instrucciones del asegurador o, a falta de ellas, no pudiendo pedir las o mediante instrucciones contradictorias de los distintos aseguradores, hará lo que parezca como más razonable de acuerdo con las circunstancias del caso. Asimismo, debe formular todas las reclamaciones, protestas u otros actos previstos por la ley, para conservar las acciones resarcitorias que correspondan.

Todos los gastos y sacrificios que el asegurador efectúe razonablemente en cumplimiento de las obligaciones que le impone este artículo, son a cargo del asegurador. La falta de resultado útil no perjudica su derecho a ser indemnizado por tales conceptos.

Agravación del riesgo

Art. 419. - Salvo pacto en contrario, la agravación del riesgo por hecho del asegurador da lugar a la resolución del contrato, cuando la nueva situación fuere tal que, de haber existido o de haberla conocido

el asegurador en la oportunidad de la celebración del contrato, no habría contratado o lo habría hecho en condiciones distintas.

El asegurador debe notificar al asegurado su voluntad de resolver el contrato dentro de los 3 días de haber tenido conocimiento de la agravación del riesgo. Si así no lo hace, el contrato continuará produciendo sus efectos.

Cobertura del seguro

Art. 420. — El seguro de avería común cubre las contribuciones a los sacrificios o a los gastos realizados para evitar las consecuencias de alguno de los riesgos que la póliza haya puesto a cargo del asegurador.

Cubre también todo sacrificio del bien asegurado realizado con la misma finalidad, salvo el derecho del asegurador a subrogarse en la acción por contribución que corresponda al asegurado, contra los otros participantes en la expedición.

En el caso de que el asegurado renuncie a la acción de contribución en el contrato de transporte, debe ponerlo en conocimiento del asegurador. Si el buque, carga y flete, o dos cualesquiera de estos intereses pertenecen al mismo asegurado, el asegurador responde por las contribuciones o sacrificios o por los gastos, como si pertenecieran a distintos asegurados.

Monto de la indemnización

Art. 421. — El monto de la indemnización que el asegurador debe pagar en concepto de contribución por avería gruesa, es el fijado a ésta en la liquidación, conforme al valor atribuido al bien en la póliza respectiva, o a la parte proporcional si el seguro no cubre el valor contribuyente atribuido al bien en dicha liquidación.

Si existen averías particulares que sean deducibles de este valor contribuyente y que deben pagarse por la misma póliza, la contribución del asegurador se calcula sobre dicho valor contribuyente disminuido del importe de las referidas averías particulares.

La obligación del asegurador está condicionada a la intervención que debe darle el asegurado a partir de la firma del compromiso de avería.

Cláusulas de exoneración

Art. 422. — La cláusula "libre de avería" exonera al asegurador de las averías particulares. La cláusula "libre de toda avería" lo exonera también de las comunes.

Sin embargo, ninguna de ellas exonera al asegurador en los casos en que haya opción entre la acción de avería y de abandono.

Responsabilidad por el salario de asistencia y salvamento

Art. 423. — El asegurador responde por el salario de asistencia y el salvamento en los casos en que el auxilio haya sido prestado para prevenir una pérdida o daños derivados de riesgos cubiertos por la póliza, dentro de los límites y en la forma establecidas en el art. 421.

Derechos del asegurador sobre la prima

Art. 424. — Sin perjuicio de los casos de retención o devolución de la prima especialmente previstos en otras disposiciones de sección, el asegurador tiene derecho a la prima íntegra siempre que el contrato se anule por hecho que no provenga directamente de su culpa o de caso fortuito o de fuerza mayor, y que los objetos asegurados hayan comenzado a correr los riesgos.

Si éstos no han comenzado a correr, solamente tiene derecho al $\frac{1}{2}$ % del valor asegurado, o a la mitad de la prima cuando la tasa de ésta sea inferior al 1% de dicho valor.

PARTE SEGUNDA — Seguro de intereses vinculados al buque

Extensión del seguro

Art. 425. — El seguro del buque, sin otra designación, comprende todas sus pertenencias, dentro del concepto expresado en el art. 154, inclusive los gastos del armamento y provisiones.

Valor asegurable

Art. 426. — El valor del buque debe ser declarado por el asegurado, bajo pena de nulidad del contrato, en toda póliza de seguro que cubra un interés vinculado a aquél.

Cuando las partes hayan convenido que dicho valor es el de tasación, éste se aplica a los efectos de la indemnización del siniestro, salvo que en tal oportunidad el asegurador demuestre que ha sufrido una considerable disminución, en cuyo caso la indemnización se reduce en relación a ese límite. El valor asegurable comprende el del casco y de todas sus pertenencias, gastos de armamento y provisiones, en la fecha en que comenzaron los riesgos.

Datos del buque

Art. 427. — La póliza de seguro de buque debe individualizarlo por su nombre, tipo, nacionalidad, tonelaje, puerto y número de matrícula, año, lugar y material de construcción.

ADLA XXXIII-A

Hipoteca del buque

Art. 428. - El asegurado o el acreedor hipotecario deben, respectivamente, declarar o comunicar al asegurador la hipoteca que grave el buque en la fecha de la celebración del contrato o que se constituya con posterioridad a ella. En defecto de cumplimiento de esta obligación, el asegurador tiene derecho a proceder como si el buque no estuviere gravado, produciéndose la caducidad de los derechos del acreedor hipotecario en su contra.

Transferencia de la propiedad del buque

Art. 429. - La transferencia de la propiedad del buque en una porción mayor de la mitad de su valor, o la transferencia del carácter de armador a otra persona distinta de su propietario, producen de pleno derecho la resolución del contrato de seguro a partir de la fecha del acto de transferencia.

Prórroga del contrato de seguro

Art. 430. - El contrato de seguro sobre buque por un plazo determinado cuyo vencimiento se produzca durante el viaje, queda prorrogado de pleno derecho hasta el mediodía siguiente al día de la terminación de la descarga en el puerto de destino, o hasta el mediodía siguiente al día de su fondeo en el mismo puerto, si el buque estuviere en lastre. El asegurado queda obligado al pago de la parte de prima pactada en la póliza, proporcionalmente al tiempo de prolongación del viaje. No es lícita la prórroga tácita del contrato más allá del límite expresado en esta disposición.

Seguro de averías particulares

Art. 431. - El seguro de averías particulares cubre aquellas sufridas por el buque como consecuencia de los riesgos que el asegurador tomó a su cargo en la póliza.

Responsables del siniestro

Art. 432. - El asegurador del buque responde del siniestro en que no haya intervenido el asegurador, cuando sea causado, en todo o en parte, por culpa del capitán o de los tripulantes o del práctico. En caso que el asegurado sea el capitán del buque, el asegurador solamente responde por las consecuencias de sus culpas náuticas.

No puede subrogarse el asegurador en los derechos del asegurado contra el capitán, tripulantes o práctico culpables.

Circunstancias que exoneran de responsabilidad al asegurador

Art. 433. - Salvo convenio especial de las partes, no están a cargo del asegurador los daños al buque

cuando sobrevinieren por alguna de las siguientes causas:

a) Hecho del asegurado o de sus dependientes terrestres, realizado con dolo o culpa grave;

b) Cambio voluntario de ruta o de viaje sin consentimiento del asegurador, sin perjuicio de responder por los anteriores a dichos cambios;

c) En el seguro a tiempo, por los riesgos en los lugares situados fuera de la zona geográfica establecida en la póliza para la navegación del buque;

d) En el seguro por viajes, por los riesgos correspondientes a la prolongación del mismo más allá del último puerto designado en la póliza. El acortamiento del viaje no altera las obligaciones del asegurador, si el puerto final es de los designados en la póliza como escala, sin que el asegurado, en tal caso, tenga derecho a solicitar reducción de la prima;

e) Demora no razonable en la duración del viaje;

f) Vicio oculto del buque, salvo sus consecuencias;

g) Estiba defectuosa;

h) Desgaste del buque o de sus pertenencias por uso;

i) Avería particular que no alcance al 3% del valor asegurado;

j) Actos dolosos del capitán, tripulantes o práctico.

Comienzo de los riesgos

Art. 434. - Salvo estipulación expresa de las partes, en el seguro sobre buque contratado por viaje, los riesgos empiezan a correr para el asegurador a partir del momento en que comienza la carga de los efectos en el puerto de partida, y terminan cuando finaliza la descarga en el puerto de destino, pero no más allá de los 20 días de la llegada.

Si el viaje es en lastre, los riesgos empiezan a correr a partir del momento en que el buque desatraca del muelle o lleva su ancla para iniciar el viaje y terminar cuando fondea o atraea en el puerto de destino.

Daño parcial

Art. 435. - En el caso de daño parcial sufrido por el buque asegurado, el asegurador debe pagar el monto de las reparaciones que establezcan peritos, en la pro-

porción correspondiente a la suma asegurada con respecto a la que no lo esté, previa deducción, en concepto de reposición de nuevo por viejo, de los porcentajes fijados en la regla XIII de York Amberg, texto de 1950.

Si las reparaciones han sido efectuadas, su monto debe pagarse de acuerdo con el importe de las facturas correspondientes y otros medios de prueba, inclusive reconocimientos periciales, y en la proporción y con las deducciones previstas en el párrafo anterior.

Buque en construcción y artefactos navales

Art. 436 - Las disposiciones de esta Sección son aplicables, en cuanto sean compatibles, a seguro del buque en construcción y al de los artefactos navales.

PARTE TERCERA - Seguro de intereses vinculados a los efectos

Comienzo de los riesgos

Art. 437 - En el seguro sobre efectos, los riesgos comienzan desde el momento en que ellos dejan la tierra para ser embarcados, ya directamente o por intermedio de otras embarcaciones en el buque en que deban ser transportados, y terminan cuando vuelven a ser colocados en tierra en el lugar de destino. Pero el riesgo de permanencia en dichas embarcaciones, tanto para la carga como para la descarga, salvo pacto en contrario, sólo es cubierto por un plazo de 15 días.

Los riesgos corren sin interrupción durante todo el tiempo de duración razonable del viaje, aun en el caso de que los efectos sean descargados, por necesidad en un puerto de arribada forzosa.

Cuando se contrate el seguro habiendo ya comenzado el viaje, y no exista estipulación expresa en la póliza, los riesgos comienzan a correr a partir de la hora 24 del día en que se celebre el contrato.

Daños excluidos

Art. 438 - Salvo estipulación expresa, no son a cargo del asegurador los daños o pérdidas de los efectos, cuando ocurran por alguna de las siguientes causas:

a) Hecho del asegurado o de sus dependientes, realizado con dolo o culpa grave;

b) Cambio voluntario de ruta, de viaje o de buque sin consentimiento del asegurador y sin perjuicio de responder por los daños o pérdidas anteriores a dichos cambios;

c) Vicio propio, mala calidad o mal acondicionamiento de los efectos asegurados.

d) Merma o disminución natural;

e) Defecto de estiba o mal arrojaje de la carga, si ha sido realizada por el cargador, el asegurado o sus dependientes;

f) Prolongación voluntaria del viaje más allá del puerto de destino de los efectos, sin perjuicio de responder por los daños o pérdidas producidos hasta dicho puerto;

g) Demora no razonable en la duración del viaje;

h) Avería particular que no alcance al 3% del valor asegurado.

Daños cubiertos

Art. 439 - Con excepción de los casos previstos en el artículo precedente y salvo pacto en contrario, el asegurador responde por los daños o pérdidas que sufran los efectos, provenientes del dolo o culpa del armador, capitán, tripulantes o práctico, sin intervención del asegurado.

Valor asegurable

Art. 440 - Si no se ha fijado el valor de los efectos en la póliza, el valor asegurable es el que tengan en la época y lugar de su embarque, más todos los gastos realizados hasta su llegada a bordo, el flete debido o anticipado a todo evento y prima y gastos del seguro.

Puede añadirse también los derechos de importación y cualquier otro gasto que deba abonarse en caso de llegada a feliz destino pero estos importes no pueden adicionarse si no se han desembolsado.

Buque cuyo nombre desconozca el asegurado

Art. 441 - Cuando se contrate un seguro de efectos a embarcarse, o embarcados, en un buque cuyo nombre desconozca el asegurado, éste debe, tan pronto como tenga conocimiento del hecho y del nombre del buque, denunciarlo al asegurador. El buque debe reunir las condiciones impuestas en la póliza. En caso de pérdida, el asegurado debe probar la efectividad del embarque hasta el valor declarado en la póliza.

Póliza flotante

Art. 442 - Cuando se contrate un seguro de efectos bajo póliza flotante, el asegurado está obligado, salvo estipulación contraria a cubrir con dicho seguro todos los embarques de efectos, sin excepción, que se hagan por su orden dentro del tiempo establecido, o que le sean remitidos por su cuenta o por

ADLA XXXIII-A

cuenta de terceros que le hayan dado mandato para asegurar.

Se obliga también a declarar por escrito al asegurador la naturaleza y el valor de los efectos así como el buque, fecha de embarque y viaje, en la forma y tiempo que establezca la póliza. Toda omisión o errónea declaración puede ser rectificadas, aun después de la llegada de los efectos o de su pérdida, siempre que una u otra haya sido hecha de buena fe.

El asegurador está obligado a aceptar todos los seguros de efectos que denuncie el asegurado de acuerdo con las estipulaciones de la póliza.

Incumplimiento del asegurado

Art. 443 - El incumplimiento de la obligación impuesta al asegurado en el artículo precedente de declarar bajo póliza flotante todos los embarques de efectos que realice, da derecho al asegurador para rechazar de plano el pago de la indemnización correspondiente a los embarques no declarados o para exigir el pago de las primas por los mismos embarques, con los intereses que se fijen judicialmente y sin perjuicio del derecho de resolver el contrato para el futuro.

Antes de hacer efectiva una indemnización, el asegurador puede compulsar los libros del asegurado para comprobar la efectividad de las declaraciones durante la vigencia de la póliza flotante.

Embarques individuales de efectos

Art. 444 - El seguro bajo póliza flotante también puede contratarse para los embarques individuales de efectos que el asegurado quiera declarar al asegurador.

Tanto en este caso como en el de los arts. 441 y 442, los riesgos comienzan a correr a partir del embarque efectivo de los efectos.

Determinación de la indemnización

Art. 445 - En caso de avería particular y parcial sobre efectos, el monto de la indemnización a pagar por el asegurador puede establecerse en alguna de las formas siguientes, a elección del asegurado:

a) Estableciendo la diferencia entre el valor correspondiente a los efectos en buen estado en el lugar de destino y el que se obtenga en remate público en el estado en que se encuentren;

b) Justipreciando por medio de peritos el deterioro sufrido por los efectos.

El porcentaje de pérdida sufrida que resulte de uno u otro método, se aplicará a la cantidad asegurada, deduciendo previamente toda merma natural para establecer el monto de la indemnización.

Seguros de depósito a depósito

Art. 446 - En los seguros de depósito a depósito, el asegurador responde por los riesgos, durante el curso normal del tránsito, a partir del momento en que los efectos salgan del depósito del lugar mencionado en la póliza, como punto de iniciación del tránsito, hasta que sean entregados en el depósito del destinatario de la mercadería o en el lugar de destino que se haya establecido en la póliza.

PARTE CUARTA - Otros seguros

Seguro del flete por ganar

Art. 447 - El asegurador del flete por ganar responde por la pérdida total o parcial del derecho del transportador al flete, como consecuencia de un riesgo asegurado.

Seguro de fletes bruto y neto

Art. 448 - En el seguro del flete bruto, la indemnización que debe pagar el asegurador se establece por la suma fijada en tal concepto en el contrato de utilización del buque. A falta de este documento o respecto de la carga que pertenezca al dueño del buque, dicha suma será determinada por peritos. El seguro de flete neto, salvo pacto expreso en contrario, cubre el 60% del flete bruto. Si no se especifica el flete a que se han referido las partes, se presume que es el neto.

Normas aplicables a los seguros del flete

Art. 449 - El seguro del flete por ganar se rige, en cuanto sean compatibles, por las disposiciones que regulan el seguro del buque.

El seguro del flete percibido o a percibir a todo evento en la misma condición de compatibilidad, se regula por las normas que rigen el seguro de efectos si se trata de un contrato en que el transportador asume la obligación de entregarlos en destino, y por las de seguro de buque si corresponde a un fletamento a tiempo.

Seguro del precio del pasaje

Art. 450 - El seguro del precio del pasaje cubre el importe o la parte del importe expresado en el boleto de pasaje o en las tarifas pertinentes del asegurado, con deducción de los gastos previstos y no efectuados.

Cubre también las pérdidas que el asegurado sufra sobre el precio neto del pasaje proveniente de riesgos asegurados, tales como los gastos de desembarco o de reembarco, alimentación y alojamiento de pasajeros en un puerto de arribada forzosa, reposición de víveres perdidos o dañados para consumo de los mismos y

gastos de continuación del viaje a bordo de otro buque.

Seguro sobre lucro esperado

Art. 451 - El seguro sobre lucro esperado cubre la ganancia que razonablemente pueda obtenerse si los efectos llegan efectivamente a destino.

El monto de la indemnización se prueba sobre la base de los precios corrientes en dicho lugar y en la época en que debieron llegar o, en su defecto por informe pericial.

El seguro sobre lucro esperado se rige por las disposiciones que regulan el seguro sobre efectos en cuanto sean compatibles.

Seguro de responsabilidad por daños a terceros

Art. 452 - En el seguro de responsabilidad por daños a terceros el asegurador responde en las condiciones del contrato por toda suma que el asegurado se vea obligado a pagar a terceros a causa de una o varias colisiones entre buques, provenientes de un mismo hecho y, en adición, por las costas del juicio tramitado con consentimiento del asegurador, destinado a salvar la responsabilidad del buque asegurado en la colisión.

Si los buques intervinientes en la colisión pertenecen al asegurado y alguno o algunos de ellos no están asegurados, o no lo están con el mismo asegurador éste responde como si pertenecieran a terceros.

Valor asegurable

Art. 453 - El valor asegurable de la responsabilidad por riesgos a terceros es el del buque asegurado, expresado en el art. 426, párrafo tercero, más la cantidad límite expresada en el art. 175 párrafo tercero, para responder a daños personales.

PARTE QUINTA - De las acciones que emergen del contrato de seguro del abandono.

Acciones del asegurado

Art. 454 - A fin de percibir la indemnización de seguro, el asegurado puede, a su libre elección, ejercer contra el asegurador la acción de avería o la de abandono, conforme a lo dispuesto en el capítulo VIII del título IV.

Acción de abandono

Art. 455 - La acción de abandono implica la transferencia irrevocable al asegurador de todos los derechos que tenga el asegurado sobre el bien vinculados al interés asegurable a partir del momento de

la notificación del abandono al asegurador, correspondiendo a éste las mejoras o detrimentos que en él sobrevengan.

En el abandono del buque, salvo pacto en contrario, no está comprendido el flete.

Salvo los créditos privilegiados que tengan su asiento en el bien, éste queda afectado al pago de la indemnización que el asegurador debe al asegurado.

Condiciones del abandono

Art. 456 - El abandono no puede ser parcial ni condicional. Comprende todas las cosas que hayan estado en riesgo bajo la misma póliza en el momento del siniestro, incluyendo los derechos contra terceros, inherentes a los bienes abandonados.

Si éstos no han sido asegurados por su valor íntegro, el abandono queda limitado a la parte del bien proporcional a la suma asegurada.

Abandono del buque

Art. 457 - El asegurado puede ejercer la acción de abandono con respecto al buque y exigir la indemnización por pérdida total en los siguientes casos:

- a) Naufragio;
- b) Pérdida total o innavegabilidad absoluta y que no admita reparación;
- c) Imposibilidad de reparar el buque en el lugar donde se encuentre y de trasladarlo a otro donde pueda ser reparado;
- d) Falta de noticias;
- e) Embargo o detención por orden de gobierno propio o extranjero;
- f) Apresamiento;
- g) Deterioro que disminuya su valor hasta las 3/4 partes de su totalidad.

Reflotamiento del buque náufrago

Art. 458 - En caso de naufragio, si el asegurador comunica al asegurado que procederá al reflotamiento del buque, la acción de abandono no puede ejercerse sino después de transcurridos 60 días contados a partir de la fecha del siniestro.

Apresamiento, embargo o detención del buque

Art. 459 - El abandono, en los casos de apresamiento, embargo o detención del buque por alguna

ADLA XXXIII-A

putencia, sólo puede hacerse después de 6 meses de la fecha en que aquellos actos ocurran.

Abandono de los efectos

Art. 460 - El asegurado puede ejercer la acción de abandono respecto de los efectos y exigir la indemnización por pérdida total, en los siguientes casos:

- a) Falta de noticias del buque en que eran transportados;
- b) Pérdida total a consecuencia de naufragio u otro riesgo cubierto por la póliza;
- c) Deterioro material que absorba las 3/4 partes de su valor;
- d) Imposibilidad de que los efectos asegurados lleguen a destino;
- e) Venta dispuesta por razón de su deterioro en un puerto que no sea el de salida o de destino.

Diligencias del asegurador

Art. 461 - En el caso del inc. d) del artículo precedente, si el asegurador notifica al asegurado que realiza diligencias para tratar de obtener que las mercaderías lleguen a destino, la acción de abandono por la causa referida en dicho inciso sólo puede ejercerse después de 60 días de ocurrido el siniestro que dio lugar a la interrupción del viaje.

Abandono del flete y del importe de los pasajeros

Art. 462 - El asegurado puede hacer abandono del flete que tuviere derecho a percibir respecto de los efectos perdidos, salvados o desembarcados en un puerto de escala, o del importe de los pasajes debidos en el momento del siniestro, y exigir la indemnización por pérdida total, en los siguientes casos:

- a) Cuando el derecho al flete haya sido totalmente perdido para el asegurado;
- b) Falta de noticias del buque.

Plazos de caducidad

Art. 463 - La acción de abandono, sin perjuicio de lo establecido en los arts. 458 y 461, debe ejercerse dentro de los 3 meses del día en que ocurra el siniestro o del día en que el asegurado reciba la noticia del mismo, si éste ocurre en aguas jurisdiccionales o limítrofes o interiores de la República, y dentro de los 6 meses, contados en la misma forma, si el siniestro ocurre en otro lugar. En los casos previstos en los arts. 458 y 461 el plazo de 3 o 6 meses, según el

caso, correrá desde el vencimiento del plazo de 60 días establecido en esos artículos.

Presunción de pérdida del buque

Art. 464 - En los casos de falta de noticias, el buque se presume perdido totalmente una vez transcurridos los plazos de 3 o 6 meses establecidos en el artículo precedente, que se deben contar a partir de la última noticia que se tenga de aquél. La acción de abandono solamente puede ejercerse dentro de los 3 meses subsiguientes al vencimiento del plazo respectivo. Este mismo plazo se aplica para los casos del art. 459, y se cuenta desde el vencimiento del término fijado en el mismo.

Pérdida de la acción

Art. 465 - Transcurridos los plazos establecidos en los artículos anteriores sin haberse hecho uso de la acción de abandono, el asegurado sólo puede ejercer la acción de avería.

Acción judicial

Art. 466 - La acción de abandono, salvo acuerdo entre asegurador y asegurado debe ejercerse judicialmente dentro de los plazos mencionados en los arts. 463 y 464, y al entablar la demanda, el asegurado debe denunciar al asegurador todos los seguros contratados sobre el bien que abandona.

Mientras no haya formulado tal declaración el asegurador no está obligado a pagar la indemnización pertinente.

Derecho del asegurador

Art. 467 - El asegurador puede pagar al asegurado la indemnización a que está obligado, rehusando aceptar la transferencia de los derechos sobre los bienes abandonados. Esta declaración debe formularla en su primera presentación en el juicio de abandono.

PARTE SEXTA - De la prescripción

Plazo e iniciación del cómputo

Art. 468 - Las acciones derivadas del contrato de seguro marítimo prescriben por el transcurso de 1 año. Este término comienza a correr:

- a) Para la acción por cobro de la prima, a partir de la fecha de su exigibilidad;
- b) Para la acción de avería: 1º) si se trata del buque, a partir de la fecha del accidente; si se trata de efectos, a partir de la fecha de la llegada del buque o, en su caso, de la fecha en que debió llegar o si el accidente fue posterior a esas fechas, a partir de la del respectivo accidente; 2º) desde el veni-

miento de los plazos fijados en los arts. 458, 459, 461 y 464 según corresponda;

c) Para la acción derivada del pago de la contribución de avería común o del salario de asistencia o de salvamento o de la responsabilidad por daños a terceros, a partir del día del pago.

Interrupción

Art. 469 - La interposición de la demanda de abandono interrumpe la prescripción de la acción de avería.

Acciones de repetición

Art. 470 - La acción de repetición que puede interponer el asegurador contra el asegurado prescribe por el transcurso de un año a contar de la fecha del pago.

En las acciones por recupero que ejercite el asegurador contra terceros, el plazo de prescripción es el mismo que el de la acción del asegurado en cuyos derechos se subroga.

CAPITULO IV - Del crédito naval

SECCION 1ª - Disposiciones generales

Orden de privilegios

Art. 471 - Los privilegios establecidos en el presente capítulo serán preferidos a cualquier otro privilegio general o especial, y a ellos se refiere esta ley siempre que mencione créditos privilegiados.

Subrogación real

Art. 472 - El privilegio se traslada de pleno derecho sobre los importes que sustituyan los bienes sobre los que recae, sea por indemnización, precio o cualquier otro concepto que permita la subrogación real.

Desplazamiento del acreedor privilegiado

Art. 473 - El acreedor privilegiado sobre 1 o más bienes que sea vencido por uno de mejor derecho, cuyo privilegio se extienda a otros bienes del mismo deudor, puede subrogarse en el privilegio que en ellos corresponda al acreedor vencedor, con preferencia a los acreedores de privilegio inferior.

El mismo derecho tienen los demás acreedores privilegiados que experimenten una pérdida a consecuencia de dicha subrogación.

Privilegio de los intereses

Art. 474 - Salvo lo dispuesto en el art. 510, los intereses debidos por un año gozan del mismo grado de privilegio que el capital.

Cesión del crédito privilegiado

Art. 475 - La cesión del crédito privilegiado importa, de pleno derecho, la de su privilegio.

SECCION 2ª - De los privilegios sobre el buque, el artefacto naval y el flete

Privilegios sobre el buque

Art. 476 - Son privilegiados en primer lugar sobre el buque:

a) Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores para la conservación del buque, o para proceder a su venta y a la distribución de su precio;

b) Los créditos del capitán y demás individuos de la tripulación, derivados del contrato de ajuste, de las leyes laborales y de los convenios colectivos de trabajo;

c) Los derechos impuestos, contribuciones y tasas retributivas de servicios, derivados del ejercicio de la navegación o de la explotación comercial del buque;

d) Los créditos por muerte o lesiones corporales que ocurran en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;

e) Los créditos por hechos ilícitos contra el propietario, el armador o el buque, no susceptibles de fundarse en una relación contractual, por daños a las cosas que se encuentren en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;

f) Los créditos por asistencia y salvamento, remoción de restos náuticos y contribuciones en averías gruesas;

Son privilegiados en segundo lugar:

g) Los créditos por averías a las cosas cargadas y equipajes;

h) Los créditos que tengan su origen en contratos de locación o fletamento de un buque o en un contrato de transporte;

i) Los créditos por suministros de productos o de materiales a un buque para su explotación o conservación;

j) Los créditos por desembolsos del capitán, o equipamiento del buque o por gastos de dique;

k) Los créditos por desembolsos del capitán, y los efectuados por los cargadores, fletadores o agentes por cuenta del buque o de su propietario;

l) El crédito por el precio de la última adquisición del buque y los intereses debidos desde los últimos 2 años.

Los créditos incluidos en el primer grupo son preferidos al crédito hipotecario, que tomará su lugar después de ellos y con preferencia a los del segundo grupo.

Gastos para la extracción, remoción o demolición de restos naufragos

Art. 477 - Los gastos realizados por la autoridad competente para la extracción, remoción o demolición de restos naufragos de buques o artefactos navales conforme a las normas del título II capítulo I, sección 2ª, gozan de la preferencia establecida en el inciso c) del artículo precedente.

Privilegios sobre los fletes y precio del pasaje

Art. 478 - Los créditos enumerados en el art. 476 son también privilegiados sobre los fletes y sobre el precio de los pasajes correspondientes al viaje que dé origen a aquéllos, y sobre los créditos a favor del buque que nazcan durante el mismo viaje.

Créditos a favor del buque nacidos durante el viaje

Art. 479 - Los créditos a favor del buque nacidos durante el viaje a que se refiere el artículo precedente son los que siguen:

a) Indemnizaciones originadas en daños materiales no reparados, sufridos por el buque, y las adeudadas por pérdida de fletes;

b) Contribuciones por avería común por daños materiales, no reparados, sufridos por el buque, o por pérdida de fletes;

c) Salario de asistencia o de salvamento, previa deducción de la porción del mismo que corresponda al capitán y tripulantes.

No estarán comprendidas en estos créditos las sumas adeudadas al propietario o armador por indemnización de seguro, así como las primas, subvenciones u otros subsidios del Estado.

Créditos vinculados a un mismo viaje

Art. 480 - Los créditos vinculados a un mismo viaje son privilegiados en el orden en que se mencionan en el art. 476. Los comprendidos en cada uno de

los incisos de dicho artículo, en caso de insuficiencia del valor del asiento del privilegio, concurrirán a pro-rata.

Sin embargo, los privilegios que garantizan créditos por asistencia o salvamento, gastos de remoción de restos naufragos y contribución en avería gruesa, tienen preferencia sobre los demás que gravan el buque al momento en que se efectuaron las operaciones que los originaron.

Los privilegios enumerados en el inciso f), del primer grupo y los mencionados en los incs. h) i) y j), del segundo grupo del art. 476, se graduarán en orden inverso al de las fechas en que nacieron.

Los créditos enumerados en los incs. b), c), d) y e) del primer grupo, y los de los incs. g) y l) del segundo grupo del art. 476, concurren entre sí, en igualdad de condiciones. Los derivados de un mismo acontecimiento se reputan nacidos en la misma fecha.

Limitación de la responsabilidad del armador

Art. 481 - En los casos de limitación de la responsabilidad del armador según lo previsto en el capítulo I, sección 4ª, de este título, los créditos privilegiados concurren sobre el valor del buque, en el orden fijado en el art. 476.

Créditos del último viaje

Art. 482 - Los créditos privilegiados del último viaje son preferidos a los de los viajes precedentes, salvo los derivados de un contrato único de ajuste, que concurren dentro de su categoría con los demás originados en el último viaje.

Ejecución de los privilegios

Art. 483 - Los privilegios sobre el flete, precio de los pasajes y crédito a favor del buque, sólo pueden ejecutarse mientras sean adeudados o su importe esté en poder del capitán o agente marítimo.

Extinción

Art. 484 - Los privilegios sobre el buque se extinguen:

a) Por la expiración del plazo de un año, salvo que antes de la expiración de ese plazo el buque haya sido objeto de embargo.

Ese plazo no corre mientras un impedimento legal coloque al acreedor privilegiado en la imposibilidad de proceder al embargo del buque;

b) Por la venta judicial del buque, realizada en la forma establecida en esta ley y a partir del

depósito judicial del precio, sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 472;

c) Por el transcurso del plazo de 3 meses en caso de enajenación voluntaria. Este plazo comienza a correr desde la fecha de la inscripción del documento traslativo de la propiedad en el Registro Nacional de Buques. Si en esta fecha el buque se encuentra fuera de jurisdicción nacional, el término se cuenta a partir de su regreso a puerto argentino. La inscripción en el Registro Nacional de Buques, se realiza previa publicación de edictos por 3 días en el Boletín Oficial, anunciando la transferencia.

Cómputo del plazo

Art. 485 - El plazo de extinción de los privilegios establecido en el primer inciso del artículo precedente, se comienza a contar:

a) Para los que garanticen el salario de asistencia o de salvamento, a partir del día de la terminación de las respectivas operaciones;

b) Para los que cubran indemnizaciones por lesiones personales o por daños o pérdidas sufridos por los equipajes a partir de la fecha del desembarco del pasajero;

c) Para los relativos a indemnizaciones por daños o pérdidas sufridos por la carga, a contar del día de la terminación de la descarga, o de la fecha en que debió ser descargada cuando no haya llegado a destino;

d) Para los que amparen los créditos por avería gruesa, desde la fecha en que tenga lugar el acto generador de la misma;

e) En todos los otros casos a partir de la fecha en que el crédito se origine y sea exigible.

El derecho del capitán o tripulante a solicitar anticipos sobre sus salarios, no hace exigibles los créditos respectivos.

Derecho de retención

Art. 486 - El contratista para la reparación de un buque tiene derecho de retención sobre el mismo, en garantía del crédito, por las reparaciones efectuadas, durante el período en que el buque esté en su poder. Este derecho puede ejercerse no obstante cualquier hipoteca que gravare el buque, sin perjuicio del derecho de los acreedores por los créditos privilegiados en primer lugar del artículo 476. El derecho de retención prevalece sobre la hipoteca y se extingue con la entrega del buque al comitente.

Ambito de aplicación

Art. 487 - Las disposiciones de esta sección se aplican aun en el caso de que el armador del buque no sea su propietario, salvo que disponga de su uso en virtud de un acto ilícito, con conocimiento del acreedor.

Artefactos navales

Art. 488 - Las disposiciones de esta sección se aplican a los artefactos navales en cuanto sean compatibles con la naturaleza de los mismos.

Leyes y convenciones internacionales

Art. 489 - Las disposiciones de esta sección se aplican sin perjuicio de las leyes y convenciones internacionales que rigen los privilegios que gravan al buque por daños causados por materiales con propiedades radiactivas, tóxicas, explosivas u otras de carácter igualmente peligroso, y por combustibles nucleares productos y residuos radiactivos que se encuentren o se transporten a bordo.

SECCION 3a - De los privilegios sobre el buque y el artefacto naval en construcción

Art. 490 - Tienen privilegio sobre el buque en construcción:

a) Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores para la conservación de la obra o para proceder a su venta y a la distribución del precio.

b) Los créditos de constructor, siempre que el contrato respectivo se haya inscripto en el Registro Nacional de Buques.

Transferencia de la propiedad

Art. 491 - Los privilegios sobre el buque en construcción no se extinguen por la transferencia de la propiedad a terceros.

Extinción

Art. 492 - El privilegio del constructor se extingue con la entrega del buque al comitente.

Artefactos navales

Art. 493 - Las disposiciones de esta sección son aplicables a los artefactos navales en construcción.

ADLA XXXIII-A

SECCION 4ª. — De los privilegios sobre las cosas cargadas

Créditos privilegiados

Art. 494 — Tienen privilegio sobre las cosas cargadas:

- a) Los derechos aduaneros que correspondan pagar en el lugar de la descarga, y los de depósito en zonas fiscales;
- b) Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores;
- c) Los salarios de asistencia o de salvamento en cuyo pago debiera participar la carga y la contribución a la avería común;
- d) El flete y demás créditos derivados del contrato de transporte, inclusive los gastos de carga y de descarga, cuando correspondieran;
- e) El importe del capital e intereses adeudados por las obligaciones contraídas por el capitán sobre la carga en el caso previsto en el art. 213.

Privilegio del precio del pasaje

Art. 495 — Goza de privilegio el precio del pasaje sobre todo el equipaje del pasajero mientras esté en poder del transportador.

Concurrencia de créditos privilegiados

Art. 496 — Los créditos privilegiados concurren sobre las cosas cargadas en el orden establecido en el art. 494. Los comprendidos de cada categoría, en caso de insuficiencia del valor del asiento del privilegio, concurren a prorrata si se han originado en el mismo puerto, salvo los de los incs. c) y e) que tomarán una colocación inversa a las respectivas fechas de su nacimiento. Si los puertos son distintos, los posteriores en fecha son preferidos a los anteriores.

Subrogación real

Art. 497 — La subrogación real prevista en el art. 472, se aplica a los privilegios sobre las cosas cargadas.

Extinción

Art. 498 — Los privilegios sobre las cosas cargadas se extinguen si la acción no se ejerce dentro del plazo de 30 días posteriores a su descarga, y siempre que ellas no hayan pasado legítimamente a poder de terceros.

SECCION 5ª. — De la hipoteca naval

Buque hipotecable. Prenda

Art. 499 — Sobre todo buque de matrícula nacional de 10 o más toneladas de arqueo total, o buque en construcción del mismo tonelaje, su propietario puede constituir hipoteca con sujeción a lo dispuesto en la presente sección, y salvo la facultad otorgada al capitán en el art. 213.

Sólo pueden ser gravados con prenda, de acuerdo con las normas del régimen legal respectivo, los buques de menos de 10 toneladas.

Existencia de copropietarios

Art. 500 — Los copropietarios pueden hipotecar el buque en garantía de créditos contraídos en interés común, por resolución tomada por la mayoría de 2/3, computada como lo dispone el art. 165. En caso de no obtenerse esta mayoría, la hipoteca sólo pueda constituirse con autorización judicial.

El copropietario sólo puede constituir hipoteca sobre su parte, con el consentimiento de la mayoría. La hipoteca subsiste después de enajenado el buque o dividido el condominio.

Formalidades

Art. 501 — La hipoteca sobre un buque debe hacerse por escritura pública o por documento privado autenticado con los requisitos previstos en el art. 503, y sólo tendrá efectos con respecto a terceros desde la fecha de su inscripción en el Registro Nacional de Buques. Debe además tomarse nota de ella en el certificado de matrícula del buque y en el título de propiedad.

Buque en construcción

Art. 502 — En la misma forma indicada en el artículo precedente se debe constituir e inscribir la hipoteca sobre un buque en construcción.

La hipoteca puede constituirse a partir de la firma del contrato respectivo o cuando el buque se encuentre en curso de construcción.

A los efectos de lo establecido en el párrafo anterior, se consideran partes integrantes del buque en construcción y sujetos a la garantía, los materiales, equipos o elementos de cualquier naturaleza que se hallen acoplados o depositados en el astillero y que estuvieren destinados a la construcción del buque aun cuando no hayan sido incorporados todavía a la construcción del buque, identificados en la forma que establezca el Registro Nacional de Buques.

La mencionada hipoteca pasará a gravar el buque una vez inscripto éste en la matrícula, salvo estipulación en contrario de las partes.

Contenido del instrumento de constitución de hipoteca

Art. 503 - El instrumento de constitución de hipoteca debe contener:

- a) Nombre, apellido, filiación, nacionalidad, profesión y domicilio del acreedor y del deudor;
- b) Datos de individualización del buque de acuerdo con la matrícula;
- c) La naturaleza del contrato a que accede con sus datos pertinentes;
- d) Monto del crédito, intereses convenidos, plazo y lugar estipulado para el pago;
- e) Constancia de haber presentado la documentación probatoria del pago de las remuneraciones y cotizaciones jubilatorias que correspondan al personal afectado al buque a gravar, hasta el último viaje realizado inclusive.

Si se trata de hipoteca sobre buque en construcción deben incluirse las mismas menciones salvo las de los incs. b) y e). Los datos previstos en el inc. b) se sustituirán por la individualización del astillero y de la grada sobre la cual se construye o se construirá el buque y los elementos, equipos y materiales destinados a la construcción aunque no estuvieran incorporados, individualizados en la forma dispuesta en el artículo precedente.

Preferencia

Art. 504 - El orden de inscripción de la hipoteca determina la preferencia del título. En caso de varias inscripciones de la misma fecha prevalecerá la inscripta en hora anterior.

Buque en viaje

Art. 505 - Las hipotecas que se constituyan en jurisdicción argentina sobre un buque en viaje, deben anotarse a requerimiento telegráfico del jefe del Registro Nacional de Buques, en el certificado de matrícula. Dicha anotación se hará por la autoridad marítima del puerto argentino donde el buque se dirija o encuentre, o por el cónsul argentino si tales puertos son extranjeros.

Buque en puerto extranjero

Art. 506 - La hipoteca constituida por el capitán en puerto extranjero sobre buque de matrícula nacional en el caso del art. 213, o por otro mandatario debidamente autorizado por el propietario, debe

otorgarse ante el cónsul argentino en un registro especial, cumpliendo los requisitos del art. 503, y practicando las anotaciones correspondientes en el certificado de matrícula. Sin perjuicio de remitir posteriormente testimonio de la escritura al Registro Nacional de Buques, el cónsul debe notificar telegráficamente su otorgamiento a dicho Registro, a los efectos de su inscripción en la sección correspondiente.

Subrogación real

Art. 507 - Integran la hipoteca, a título de subrogación real, los siguientes créditos a favor del buque:

- a) Indemnizaciones originadas en daños materiales no reparados, sufridos por el buque;
- b) Contribuciones por avería común por daños materiales no reparados, sufridos por el buque;
- c) Las indemnizaciones por daños no reparados, sufridos por el buque, con motivo de una asistencia o salvamento, siempre que el auxilio se haya prestado con posterioridad a la inscripción de la hipoteca en el Registro Nacional de buques.
- d) Indemnizaciones de seguros por averías no reparadas sufridas por el buque, o por su pérdida.

Serán aplicables a la hipoteca del buque en construcción los incs. a) y d). A pedido del acreedor hipotecario, todos los obligados al pago de las indemnizaciones referidas en los incisos precedentes, y siempre que se cumplan las condiciones establecidas en cada uno de ellos, deben retener el pago de las sumas respectivas.

Exclusión de los fletes

Art. 508 - Salvo el pacto en contrario la hipoteca no se extiende a los fletes.

Subsistencia de los derechos del acreedor.

Art. 509 - El acreedor hipotecario puede hacer valer sus derechos sobre el buque o buques en construcción, aunque haya pasado a poder de terceros. Su privilegio se extingue transcurrido el plazo de 3 años desde la fecha de la inscripción de la hipoteca, si la misma no se renueva, o si su plazo de amortización no fuere mayor.

Intereses de la obligación principal

Art. 510 - La hipoteca sobre buque o sobre buques en construcción, se extiende a los intereses de la obligación principal debidos por 2 años.

Orden de los privilegios

Art. 511 - El privilegio de la hipoteca sobre un buque tiene el orden inmediato siguiente al de los

ADLA XXXIII-A

privilegios de primer lugar establecidos en el art. 476. El de la hipoteca sobre un buque en construcción sigue inmediatamente al de los privilegios previstos en el art. 490.

El acreedor puede solicitar que se forme un concurso particular para que se le pague de inmediato.

Buque en copropiedad

Art. 512 - La hipoteca constituida por uno de los copropietarios sobre su parte indivisa en el buque, sólo da derecho al acreedor a embargar y ejecutar dicha parte.

Normas subsidiarias

Art. 513 - Se aplican subsidiariamente a la hipoteca naval las disposiciones de derecho común que rigen la hipoteca, en cuanto no estén en contradicción con las de esta Sección.

Artefacto naval

Art. 514 - Puede constituirse hipoteca naval sobre todo artefacto naval, habilitado o en construcción, la que se rige por las disposiciones de esta Sección, en cuanto sean aplicables.

TITULO IV - De las normas procesales

CAPITULO I - Disposiciones generales

Competencia

Art. 515 - Los tribunales federales son competentes para entender en las causas emergentes de la navegación interjurisdiccional, o que puedan considerarse conexas a ésta.

En la Capital Federal, los tribunales federales también son competentes si se trata de causas emergentes de una navegación no interjurisdiccional, aunque en razón de lo dispuesto en el art. 316 no sean de aplicación de las normas de esta ley.

Ley procesal aplicable

Art. 516 - Son aplicables las disposiciones del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, en cuanto no estuvieren modificadas por la presente ley.

Proceso sumario

Art. 517 - Las disposiciones relativas al proceso sumario, previstas en el código citado en el artículo anterior, sólo se aplican a los juicios en que se ventilen cuestiones emergentes de la navegación y conexas, cuando existiere acuerdo expreso, judicial o extrajudicial, o tácito de las partes.

Existirá acuerdo tácito cuando el actor ajustara la demanda a los requisitos establecidos para el proceso sumario, y el demandado no se opusiere dentro del plazo para contestar la demanda en esta clase de juicio. Si el demandado formulara oposición, deberá contestar la demanda dentro del plazo establecido para el proceso ordinario, contado a partir de la fecha de notificación del traslado de la demanda.

Producción extrajudicial de la prueba

Art. 518. - Si todas las partes fueren capaces y hubiere conformidad entre ellas, las diligencias probatorias en los procesos referentes a las relaciones jurídicas emergentes de la navegación y conexas, podrán llevarse a cabo extrajudicialmente con asistencia letrada. Si durante la realización extrajudicial de esas diligencias se suscitaren desinteligencias entre las partes, el acto correspondiente se suspenderá, sometiéndose aquéllas a la decisión del juez que entiende en el proceso, o al que le correspondiera conocer en caso de que las diligencias sean anteriores a la iniciación del juicio.

Con relación a las diligencias cumplidas extrajudicialmente, el juez podrá disponer las medidas instructorias autorizadas por el Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.

Si cualquiera de las partes deviniere incapaz o se opusiere a proseguir con el trámite extrajudicial, las diligencias probatorias deberán continuarse judicialmente.

Prueba anticipada

Art. 519. - Aun antes de promovida la demanda, cualquier persona interesada puede solicitar judicialmente dictamen pericial para hacer constar los daños causados o sufridos por buques muelles o artefactos navales, o por las personas o por la carga que se encuentran a bordo de los mismos.

La prueba se practicará con citación de aquellos a quienes se pretenda oponer, salvo cuando resultare imposible por razón de urgencia, en cuyo caso interviene el defensor oficial.

Caducidad de las medidas cautelares

Toda medida cautelar que se hubiera ordenado y hecho efectiva antes del proceso de conformidad con la presente o la ley común, caducará tratándose de obligación exigible, al dentro de 10 días contados desde la intimación judicial practicada a pedido de parte interesada, no se promoviere la demanda correspondiente.

Honorarios de los peritos

Los honorarios de los peritos que intervengan en las causas emergentes de la navegación, se fijarán to-

niendo en cuenta primordialmente la naturaleza, complejidad y extensión del trabajo realizado, sin perjuicio de considerar la importancia del asunto para disminuir o elevar razonablemente la retribución.

CAPITULO II. — De la verificación de la mercadería al tiempo de la descarga

Constancias de la autoridad aduanera

Art. 520. — A los fines de la revisión prevista en el artículo siguiente, cuando se descargan los efectos en depósito fiscal, a plazaleta o a depósito abierto, la autoridad aduanera debe dejar constancia, en un registro especial con respecto a cada unidad de carga y en la forma más detallada posible de:

- a) La diferencia de peso que tenga con respecto al marcado de la misma;
- b) Las señales que presente, individualizándolas si hay posibilidad de sustracción en su contenido;
- c) Las manchas o señales externas que hagan presumir la posibilidad de avería.

Publicidad de la revisión

Art. 521. — Dentro de los 2 días de terminada la descarga total del buque el transportador debe publicar un aviso en un diario de los de mayor circulación, que también se fijará en un local público de la aduana habilitado a ese fin, indicando la fecha y hora para la revisión de los efectos que se descargaron en las condiciones indicadas en el artículo precedente. El aviso puede hacerse por cualquier otro medio fehaciente. La revisión debe iniciarse en jurisdicción fiscal, después de transcurridos 2 días de la publicación y dentro de los 5 días subsiguientes. Del resultado de la revisión se debe dejar constancia escrita en doble ejemplar, con todos los detalles que las partes consideren convenientes.

Pericia judicial

Art. 522. — Si las partes no se ponen de acuerdo en la redacción de la constancia escrita, o se niegan a firmarla, cualquiera de ellas puede pedir una pericia judicial dentro de los 10 días de la fecha de revisión si la mercadería se encuentra en jurisdicción fiscal, y dentro de los 2 días si aquella ha sido retirada de dicha jurisdicción. El perito designado debe citar a ambas partes para llenar su cometido, que consistirá en establecer la naturaleza de la avería, su origen y monto, con los fundamentos pertinentes. Sin embargo, si las partes firman la constancia escrita y dejan establecidos los puntos de disidencia, el perito se limitará a informar sobre éstos.

Explicaciones

Cualquiera de las partes puede pedir explicaciones al perito en el juicio donde fue designado y, de ser ello posible, ampliación de la pericia.

Presunción de entrega conforme al conocimiento

No habiéndose firmado constancia escrita, ni pedido la pericia, se presume, salvo prueba fehaciente en contrario y no obstante las constancias en el registro oficial establecido en el art. 520, que la mercadería fue entregada conforme con los datos del conocimiento.

Incomparecencia de las partes

Art. 523. — Si publicado el aviso o practicada la notificación fehaciente a que se refiere el art. 521, no se presenta a la revisión una de las partes, la que concurrió puede efectuarla con intervención de un representante de la aduana, dejando constancia escrita en los ejemplares necesarios, uno de los cuales quedará en poder de esa repartición.

El mismo procedimiento se observará si el transportador no ha avisado la revisión en la forma indicada, y siempre que el titular de la mercadería hubiese citado al transportador o al agente a ese efecto.

Averías no visibles

Art. 524. — Si la mercadería no se descarga en las condiciones del art. 520 y siempre que presente averías no visibles externamente, el destinatario debe citar al transportador a revisar los efectos en jurisdicción fiscal, dentro de los 30 días contados a partir de la descarga.

Si el destinatario retira la mercadería de jurisdicción fiscal dentro del plazo mencionado precedentemente, debe citar al transportador dentro de los 2 días siguientes al retiro, comprobando la identidad de los objetos.

Si existe divergencia entre las partes, se sigue el procedimiento previsto en los artículos anteriores.

Averías visibles

Art. 525. — Si la mercadería se entrega directamente del buque al destinatario, éste debe observar en el acto los daños o disminuciones que sean visibles, exigiendo al transportador una constancia escrita. En el caso de que se le niegue esta constancia puede solicitar, dentro de los 2 días de la negativa, una pericia judicial. Si la avería o disminución no es aparente, el destinatario puede solicitar dicha constancia o pericia, dentro de los 2 días de retirada la mercadería, comprobando la identidad de los efectos.

ADLA XXXIII-A

En cualquiera de estos casos, si no se pide la pericia judicial se presume, salvo prueba fehaciente en contrario, que la mercadería fue entregada conforme con los datos del conocimiento.

Descarga a lanchas

Art. 526. — Si las mercaderías se descargan a lanchas por cuenta y riesgo de las mismas, el transportador puede, en el acto de la descarga, dejar constancia de las averías o pérdidas aparentes y debe publicar, dentro de los 2 días de la descarga, un aviso haciendo saber que ésta fue realizada.

El aviso debe ser publicado en la Aduana, en el lugar habilitado a ese efecto, y en un diario de los de mayor circulación. Este aviso puede ser suplido por notificación fehaciente al consignatario. El consignatario puede invitar al transportador para que, dentro de los 2 días contados a partir de la publicación o notificación, se convenga la forma de verificar el estado de la mercadería. En caso de disidencia, se procederá en la forma indicada en el art. 522.

En el caso de no efectuarse el aviso, el consignatario puede proceder en la forma prevista en el art. 523.

Juicio posterior

Art. 527. — Las revisiones privadas o pericias judiciales previstas en los artículos precedentes, no limitan los medios de defensa de los interesados en el posterior juicio en que se reclamen daños y perjuicios sobre la base de dichas comprobaciones.

Condiciones de los peritos

Art. 528. — Los peritos que designen los jueces a los efectos establecidos en este capítulo deben ser personas con conocimientos especializados en el cometido a desempeñar. A tal objeto, periódicamente los jueces deben solicitar de los centros profesionales representativos del comercio y de la industria de las respectivas localidades, la remisión de una lista de varios expertos en cada una de las distintas ramas de productos que son habitualmente materia de transporte por agua, especialmente en el comercio de importación, entre los cuales puede el juez designar al perito.

Ambito de aplicación

Art. 529. — Las disposiciones contenidas en el presente capítulo se aplican a todo transporte que finalice en puerto argentino, cualquiera sea la bandera del buque transportador y el lugar donde se explota el conocimiento.

Cómputo de los términos

Art. 530. — Todos los plazos establecidos en el presente capítulo se cuentan por días hábiles.

CAPITULO III. — Del embargo de buques

Buques nacionales

Art. 531. — Los buques de bandera nacional pueden ser embargados preventivamente en cualquier puerto de la República por créditos privilegiados y por otros créditos en el puerto donde su propietario tenga su domicilio o establecimiento principal.

El embargo por crédito ajeno al buque, a su explotación o a la navegación, debe reunir, para su procedencia, los requisitos exigidos por la ley común.

Buques extranjeros

Art. 532. — Los buques extranjeros surtos en puertos de la República, pueden ser embargados preventivamente:

a) Por créditos privilegiados;

b) Por deudas contraídas en territorio nacional en utilidad del mismo buque, o de otro buque que pertenezca o haya pertenecido, cuando se originó el crédito, al mismo propietario;

c) Por deudas originadas en la actividad del buque, o por otros créditos ajenos a ésta, cuando sean exigibles ante los tribunales del país.

Copropiedad naval

Art. 533. — Si el buque es objeto de una copropiedad naval, a los efectos del inc. b) del artículo anterior se reputa que otro buque pertenece o pertenece a los mismos copropietarios, cuando todas las partes de este buque pertenezcan a las mismas personas.

Buque locado

Art. 534. — En el mismo caso del art. 532, inc. b), si el buque que originó el crédito se encuentra sujeto a un contrato de locación, explotado por un armador-locatario, o existe un fletador a tiempo, únicos responsables de la deuda respectiva, procede el embargo de otro buque de propiedad del armador-locatario o del fletador a tiempo, pero no el embargo de otro buque que pertenezca al propietario de aquél.

Embargo ejecutivo

Art. 535. — El embargo por ejecución de sentencia procede contra cualquier buque del deudor, sea de matrícula nacional o extranjera, sin las restricciones impuestas por los artículos anteriores.

Casos de abordaje, asistencia o salvamento

Art. 536. — Procede el embargo del buque en los casos de abordaje o de otro accidente de navegación, así como en los de asistencia o de salvamento, con la presentación de la protesta levantada ante el notario o cónsul argentino, o de la exposición ante la autoridad marítima levantada por el capitán, práctico o agente del buque accionante o por el encargado del artefacto naval dañado.

Embargos resultantes de verificación de mercaderías

Art. 537. — En las actuaciones por reconocimiento pericial de mercaderías, tramitadas de acuerdo con lo previsto en el capítulo II de este título, el tenedor del respectivo conocimiento puede solicitar el embargo preventivo del buque que las transportó, en garantía del crédito que prima facie resulte del informe pericial.

Puede hacerlo también con un ejemplar de la constancia del examen privado de averías que realicen las partes, abonada la firma por 2 testigos, o con copia autenticada del acta de la Aduana, si la tiene y, en caso contrario, mediante informe de este organismo. Para evitar el embargo del buque u obtener el levantamiento de dicha medida, el transportador o su representante pueden otorgar, privada o judicialmente una garantía suficiente para responder por la condena que pudiera recaer en el posterior juicio por daños y perjuicios derivados de dichas comprobaciones.

Contracautela

Art. 538. — El tribunal que decreta alguno de los embargos por créditos marítimos previstos en este capítulo, puede exigir al embargante caución suficiente para responder de los daños y perjuicios que pudiere ocasionar la medida, siempre que la caución exigida no implique convertir en ilusorio el derecho del solicitante a obtener el embargo del buque. A tal efecto tendrá en cuenta la naturaleza del juicio, la solvencia de quien solicite la medida, la necesidad de asegurar su eventual derecho y la de prevenir al mismo tiempo y dentro de lo posible, los perjuicios que aquélla pueda irrogar al embargado por haberse pedido sin derecho y, especialmente, si el buque embargado integra una línea regular de navegación.

Tratándose de créditos comunes, la caución se ajustará a lo que disponga la ley procesal.

El tribunal puede arbitrar las medidas que estime conducentes para evitar trabar la navegación, siempre que se garanticen los derechos del solicitante.

Traba del embargo

Art. 539. — El embargo se practicará mediante oficio que debe librar el juez embargante a la autoridad marítima, a los efectos de su anotación en los

respectivos registros. Si se trata de un buque de matrícula nacional, su salida debe ser impedida si se dispone la interdicción de navegar.

Esta última medida se encuentra implícita en el embargo que se dicte contra un buque de bandera extranjera. A pedido de parte, el tribunal puede disponer el inventario de las pertenencias del buque.

Cesación del embargo

Art. 540. — Todo embargo o interdicción de salida cesa si cualquier interesado en la expedición de fianza bastante para el pago de la deuda reclamada en cuanto sea legítima, o cuando se garantice el límite de responsabilidad en la forma prevista en la sección 4ª del capítulo I del título III. También puede exigirse que comparezca una persona facultada, convencional o legalmente, para actuar en representación del buque.

El monto de la fianza debe comprender el del crédito que motivó el embargo, más la cantidad que se presupueste por el juzgado para responder a intereses y costas, salvo lo dispuesto en el artículo 576.

Responsabilidad del embargante

La responsabilidad de quien, sin actuar maliciosamente, obtenga el embargo del buque y no exija en definitiva el derecho pretendido, se limita a los perjuicios que cause la inmovilización del buque hasta el momento en que su armador sustituya dicho embargo por otra garantía, y a los gastos que ésta le ocasione.

Inembargabilidad

Art. 541. — No pueden ser objeto de embargo ni de interdicción de salida:

a) Los buques de guerra nacionales o extranjeros, y los buques en construcción destinados a incorporarse a los efectivos militares de un estado;

b) Todo otro buque afectado al servicio del poder público del Estado nacional, de una provincia o de una municipalidad y los demás buques de propiedad o explotados por el Estado nacional, una provincia o una municipalidad si el propietario o explotador renuncia a ampararse en la limitación de responsabilidad prevista en el título III, capítulo I, sección 4ª. Tampoco pueden ser embargados los buques afectados al servicio del poder público de un Estado extranjero;

c) Los buques cargados, prontos para zarpar, salvo que la deuda respectiva haya sido contraída para reparar, aprestar y aprovisionar el buque para ese viaje o sea posterior a la carga del buque.

ADLA XXXIII-A

CAPITULO IV. - *Del embargo y del depósito judicial de efectos*

Embargo por el transportador

Art. 542. - El transportador, con arreglo a lo dispuesto en el art. 309, puede requerir el embargo preventivo de los efectos, mientras estén en la jurisdicción aduanera o en poder del destinatario o del dueño a quien el destinatario represente, y aun su venta inmediata si son fácilmente deteriorables o de conservación difícil o dispendiosa.

Siempre que se disponga la venta judicial de efectos, el juez debe designar, si es necesario por la situación especial de los mismos, un ejecutor destinado a cumplir todos los trámites necesarios para dicho cometido.

Deber de promover juicio

Art. 543. - En caso de trabarse embargo preventivo sobre efectos, de acuerdo con lo previsto en este capítulo, el transportador o quien lo solicite, deben iniciar juicio para obtener el cobro de su crédito, dentro de los 5 días de ser intimado, a pedido del destinatario o interesado, bajo apercibimiento de levantarse el embargo en caso de no hacerlo.

Si el destinatario u otro interesado no se presentan ante la Aduana, el embargante puede pedir la venta de los efectos y cobrarse del precio que se obtenga, previa justificación sumaria del crédito u otorgando caución satisfactoria, a juicio del juzgado, para cubrir cualquier reclamo de los interesados a terceros, durante el término de un año.

Depósito judicial de los efectos

Art. 544. - Siempre que el transportador haga uso de su derecho de depositar judicialmente los efectos, cualquier interesado puede pedir su venta, si son de fácil deterioro, o de conservación difícil o dispendiosa. En caso de depósito judicial de efectos, el juez puede designar un depositario; si ello resulta necesario.

Venta judicial

Art. 545. - El tenedor del conocimiento cuyos efectos sean embargados por cobro de flete o por tercero que no sea tenedor de otro ejemplar del mismo conocimiento o por el reivindicante, puede pedir en cualquier momento la venta judicial de esos efectos, salvo el derecho del ejecutante o del tercero sobre el producto de la venta.

La venta sólo puede suspenderse si el embargante da caución suficiente.

ADLA XXXIII-A

Gravámenes aduaneros

Art. 546. - En los casos previstos en los artículos precedentes deben igualmente satisfacerse los gravámenes aduaneros que correspondan.

Diligenciamiento del embargo

Art. 547. - Los embargos previstos en este capítulo y el anterior deben ser despachados con carácter preferencial, y si es necesario, habilitando día y hora. El mismo tratamiento corresponde a los recursos que se interpongan contra las resoluciones que admitan o denieguen las medidas.

CAPITULO V. - *Del procedimiento en el juicio de abordaje*

Pericia

Art. 548. - En casos de abordaje, cada buque puede requerir al otro u otros, judicial o extrajudicialmente, la designación de peritos que comprueben las averías sufridas como consecuencia de la colisión y estimen el monto de las reparaciones y el tiempo que ellas deben insumir. Esta pericia no incidirá en las culpabilidades emergentes del accidente, ni limitará las defensas de las partes en cuanto a los puntos que constituyen su objeto.

En el caso de que la pericia requerida judicialmente pueda demorar la salida del buque, el tribunal debe proveer a su realización inmediata y el solicitante caucionar el importe de los perjuicios que irroge la demora.

Asesoramiento del juez

Art. 549. - Los juicios por daños y perjuicios derivados de abordaje se consideran de naturaleza especial, y el juez debe ser asesorado en los aspectos técnicos por peritos propuestos por las partes o, en su defecto, designados de oficio, siempre que la índole de las cuestiones planteadas lo exija.

Facultades de los peritos

Art. 550. - Los peritos pueden asistir a los actos probatorios del procedimiento y tienen facultades para practicar todas las investigaciones que consideren necesarias a fin de informar al juzgado sobre la culpabilidad o culpabilidades pertinentes y sobre el monto de los daños.

Proceso penal

Art. 551. - El proceso seguido contra los capitanes, prácticos o miembros de las tripulaciones por la responsabilidad penal emergente del abordaje, no obsta a la iniciación, o a la tramitación del juicio de



indemnización por el mismo hecho, hasta su total terminación por sentencia definitiva.

Las conclusiones de la investigación del cónsul o de la autoridad marítima o la condena o absolución de cualquiera de los procesados en el juicio penal, no tienen influencia alguna con respecto a la sentencia que se dicte en el juicio de indemnización por abordaje.

Cosa juzgada

Art. 552. — La sentencia dictada en el juicio por abordaje, hace cosa juzgada en cuanto a la culpabilidad o culpabilidades que en ella se establezcan, contra todos los interesados en el hecho. Para que produzca tal efecto, el tribunal, a pedido de cualquiera de las partes, y antes de la apertura a prueba, debe disponer la publicación de edictos por 3 días en el Boletín Oficial y en otro diario de la localidad haciendo saber la existencia del juicio.

El buque o sus armadores al ser demandados por cargadores, pasajeros o tripulantes como consecuencia del accidente, deben denunciar el tribunal donde tramita el juicio por abordaje a fin de que los actores concurren a continuar el ejercicio de sus acciones ante dicho tribunal, en incidentes por separado. En efecto de la mencionada denuncia, no pueden oponer la sentencia dictada en el juicio de abordaje que los eximiere de responsabilidad.

CAPITULO VI. — Del concurso especial de acreedores privilegiados sobre un buque

Informe previo

Art. 553. — Antes de disponer la subasta judicial de un buque, el tribunal debe solicitar al Registro Nacional de Buques un informe sobre la existencia de hipotecas o embargos que lo graven, y de las inhibiciones decretadas contra su propietario.

Concurso especial

Art. 554. — Cuando, prima facie, el monto total de los créditos privilegiados sobre el buque de acuerdo con el informe mencionado en el artículo precedente, exceda el importe de la base fijada para la venta en el juicio, el tribunal, a pedido de cualquier acreedor privilegiado, debe:

a) Decretar el concurso especial del buque y librar oficio a los juzgados que entiendan en los juicios donde se dispusieron los embargos o inhibiciones, haciendo saber a los interesados la venta ordenada;

b) Disponer la publicación de edictos por 5 días en el Boletín Oficial y en un diario de los de ma-

yor circulación de la localidad, y su fijación durante 10 días en la oficina del Registro Nacional de Buques y en lugar visible en el buque, haciendo saber el concurso especial decretado sobre éste y convocando a sus acreedores privilegiados, al propietario y en su caso al armador, a un juicio verbal. Si el buque tiene menos de 10 toneladas de arqueo total la publicación se hará por un día.

Transcurridos 15 días de la última publicación sin que se formule oposición, o resuelta ésta en forma sumaria, puede realizarse la venta, debiendo depositarse su importe a la orden del juez.

Efectos de la falta de acuerdo. Verificación y graduación de créditos

Art. 555. — Si en el juicio verbal previsto en el inc. b) del artículo precedente, los acreedores no llegan a un acuerdo respecto de la distribución del precio depositado, el tribunal dictará en el mismo acto una providencia, que se notificará a los acreedores presentes, y debe contener:

a) La designación de un síndico encargado de verificar y graduar los créditos privilegiados sobre el buque;

b) La fijación de un plazo que no puede ser menor de 20 días ni mayor de 60, para que los acreedores presenten al síndico los títulos justificativos de sus créditos y del respectivo privilegio;

c) La fijación de la fecha en la cual el síndico debe presentar la propuesta de verificación y graduación de créditos privilegiados que se agregará a los autos para su examen por los interesados.

Impugnaciones

Art. 556. — Todo acreedor privilegiado puede impugnar la verificación o la graduación de los créditos aconsejada por el síndico, dentro de los 5 días siguientes al fijado en el inc. c) del artículo precedente para la presentación de la propuesta.

Resolución judicial

Art. 557. — Los créditos no observados serán aprobados por el juez. En cuanto a los observados, el juez debe decidir sobre su admisibilidad o inadmisibilidad, fijando en su caso, la graduación del privilegio.

Efectos de la resolución

Art. 558. — La resolución del juez sobre los créditos no observados hace cosa juzgada, excepto en los casos de dolo. El mismo efecto tiene la resolución que declare admisibles los créditos observados,

si el impugnante no promueve incidente dentro del plazo de 5 días de notificado.

Los acreedores cuyos créditos se declaren inadmisibles, y aquellos a quienes se les niegue el grado de privilegio reclamado, pueden hacer valer sus derechos por vía de incidente que deberán promover en el plazo previsto en el párrafo anterior.

Percepción inmediata de los créditos

Art. 559. — Los acreedores privilegiados cuyos créditos sean aprobados por el juez, y los declarados por éste admisibles y no impugnados en el plazo señalado en el artículo anterior, pueden percibir de inmediato, de los fondos depositados en autos, el importe respectivo, siempre que el orden de graduación de dichos créditos sea superior al de los que se encuentren en discusión.

Efectos de la declaración de concurso especial

Art. 560. — La declaración de concurso especial sobre el buque produce los siguientes efectos:

a) Hace exigibles todos los créditos privilegiados, aun los no vencidos, que existían contra el buque, con descuento de los intereses correspondientes al tiempo que falte para el vencimiento;

b) Suspende el curso de los intereses de todos los créditos privilegiados.

Los titulares de los créditos privilegiados que total o parcialmente resulten impagos por insuficiencia del activo del concurso, pueden dirigirse, por la vía judicial pertinente, contra los demás bienes que tenga el deudor, quedando a salvo el derecho a la limitación, si corresponde, de acuerdo con lo establecido en el título III y en el capítulo siguiente.

CAPITULO VII. — Del juicio de limitación de responsabilidad del armador

Oportunidad para oponer la limitación

Art. 561. — El armador puede hacer uso del derecho de limitar su responsabilidad frente a sus acreedores, de conformidad con lo establecido en el título III, capítulo I, sección 4ª, hasta el momento en que venza el plazo para oponer excepciones en el juicio de ejecución de sentencia, dictada en cualquiera de los juicios en que sea demandado por cobro de alguno de los créditos mencionados en el art. 177.

Requisitos

Art. 562. — La limitación se practica mediante la apertura del juicio pertinente solicitada por el intere-

sado ante el juez interviniente en cualquiera de los juicios en que sea demandado.

A tal efecto se acompañará:

a) El depósito de la suma total en que limita su responsabilidad o, en el caso del art. 175, segundo párrafo, el título de propiedad del buque. En este caso, si el propietario o armador no lo tiene en su poder, el juzgado puede fijar un plazo prudencial a fin de que se cumpla con esta exigencia;

b) Un detalle explicativo de los rubros que constituyen dicha suma, y que establezca: 1º. Los elementos que han servido de base para fijar el valor del buque en la oportunidad indicada en el art. 175; 2º. Relación de los fletes y demás créditos vinculados a la limitación; 3º. Cálculos realizados, en su caso, para obtener la suma suplementaria destinada a responder por los daños personales;

c) Lista de los acreedores sujetos a la limitación, con el monto de los respectivos créditos, títulos y domicilios;

d) Detalle de las hipotecas u otros derechos reales que graven al buque.

Plazo suplementario

Art. 563. — El juez rechazará la petición, sin más trámite, cuando faltare alguno de los requisitos mencionados en el artículo precedente. No obstante, puede acordar un plazo no mayor de 8 días, para que el peticionante complete las formalidades exigidas por dicho artículo, siempre que aquél invoque motivos atendibles.

Recursos

El auto que rechace la petición de limitación de responsabilidad es apelable. Todas las demás resoluciones que se dicten en este juicio son inapelables, salvo disposición expresa en contrario.

Depósito

Art. 564. — Presentado el pedido con las formalidades legales, el juez fijará la suma que el peticionante debe depositar, dentro de los 5 días, para responder a los gastos de este juicio y de los otros en que el peticionante haya tomado intervención y determinado la actividad judicial de los acreedores, bajo apercibimiento de tenerlo por desistido de su pedido en caso de no hacerlo.

Apertura del juicio

Art. 565. — Cumplido el depósito dispuesto en el artículo precedente, el juez dictará una providencia

declarando abierto el juicio de limitación, la que debe contener:

a) La mención del monto de la suma depositada, detallando lo que corresponda a los valores atribuidos al buque, fletes y créditos y, en su caso, cantidad complementaria para responder a daños personales;

b) El nombramiento de un síndico que debe establecer el activo y el pasivo del juicio, con las observaciones pertinentes, verificando los créditos y graduando los privilegiados;

c) La fijación de un plazo, no menor de 20 días ni mayor de 60, para que los acreedores presenten los títulos justificativos de sus créditos y del respectivo privilegio.

Obligaciones del síndico

Art. 566. — El síndico debe hacer saber inmediatamente por carta certificada a los acreedores, o a sus agentes o representantes, la apertura del juicio de limitación de responsabilidad, indicando el juzgado y secretaría donde ha quedado radicado, el plazo fijado para la presentación de los títulos justificativos de los créditos y los días y horas en que deben concurrir a su oficina.

La falta de estos avisos no da lugar a nulidad, sin perjuicio de las sanciones que pueden aplicársele al síndico por el incumplimiento de esa obligación.

Publicidad

Art. 567. — El auto de apertura del juicio se debe hacer saber mediante edictos que se publicarán durante 5 días en el Boletín Oficial y en el diario de mayor circulación de la localidad.

Impugnación por el acreedor del valor atribuido al buque

Art. 568. — Dentro de los 10 días de la última publicación, cualquier acreedor puede impugnar el valor atribuido al buque por el armador, o el monto de la suma suplementaria destinada a responder por los daños personales u observar los otros rubros que integren el total de la suma depositada.

En el caso de las dos primeras impugnaciones, el juez puede designar un perito que debe establecer la exactitud de una u otra suma. En el caso de la última observación, el juez debe dar vista al armador, y proceder como se prescribe en el art. 570.

Si las conclusiones del perito designado varían fundamentalmente con respecto a dichos valores, el juez resolverá definitivamente fijando los que corres-

pondan y, en su caso, dispondrá que el armador deposite dentro de los 5 días la diferencia con respecto al mayor valor establecido por la pericia, bajo apercibimiento de tenerlo por desistido de su pedido de limitación. En caso contrario, quedará firme el monto de lo depositado en uno y en otro concepto, y serán a cargo del impugnante los honorarios del perito.

Impugnación por el acreedor del derecho de limitación

Art. 569. — Dentro de los mismos 10 días fijados en el artículo precedente, cualquier acreedor puede impugnar el derecho del armador a limitar su responsabilidad.

La impugnación se tramita en incidente con el armador, y en el caso de que el juez la declare procedente, dispondrá en el mismo acto dejar sin efecto la presentación y clausurar todo el procedimiento. Esta resolución es apelable dentro de los 5 días de notificada.

Impugnación por el síndico

Art. 570. — Dentro de los 15 días contados a partir de la última publicación prevista en el art. 567, el síndico podrá observar el monto de los fletes o créditos que integran el depósito efectuado por el armador o denunciar las omisiones en que hubiere incurrido respecto a unos u otros. De la observación o denuncia se da vista al armador y el juez deberá resolver definitivamente, disponiendo, en su caso, que el armador deposite, dentro de los 5 días, el importe exacto de los fletes y el de los créditos no denunciados que haya percibido, bajo apercibimiento de tenerlo por desistido del pedido de limitación.

En el caso de que se compruebe una conducta dolosa, en este aspecto, por parte del armador, el juez debe declarar la caducidad de su derecho a la limitación, y clausurar el procedimiento. Esta resolución es apelable dentro de los 5 días de notificada.

Verificación y graduación de créditos

Art. 571. — Si no se promueve ninguna de las impugnaciones previstas en los arts. 568, 569 y 570 o, cuando promovidas se hayan sustanciado definitivamente según la forma prevista para cada una de ellas, el juez dictará un nuevo auto fijando la fecha en la cual el síndico debe presentar el informe sobre el activo y pasivo y la propuesta de verificación y graduación de créditos, que se agregarán a los autos para su examen por los interesados.

Cuando no se hubieran promovido impugnaciones, la fecha para la presentación se fijará con posterioridad a los 15 días de vencido el plazo establecido

en el art. 565, inc. c); en caso contrario, y siempre que este último plazo haya vencido, dentro de los 30 días del auto respectivo.

Normas aplicables

Art. 572. — Son aplicables los arts. 556 y siguientes a los fines de la impugnación por cualquier acreedor de la verificación y graduación de los créditos propuestas por el síndico y del procedimiento para la distribución de los fondos integrantes de la limitación de responsabilidad del armador.

Suspensión de las ejecuciones

A partir de la publicación del auto de apertura del juicio, quedan suspendidas todas las ejecuciones contra bienes del armador originadas en los créditos mencionados en el art. 177, salvo lo establecido en el art. 178.

Efectos del desistimiento

Art. 573. — Cuando según los casos previstos en este capítulo, se tenga por desistido al armador en su pedido de limitación, o se deje sin efecto su presentación, o se declare la caducidad de su derecho a tal beneficio cada acreedor recobra el ejercicio de sus acciones individuales en la forma que corresponda.

Las sumas depositadas deben ser restituidas al armador previo pago de todos los gastos causídicos.

Representación por el síndico

Art. 574. — El síndico tiene personería para accionar, en nombre del concurso, por cobro de los fletes o créditos pendientes de pago que integren el activo.

Abandono del buque

Art. 575. — En caso de que el propietario abandone el buque, de acuerdo con el derecho que le confiere el art. 175, y cumpla con las formalidades previstas en el art. 562, el juez dispondrá su venta inmediata y lo hará saber en el auto de apertura del juicio, salvo que haya otorgado un plazo prudencial para el depósito del título de propiedad.

La iniciación de los plazos previstos en el art. 571 para la reunión de acreedores, quedará diferida hasta la oportunidad del depósito del precio de venta en el juicio.

Levantamiento de medidas precautorias

Art. 576. — En cualquiera de los juicios en que el buque haya sido embargado preventivamente, o interdicto, por cobro de uno de los créditos mencionados en el art. 177 el propietario o el armador pueden

solicitar el levantamiento de la medida otorgando fianza suficiente para cubrir el límite de la responsabilidad fijada por el art. 175, aunque éste sea inferior al importe del crédito reclamado, más la cantidad que presupueste para responder por las costas del juicio, siempre que la limitación sea prima facie procedente.

En tal caso haciendo extensiva dicha garantía a los créditos que se reclaman en otros juicios y que siendo de los mencionados en el art. 177 se hayan originado en un mismo hecho el interesado tiene derecho a solicitar que se levante cualquier medida precautoria que se haya dispuesto en ellos o se disponga contra el buque o cualquiera de sus otros bienes.

Art. 577. — Los fondos depositados en el juicio de limitación de responsabilidad continúan perteneciendo al mismo, aunque el armador sea declarado en quiebra, y siempre que no se haya negado o declarado la caducidad de su derecho a la licitación. En estos últimos casos, el juez debe disponer la transferencia de los fondos depositados en el juicio al de quiebra, previo pago de todos los gastos causídicos.

CAPITULO VIII. — De los procedimientos especiales

SECCION 1ª — De la verificación de la protesta de mar

Investigación

Art. 578. — La autoridad marítima o el cónsul argentino ante quien el capitán levante la exposición prevista en el art. 131, inc. m), debe interrogar al mismo y a los tripulantes y pasajeros, para comprobar la veracidad de los hechos.

Todo interesado en dichos hechos puede solicitar medidas de prueba, las que se producirán de acuerdo con las necesidades de la investigación. Su denegatoria debe ser fundada.

Las conclusiones de la investigación quedan sujetas a prueba en contrario de los interesados.

SECCION 2ª — De la acción por cobro de salario de asistencia o de salvamento

Intervención del capitán y tripulantes en el juicio

Art. 579. — El capitán y tripulantes tienen derecho a intervenir en el juicio por cobro de salario de asistencia o de salvamento, a cuyo efecto el primero debe ser notificado personalmente y los restantes, si no se conocen sus domicilios, mediante edictos que se publicarán durante tres días en el Boletín Oficial y en un diario de la localidad.

El capitán y tripulantes tienen derecho a intimar judicialmente al armador para que inicie el juicio per-

tivamente por cobro de salario de asistencia o de salvamento, y, en caso de que no lo haga dentro del plazo que fije el tribunal, pueden hacerlo a su exclusivo cargo y en ejercicio de sus legítimos derechos para percibir la proporción del salario correspondiente.

SECCION 3ª - De la avería gruesa

Falta de compromiso de avería gruesa

Art. 580 - En el caso de que no se haya firmado un compromiso de avería gruesa, cualquier interesado puede deducir demanda para obtener el cobro de las respectivas contribuciones, dentro del plazo establecido en el art. 407, primer párrafo. La demanda debe ser notificada, en ese caso, al transportador o al buque y a 3 de los consignatarios de efectos de mayor valor.

Los restantes destinatarios serán citados mediante edictos que se publicarán durante 3 días en el Boletín Oficial y en un diario de la localidad.

Reconocido o establecido el carácter de avería gruesa, la liquidación se hace por peritos liquidadores designados a propuesta de las partes, o de oficio, si éstas no formulan la respectiva propuesta.

Impugnación del compromiso de avería gruesa practicada la liquidación

Art. 581 - Si se firmó un compromiso de avería y realizada la liquidación, ésta es impugnada o no reconocida expresamente por las partes cualquier interesado puede pedir, dentro del plazo de prescripción de 4 años previsto en el art. 407, su reconocimiento judicial o la realización de una nueva, citando a los interesados al transportador a los demás consignatarios o a sus fiadores, según el caso para que hagan valer sus derechos en cuanto a la procedencia de la contribución o a su monto.

Si a criterio del juez es excesivo el número de consignatarios, la demanda se notificará al transportador o al buque y a 3 de los consignatarios por mayor monto, y los restantes serán citados por edictos en la misma forma señalada en el artículo precedente.

Falta de liquidación

Art. 582 - En el caso de que, habiéndose firmado un compromiso, no se haya practicado la liquidación, cualquier interesado puede accionar judicialmente dentro del plazo de prescripción de 4 años del artículo 407 en la forma prevista en el artículo precedente y con la salvedad que aquél establece.

La sentencia que recaiga en este juicio, como en los indicados en los dos artículos anteriores, tiene el

valor de cosa juzgada con respecto a todos los interesados en la avería gruesa.

SECCION 4ª - De la acción por pago provisorio e inmediato de la indemnización emergente del contrato de seguro.

Art. 583. - Cuando el asegurado ejerce la acción de avería por pérdida total o la de abandono el asegurador puede controvertir el derecho del asegurado mediante las pruebas pertinentes.

El asegurado tiene derecho a exigir el pago provisorio e inmediato de la indemnización por vía de incidente dentro del mismo juicio, presentando los comprobantes justificativos de su derecho y prestando caución suficiente para responder, en su caso de la restitución de la cantidad percibida.

A ese efecto, el juez librará mandamiento de intimación de pago y embargo siempre que considere prima facie que corresponde el pago de la indemnización previa citación al asegurador para que reconozca la autenticidad de la póliza y se pronuncie sobre la documentación acompañada por el asegurado.

El asegurador puede oponer las excepciones que son admisibles en el juicio ejecutivo. La resolución que se dicte es apelable en ambos efectos, sin perjuicio del trámite del proceso de conocimiento, dentro del cual se haya planteado la acción de pago provisorio.

Art. 584 - Cuando se trate de una avería particular que no implique una pérdida total o no dé lugar al ejercicio de la acción de abandono, el asegurador salvo negativa expresa y fundada de su parte, está obligado a pagar la indemnización respectiva dentro de los 60 días de haberle entregado el asegurado todos los documentos justificativos de su crédito. Si no se efectúa el pago, previa intimación al asegurador, el asegurado puede solicitar que la avería se liquide judicialmente por un perito designado por el tribunal, presentando duplicado de la documentación.

El asegurado puede ejercer la acción de pago provisorio por el importe de la indemnización que fije el liquidador designado por el asegurador o por el juez, a pedido de cualquiera de las partes, en la misma forma que establece el artículo anterior y sin perjuicio de la prosecución del juicio ordinario, si las partes no reconocen la procedencia del importe fijado por el liquidador y la resolución dictada por el juez.

SECCION 5ª - De la acción ejecutiva para obtener la entrega de la carga

Requisitos

Art. 585. - El tenedor del conocimiento o de otro documento que lo sustituya, tiene acción ejecutiva

ADLA XXXIII-A

para obtener la entrega de la mercadería en los puertos en que deba serle entregada directamente por el transportador o su representante, siempre que éstos la tengan en su poder, previo pago de los gravámenes que correspondan.

domicilio del tenedor del conocimiento que confirió mandato al despachante para retirar los efectos.

Acción contra el locatario o fletador a tiempo

Es previo el reconocimiento por el transportador o su representante de la autenticidad del conocimiento o documento y su negativa a la entrega de los efectos frente a la pertinente intimación. La autenticidad debe ser afirmada o negada categóricamente. En este último caso, la autoridad que tenga en su poder algún ejemplar de conocimiento debe informar sobre su autenticidad.

Art. 590 - Corresponde la acción ejecutiva para obtener el cobro de alquiler o fletes contra el locatario o fletador a tiempo. A tal efecto se acompañará el contrato o póliza que den lugar a la vía ejecutiva. El locatario o fletador están obligados a efectuar el pago, sin perjuicio del derecho a condicionar el mismo a una caución satisfactoria que otorgará el accionante, por cualquier crédito o reserva que aquéllos puedan tener contra éste.

Excepciones

SECCION 7ª - De los interdictos

Art. 586 - Una vez reconocido el conocimiento o el documento que lo sustituya, o informando la autoridad al respecto, el transportador o su representante sólo pueden oponer las siguientes excepciones:

Normas aplicables

- a) Incompetencia;
- b) Inhabilidad de título;

Art. 591 - Se aplican las disposiciones de la ley procesal común sobre interdictos para adquirir retener o recobrar la posesión o tenencia de un buque.

SECCION 8ª - Del juicio de desalojo de buque arrendado

Normas aplicables

c) Embargo o depósito judicial de los efectos, o litispendencia en virtud de juicio iniciado por cobro de fletes y gastos a cargo del destinatario o por otorgamiento de compromisos de avería gruesa o de fianza o depósito destinado a garantizar la respectiva contribución;

Art. 592 - Cuando se trate de un contrato de locación de un buque, el locador puede, para obtener su restitución, valer del procedimiento de desalojo establecido en la ley procesal común.

d) Pago.

Mandamiento

SECCION 9ª - De la venta judicial del buque

Normas aplicables

Art. 587 - Cuando la sentencia condene al transportador o a su representante a entregar los efectos, se librará mandamiento, y en caso de que no pudiere realizarse el desapoderamiento, queda obligado al pago del precio, previa presentación de las respectivas facturas o evaluación que sea necesaria, y de los daños y perjuicio a que haya lugar.

Art. 593 - La venta judicial de un buque debe hacerse con las mismas formalidades que las establecidas para los inmuebles. Si se trata de un buque de bandera extranjera, debe hacerse saber al cónsul respectivo el auto que disponga la venta.

SECCION 10ª - De los juicios que atañen a los tripulantes

Desaparición de tripulante

SECCION 6ª - Del cobro ejecutivo de fletes

Obligados

Art. 588 - Precede el juicio ejecutivo, de acuerdo con las disposiciones procesales pertinentes, para obtener el cobro de los fletes contra el tenedor del conocimiento que lo utilizó para solicitar la entrega de los efectos que en él se mencionan o, en su caso, contra el cargador.

Art. 594 - Cuando un tripulante desaparezca con motivo de naufragio o pérdida del buque o por otro accidente propio de la navegación, sus derechohabientes pueden solicitar la percepción del importe de las sumas que correspondan en virtud de tales hechos. A tal efecto no es necesaria la previa declaración judicial del fallecimiento presunto. Si el ausente reaparece nada puede reclamar el armador por tal motivo.

Documentos

Recaudos para la acción ejecutiva

Art. 589 - Con el escrito de demanda debe acompañarse un ejemplar del conocimiento y una certificación de la aduana en la que conste el nombre y

Art. 595 - El tripulante tiene acción ejecutiva para obtener el cobro de sus salarios y otras sumas que

se le adeuden en razón del contrato de ajuste con la presentación de la libreta de embarco mencionada en el art. 107.

Privilegio

El tripulante tiene derecho a hacer efectivo el cobro de sus salarios y otras sumas que se le adeuden en razón del contrato de ajuste, sobre el buque en que prestó servicios, en ejercicio del privilegio establecido en el art. 476, sea que el juicio se inicie contra el propietario, el armador o el capitán del buque.

SECCION 11ª - Sumarios administrativos

Sustanciación

Art. 596 - En todas las actuaciones y sumarios instruidos por la autoridad competente, salvo que el juez interviniente disponga por resolución fundada el secreto de los mismos, se debe dar vista a los interesados que la requieran. La vista no debe demorarse por un tiempo mayor de 10 días hábiles después de iniciadas las actuaciones y la autoridad puede inclusive facilitar el expediente por un plazo razonable a los interesados que lo soliciten, siempre que ello no obste al trámite de la causa. Las resoluciones definitivas que dicte la autoridad competente son recurribles por ante el juez federal respectivo, dentro de los 5 días de notificadas. Esta disposición se aplicará a aquellas causas que no tengan previsto un procedimiento especial.

TITULO V - De las normas de derecho internacional privado

CAPITULO I - De los conflictos de leyes

Nacionalidad del buque

Art. 597 - La nacionalidad del buque se determina por la ley del Estado que otorga el uso de la bandera. Dicha nacionalidad se prueba con el respectivo certificado, legítimamente expedido por las autoridades competentes de dicho Estado.

Ambito de aplicación

Art. 598 - La ley de la nacionalidad del buque rige lo relativo a la adquisición y a la transferencia y extinción de su propiedad, a los privilegios y a otros derechos reales o de garantía. Rigen también las medidas de publicidad que aseguren el conocimiento de tales actos por parte de terceros interesados.

Cambio de nacionalidad

Art. 599 - El cambio de nacionalidad del buque no perjudica los derechos emergentes de los privile-

gios y de otros derechos reales o de garantía. La extensión de estos derechos se regula por la ley de la nacionalidad que legalmente tenga el buque en el momento en que se verifique su cambio de bandera.

Derechos de garantía constituidos en el extranjero

Art. 600 - Las hipotecas y cualquier otro derecho de garantía sobre buques de nacionalidad extranjera, regularmente constituidos y registrados según sus leyes son válidos y producen efectos en la República de acuerdo con lo establecido en los artículos precedentes, siempre que exista reciprocidad del respectivo Estado.

Poderes del capitán

Art. 601 - Los poderes y atribuciones del capitán, así como sus obligaciones, se rigen por la ley del pabellón.

Locación y fletamento

Art. 602 - Los contratos de locación y de fletamento a tiempo se rigen por la ley del pabellón del buque.

Transporte de mercaderías

Art. 603 - Las obligaciones inherentes al contrato de fletamento total o parcial para el transporte de mercaderías, o al de transporte de carga general o de bultos aislados en cualquier buque y, en general, a todo contrato en que el transportador asume la obligación de entregar la carga en destino, se rigen por la ley del lugar donde han de ejecutarse.

Transporte de personas

Art. 604 - Las disposiciones de esta ley que regulan la responsabilidad del transportador con respecto al pasajero y a su equipaje, se aplican a todo contrato de transporte de personas por agua celebrado en la República o cuyo cumplimiento se inicie o termine en puerto argentino, sea el buque nacional o extranjero, o cuando sean competentes para entender en la causa los tribunales de la República.

Abordajes

Art. 605 - Los abordajes se rigen por la ley del Estado en cuyas aguas se produce, y por la de la nacionalidad de los buques, cuando ellos tengan la misma y ocurrieren en aguas no jurisdiccionales.

Los abordajes entre buques que enarbolan pabellones de estados adherentes o ratificantes de la Convención de Bruselas de 1910 sobre unificación de ciertas normas en materia de abordajes, se rigen por

las normas de esa convención. Si ocurre el abordaje en aguas no jurisdiccionales, y los buques son de distinta nacionalidad cada uno está obligado en los términos de la ley de su bandera, y no puede obtener más de lo que ella conceda.

Asistencia y salvamento

Art. 606 - La asistencia y el salvamento prestados en aguas jurisdiccionales se rigen por la ley del estado respectivo, y por la del pabellón del buque asistente o salvador cuando se presten en aguas no jurisdiccionales.

Esta última ley rige también todo lo relativo a la porción del salario de asistencia o de salvamento que corresponda a la tripulación.

Los casos de auxilio comprendidos en el ámbito de aplicación de la Convención de Bruselas de 1910 sobre unificación de ciertas normas en materia de asistencia y salvamento, se rigen por las normas de esa convención.

Avería común

Art. 607 - Salvo convenciones especiales:

a) La ley de la nacionalidad del buque determina la naturaleza de la avería, y en la avería común, los elementos, formalidades y la obligación de contribuir;

b) La ley del estado en cuyo puerto se practican, rige la liquidación y prorrateo de la avería común.

Averías particulares

Art. 608 - Las averías particulares relativas al buque se rigen por la ley de su nacionalidad.

Las referentes a los efectos embarcados, se rigen por la ley aplicable a su respectivo contrato de fletamento o de transporte.

Contrato de seguro

Art. 609 - Los contratos de seguro se rigen por las leyes del estado donde esté domiciliado el asegurador.

Si el seguro se ha contratado por intermedio de una sucursal o agencia, rige la ley del lugar donde éstas funcionen, el cual se considera su domicilio.

Contratos de ajuste

Art. 610 - Los contratos de ajuste se rigen por la ley de la nacionalidad del buque en que capitán oficiales y demás tripulantes presten sus servicios.

Medidas precautorias

Art. 611 - El derecho de embarcar, tomar cualquier otra medida precautoria y vender judicialmente un buque, se regula por la ley de su situación.

CAPITULO II - De los conflictos de competencia.

Competencia de los tribunales nacionales

Art. 612 - Los tribunales nacionales son competentes para entender en todo juicio en que sea parte un propietario o armador de un buque de bandera extranjero, en los casos en que, según esta ley, el buque puede ser embargado.

Abordaje en aguas no jurisdiccionales

Art. 613 - En los casos de abordaje o de otro accidente de navegación ocurridos en aguas no jurisdiccionales, las autoridades judiciales y administrativas nacionales son competentes para entender en las acciones penales o disciplinarias que pueden ejercitarse contra los capitanes o cualquier otra persona de la tripulación al servicio de los buques cuando estos sean de bandera argentina en el momento del abordaje o accidente.

Contratos de utilización de buques, fletamento y transporte

Art. 614 - Los tribunales nacionales son competentes para conocer en los juicios derivados de los contratos de utilización de los buques cuando las obligaciones respectivas deban cumplirse en la República, salvo la opción que tiene el demandante por los tribunales del domicilio del demandado.

En los contratos de fletamento total o parcial, o de transporte de carga general o de bultos aislados en un buque cualquiera, o de personas y, en general, en todo contrato en que el transportador asuma la obligación de entregar los efectos en destino, es nula toda otra cláusula que establezca otra jurisdicción que la de los tribunales argentinos.

Averías comunes

Art. 615 - Son competentes los tribunales nacionales para entender en los juicios derivados de averías comunes, cuando la aventura finalice o la liquidación y prorrateo se realicen en puerto argentino. Es nula toda cláusula que atribuya competencia a los tribunales de otro estado.

Contrato de ajuste

Art. 616 - Además de la competencia que les corresponda con arreglo a las leyes generales, los tribunales nacionales deben entender en todas las acciones

derivadas del contrato de ajuste que fue o debió ser cumplido en un buque de bandera nacional.

Asistencia, salvamento y abordaje

Art. 617 - Cualquiera sea la nacionalidad de los buques, son competentes los tribunales nacionales para entender en los juicios originados en servicios de asistencia o de salvamento que se prestaron en aguas jurisdiccionales, y en los de abordaje producidos en las mismas aguas.

Asistencia o salvamento en aguas no jurisdiccionales

Art. 618 - En las acciones por servicios de asistencia o de salvamento practicados en aguas no jurisdiccionales, entienden los tribunales nacionales, en cualquiera de los siguientes casos:

- a) Cuando uno de los buques es de matrícula nacional;
- b) Cuando el demandado tiene su residencia habitual o su sede social en la República;
- c) Si el buque auxiliado hace su primera escala o arriba eventualmente a puerto argentino con motivo del abordaje o se otorga en dicho lugar una fianza sustitutiva;
- d) Cuando después del abordaje 1 de los buques hace su primera escala o arriba eventualmente a puerto argentino.

Contrato de seguro

Art. 620 - Los tribunales nacionales son competentes para conocer en las acciones que se dedujeren en virtud del contrato de seguro, cuando el domicilio del asegurador o, en su caso, los de sus sucursales o agencias, están en la República.

El asegurador, así como sus sucursales o agencias, si son demandantes tienen opción para ocurrir ante los tribunales del domicilio del asegurado.

Prórroga de la jurisdicción

Art. 621 - Producido un hecho generador de una causa cuyo conocimiento corresponda a los tribunales nacionales, los residentes en el país pueden convenir, con posterioridad al mismo, someterlo a juicio de árbitros o de tribunales extranjeros, si así les resultare conveniente.

TITULO VI - Disposiciones complementarias y transitorias

Incorporación

Art. 622 - Las disposiciones de esta ley integran el Código de Comercio.

Registro Nacional de Buques

Art. 623 - El Registro Nacional de Buques organizará las inscripciones que son obligatorias por disposición de esta ley y que no están incluidas en su ley orgánica.

El Registro Nacional de Buques es público. Todo interesado puede obtener certificación de sus anotaciones, solicitándolo a la autoridad encargada de aquél.

Inaplicabilidad

Art. 624 - Las exigencias de los art. 112 a 114 no son aplicables al personal ya habilitado.

Aplicación del reglamento de trabajo a bordo

Art. 625 - Hasta tanto se dicte la reglamentación prevista en el art. 144, continúa en vigencia el actual reglamento de trabajo a bordo.

Aplicación del Digesto Marítimo y Fluvial

Art. 626 - Las disposiciones contenidas en el actual Digesto Marítimo y Fluvial son de aplicación subsidiaria, en cuanto no se opongan a las prescripciones de esta ley, y mientras no se la reglamente.

Concepto de autoridad marítima

Art. 627 - A los efectos de lo dispuesto en esta ley, se entiende por autoridad marítima y por autoridad u organismo competente, los que tienen legalmente asignado, en cada caso, el ejercicio de las atribuciones a que dichas normas se refieren.

Derogaciones

Art. 628 - Deróganse los art. 856 a 890, 893 a 906, 908 a 918, 920 a 925, 927 a 969, 1018 a 1250, 1261 a 1378 del Código de Comercio y la ley 16.526 [XXIV-C, 2039], con excepción de los arts. 12 a 17 -que continuarán vigentes a los fines establecidos en el título II, capítulo I, sección 2ª de la presente- y del art. 18, segunda parte.

Vigencia

Art. 629 - La presente ley rige a partir de los 60 días de su publicación.

Art. 630 - Comuníquese, etc.

o por contrato, o a la explotación de sus obras o a la prestación de sus servicios gozarán de las exenciones dispuestas o que dispongan en el futuro para las actividades que impliquen la protección, fomento, atención y rehabilitación de la salud humana.

Art. 83. - Decláranse canceladas las siguientes deudas de Obras Sanitarias de la Nación con el Gobierno nacional:

a) Servicios de intereses vencidos;

b) Las sumas recibidas para costear los déficit de explotación.

Art. 3º - Quedan derogados los siguientes arts. de la ley 13.577: 6º (texto del dec.ley [3101/57]), 8º (texto del art. 1º de la ley 18.412 [XXIX-C, 2756]), 17, 18 (texto de la ley 14.160), 20, 21 (texto del dec.ley 3101/57), 22, 23, 57 y 63.

Art. 4º - Sustitúyese por Obras Sanitarias de la Nación la denominación de Administración General de Obras Sanitarias de la Nación establecida en los siguientes artículos de la ley 13.577: 11, 13, 24, 25, 27 (texto de la ley 14.160), 31, 32, 39, 42 (texto de la ley 18.593), 48, 51 (texto de la ley 14.160), 58, 59 (texto de la ley 14.160) y 60.

Art. 5º - Facúltase al Poder Ejecutivo nacional para aprobar el texto ordenado de la ley 13.577 con las modificaciones y agregados introducidos por la presente.

Art. 6º - Sustitúyese el texto del art. 64 de la ley 13.577 por el siguiente: "quedan derogadas todas las disposiciones legales o reglamentarias en cuanto se opongan a la presente ley".

Art. 7º - Comuníquese, etc.

Ley 20.325: Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley.

Buenos Aires, 30 de abril de 1973.

Al Excmo. señor Presidente de la Nación:

Tengo el agrado de dirigirme al Excmo. señor Presidente, a fin de someter a vuestra consideración un proyecto de ley, en virtud del cual se efectúa una revisión general de la ley 18.398 [XXIX-C, 2740].

Dicha ley, del mes de octubre de 1969, fue sancionada como ley general de la Prefectura Naval Argentina, estableciendo las disposiciones básicas, organización y régimen del personal en actividad, en retiro y sin estado policial, de dicha fuerza de seguridad.

La citada ley general fue modificada en algunos aspectos aislados por las leyes 18.558 [XXX-A, 121]

LEY 20.325

Prefectura Naval Argentina - Modificación de la ley general 18.398.

Sanción y promulgación: 30 abril 1973.
Publicación: B.O. 10/V/73.

Art. 1º - Reemplázase el art. 2º de la ley 18.398 [XXIX-C, 2740] por el siguiente:

Art. 2º - La Prefectura Naval Argentina es la fuerza por la que el Comando en Jefe de la Armada ejerce: El servicio de policía de seguridad de la navegación y el servicio de policía de seguridad y judicial; parcialmente, la jurisdicción administrativa de la navegación.

Art. 2º - Sustitúyese el art. 3º de la ley citada en el artículo precedente, por el siguiente:

Art. 3º - La Prefectura Naval Argentina depende del Comando en Jefe de la Armada.

Art. 3º - Agrégase como último párrafo del art. 4º de la ley citada en el art. 1º precedente, el siguiente:

Asimismo, actuará en cualquier otro lugar del país, a requerimiento de la justicia federal.

Art. 4º - Sustitúyese el encabezamiento del art. 5º de la ley citada en el art. 1º precedente, por el siguiente:

Art. 5º - En concordancia con lo dispuesto en el art. 26, incs. 23 y 24 de la ley 18.416 [XXIX-C, 2757], corresponde a la Prefectura Naval Argentina.

18.874 [XXXI-A, 20] y 19.190 [XXXI-C 2819] que ajustaron algunas disposiciones relativas al régimen del personal en actividad y en retiro, normas transitorias y vinculadas con la organización respectivamente.

La ley 18.711 [XXX-B, 1623], por la cual se determinaron las misiones, funciones y jurisdicciones correspondientes a Gendarmería Nacional, Prefectura Naval Argentina y Policía Federal, en su art. 22, establece que el Comando en Jefe de Armada propondrá el nuevo instrumento legal que corresponda para ajustar a la misma ley general de la Prefectura Naval Argentina.

Por ley 18.870 [XXXI-A, 9] fue creado el Tribunal Administrativo de la Navegación cuya jurisdicción es excluyente de la atribuida a la Prefectura Naval Argentina por el art. 5º, inc. b) apartado 1) de la ley 18.398, en los casos en que el Tribunal decidiera que existe mérito para iniciar causa ante el mismo (conforme lo establecido en los arts. 1º y 4º

Art. 5° - Sustitúyese el apartado 15 del inc. a) del art. 5° de la ley citada en el art. 1° precedente, por el siguiente:

15. Reglamentar y administrar los servicios de practica y pilotaje.

Art. 6° - Sustitúyense el enunciado del inc. b) y los apartados 1 y 2 del mismo inciso del art. 5° de la ley citada en el art. 1° precedente por los siguientes:

b) En el ejercicio de la jurisdicción administrativo-policia:

1. Instruir sumarios por naufragios, colisiones, varaduras y otros acaecimientos de la navegación ocurridos a buques argentinos o extranjeros en aguas jurisdiccionales argentinas, así como también los ocurridos a buques argentinos en aguas extranjeras o en mar libre para su investigación; y deslindar responsabilidades en el orden administrativo, en aquellos casos cuyo juzgamiento no correspondiere al Tribunal Administrativo de la Navegación.

2. Juzgar las faltas o contravenciones de seguridad náutica.

Art. 7° - Agréganse como nuevos apartados del inc. c) del art. 5° de la ley citada en el art. 1° precedente, los siguientes:

9. Llevar prontuarios, efectuar canje e intercambiar información con otras fuerzas de seguridad y policiales.

10. Extender la documentación pertinente a las personas que trabajan en su jurisdicción.

de la reglamentación de la ley 18.870, aprobada por dec. 6881/71 [XXXII-A, 341].

En virtud de lo establecido por las normas precedentemente citadas, el Tribunal Administrativo de la Navegación ejerce parcialmente la jurisdicción administrativa de la navegación, atribuida al Comando en Jefe de la Armada por el art. 26, inc. 23, de la ley de organización de Ministerios 18.416. Asimismo, la experiencia recogida durante la vigencia hasta el presente de la ley 18.398, así como también los exhaustivos estudios y análisis que se efectuaron con motivo de la redacción de la correspondiente reglamentación de los títulos III y IV de dicha ley, aprobada por dec. 6242/71, hacen aconsejable introducir algunos cambios en aspectos relacionados con el régimen del personal.

Las normas de dicho régimen cuya modificación se propicia tienen importancia en cuanto a la adecuación de la ley respecto a necesidades de orden orgánico y funcional de la repartición, así como también a

Art. 8° - Agréganse como parte final del art. 5° de la ley citada en el art. 1° precedente, el siguiente enunciado y nuevos incisos:

Y en concordancia con lo dispuesto en el art. 10, incs. f) y g) de la ley 18.711 [XXX-B, 1623]:

g) Intervenir en el establecimiento del orden y la tranquilidad pública fuera de su jurisdicción cuando así lo disponga el Poder Ejecutivo.

h) Toda otra función que se le asigne conforme su misión y capacidades.

Art. 9° - Reemplázanse los apartados 5 y 6 del inc. b) y agrégase como nuevo apartado 7 del mismo inciso del art. 17 de la ley citada en el art. 1° precedente, por los siguientes:

5. La percepción de los haberes que para cada grado, cargo y situación determinan las disposiciones legales y reglamentarias.

6. La percepción del haber de retiro para sí y la pensión para sus causa habientes, de acuerdo con las disposiciones legales y reglamentarias.

7. Los servicios sociales previstos para sí y para sus familiares.

Art. 10. - Agrégase como último párrafo del inc. d) del art. 18 de la ley citada en el art. 1° precedente, el siguiente:

Los cadetes tendrán, a equivalencia de grado, precedencia sobre el personal subalterno. Los aspirantes tendrán, a equivalencia de grado, precedencia sobre los marineros de segunda.

especiales situaciones del personal retirado y su coordinación con cuerpos legales conexos en lo relativo a ciertos tipos de ascensos, habiéndose tenido presente en general las normas pertinentes en vigor de otros regímenes de seguridad, con la finalidad de obtener una razonable coherencia con los mismos.

Todo lo hasta aquí expuesto ha concurrido a determinar la necesidad de efectuar una revisión general del texto vigente de la ley 18.398, cuya estructura total no sufre variantes de orden sustancial, pues las modificaciones que por el presente se propician tienden fundamentalmente a ajustar su texto al de las disposiciones legales antes mencionadas sancionadas posteriormente, así como también adecuar aspectos de detalle y corregir omisiones, procurando perfeccionar el texto básico de la ley general de la Prefectura Naval Argentina.

Dios guarde a V. E. - Eduardo E. Aguirre Obarrio - Carlos G. N. Coda.

Art. 11. — Sustitúyese el inc. b) del art. 21 de la ley citada en el art. 1º precedente, por el siguiente:

b) Subalterno: Se clasifica en cuerpos y escalafones, de acuerdo con su especialidad, según lo determine la reglamentación de la presente ley.

Art. 12. — Reemplázanse los incs. b) y c) del art. 26 de la ley citada en el art. 1º precedente, por el siguiente:

b) Cuerpo profesional y cuerpo complementario: Mediante los cursos o concursos de admisión, que a tal fin se realicen entre los que reúnan los requisitos que para cada especialidad establezca la reglamentación de esta ley.

Art. 13. — Sustitúyese el art. 27 de la ley citada en el art. 1º precedente, por el siguiente:

Art. 27. — Cuando el reclutamiento del personal superior del cuerpo profesional o complementario se lleve a cabo mediante concurso de admisión, el ingreso del mismo será "en comisión". El alta definitiva se concederá después de transcurridos 3 años desde la fecha de ingreso y siempre que el causante haya satisfecho durante dicho plazo las exigencias que se reglamenten.

Art. 14. — Sustitúyese el art. 29 de la ley citada en el art. 1º precedente, por el siguiente:

Art. 29. — Cuando el reclutamiento del personal subalterno se lleve a cabo mediante concurso de admisión el ingreso del mismo será "en comisión". El alta definitiva se concederá después de transcurridos 2 años desde la fecha de ingreso y siempre que el causante haya satisfecho durante dicho plazo las exigencias que se reglamenten.

Art. 15. — Reemplázase el art. 33 de la ley citada en el art. 1º precedente, por el siguiente:

Art. 33. — Los oficiales serán nombrados por el Poder Ejecutivo nacional; los suboficiales cabos, marineros y alumnos serán dados de alta en la forma que determine la reglamentación de esta ley.

Art. 16. — Suprímese el punto y coma del inc. a) del art. 57 de la ley citada en el art. 1º precedente y agrégase lo siguiente:

indicados en los anexos I y II.

Art. 17. — Agrégase como nuevos incisos del art. 57 de la ley citada en el art. 1º precedente, los siguientes:

d) Por grado máximo: Este suplemento lo percibirá el personal que habiendo alcanzado el grado máximo permitido para su escalafón, excepto prefec-

to general y ayudante mayor, haya cumplido el tiempo mínimo establecido para dichos grados correspondientes al personal del cuerpo general (anexos I y II). Este suplemento consistirá en la diferencia del sueldo del grado con el inmediato superior;

e) Por permanencia en el grado para el personal subalterno: El personal subalterno que no pueda ascender por no reunir los requisitos que exija la reglamentación de esta ley de acuerdo al art. 49, inc. d), incrementará su sueldo con el porcentaje indicado más abajo hasta su retiro de la Institución:

A los 4 años de antigüedad en el grado en un 7%

A los 6 años de antigüedad en el grado en un 11%

A los 8 años de antigüedad en el grado en un 17%

A los 11 años de antigüedad en el grado en un 28%

A los 17 años de antigüedad en el grado en un 40%

A los 21 años de antigüedad en el grado en un 52%

A los 25 años de antigüedad en el grado en un 65%.

Quando cumpla los requisitos citados y ascienda, si el haber mensual a percibir correspondiente al nuevo grado fuere inferior al percibido hasta ese momento por aplicación de ese porcentaje, se le abonará la diferencia en tanto esa situación subsista.

Art. 18. — Sustitúyese el inc. b) del art. 58 de la ley citada en el art. 1º precedente, por el siguiente:

b) Por título universitario, quien para el desempeño de sus funciones haya debido obtener un título universitario afín con el escalafón correspondiente, costeadado por sí mismo, sin interrumpir la prestación de sus servicios o con anterioridad a su ingreso a la Institución.

Art. 19. — Reemplázase el art. 60 de la ley citada en el art. 1º precedente, por el siguiente:

Art. 60. — Los suplementos generales, suplementos particulares y compensaciones, se percibirán de acuerdo a lo que a continuación se establece:

a) Suplementos generales: A los fines de su percepción, los suplementos generales son acumulativos, con excepción del suplemento por grado máximo que excluye percibir el suplemento por tiempo mínimo cumplido;

b) Suplementos particulares y compensaciones: Los suplementos particulares y compensaciones serán acumulables, según lo determine la reglamentación de la presente ley.

Art. 20. - Reemplázase el art. 63 de la ley citada en el art. 1º precedente, por el siguiente:

Art. 63. - La baja, que implica la pérdida del estado policial, se produce por las siguientes causas:

- a) A solicitud del interesado;
- b) Para el personal en "comisión" por no ser confirmado, salvo que por los años de servicios prestados tenga derecho a acogerse a los beneficios del retiro;
- c) Para el personal que es eliminado obligatoriamente y que de acuerdo a las disposiciones de la ley 12.992 [VII, 309] no le corresponde haber de retiro;
- d) Para los marineros de segunda en la forma que determine la reglamentación de esta ley;
- e) Como sanción disciplinaria;
- f) Por condena firme a pena privativa de libertad no condicional o inhabilitación para el ejercicio de la función pública.

Art. 21. - Reemplázase el art. 65 de la ley citada en el art. 1º precedente, por el siguiente:

Art. 65. - La baja del personal superior en los casos prescriptos en los incs. b), c), e) y f) del art. 63 y la del personal subalterno cuando se produzca con calidad de exoneración, será dispuesta por el Poder Ejecutivo nacional. Las demás bajas del personal superior, subalterno y alumnos, en la forma que determine la reglamentación de esta ley.

Art. 22. - Agrégase como inc. d) del art. 66 de la ley citada en el art. 1º precedente, el siguiente:

d) Que la solicitud de reincorporación sea presentada después del término de 2 años de la fecha de su baja.

Art. 23. - Sustitúyese el art. 68 de la ley citada en el art. 1º precedente, por el siguiente:

Art. 68. - El personal de baja por las causas expresadas en los incs. e) y f) del art. 63, que pruebe fehacientemente, por resolución administrativa en el caso del inc. e) o por sentencia judicial en el caso del inc. f), que su separación fue motivada por error, será reincorporado siempre que no hubiesen transcurrido más de 2 años de su baja.

Art. 24. - Sustitúyese el art. 70 de la ley citada en el art. 1º precedente, por el siguiente:

Art. 70. - Si la prueba del error motivo de la baja a que hace mención el art. 68 se produjere

después del plazo de 2 años ya establecido, el Poder Ejecutivo nacional acordará el retiro a los que se encontraban en actividad en el momento de ser dados de baja, cualquiera sea el tiempo de servicios prestados, liquidando como haber de retiro la totalidad del haber mensual correspondiente a su grado.

Art. 25. - Sustitúyese el art. 73 de la ley citada en el art. 1º precedente, por el siguiente:

Art. 73. - Las juntas de calificaciones para el personal superior y para el personal subalterno son los organismos encargados de proponer su promoción o eliminación. Asimismo, consideran las situaciones previstas en el art. 81, incs. a), b) y c), a efectos de emitir su opinión y asesorar al prefecto nacional naval. Se integrarán y actuarán en la forma en que determine la reglamentación de esta ley.

Art. 26. - Reemplázase el art. 77 de la ley citada en el art. 1º precedente, por el siguiente:

Art. 77. - El retiro es definitivo. El personal retirado sólo podrá volver a la actividad en caso de convocatoria para la movilización. Así también podrá, permaneciendo en situación de retiro y según la forma y condiciones que para ambos casos fije la reglamentación de esta ley, ser llamado a prestar servicios en la Institución en forma:

- a) Voluntaria y en carácter de "retirado prestando servicios";
- b) Por decreto del Poder Ejecutivo, ante casos de emergencia o con fines de instrucción y adiestramiento, en carácter de "retirado en servicio ordenado".

Art. 27. - Agrégase como inc. d) del art. 78 de la ley citada en el art. 1º precedente, al siguiente:

d) En caso de convocatoria para la movilización, los deberes del personal en actividad.

Art. 28. - Reemplázase el art. 79 de la ley citada en el art. 1º precedente, por el siguiente:

Art. 79. - Son derechos impuestos por el estado policial para el personal en situación de retiro:

- a) La propiedad del grado;
- b) El uso del uniforme, insignias, atributos y distintivos propios del grado acordé con las respectivas reglamentaciones;
- c) Los honores correspondientes al grado, previstos por la reglamentación pertinente;
- d) El poder desempeñar cargos rentados en la administración nacional, provincial o municipal, el

ejercicio de actividades comerciales y cualquier otro tipo de actividad privada por cuenta propia o ajena, siempre que sean compatibles con el decoro y la jerarquía policial pudiendo, en su caso, percibir por ellas la prestación previsional correspondiente según el régimen de que se trate y sin perjuicio de su haber de retiro salvo cuando dichas actividades hubieran sido desempeñadas o ejercidas con motivo o en ocasión de la función policial o cuando hubieran sido computadas para establecer dicho haber;

e) El poder participar en actividades políticas, en el ejercicio de las cuales no podrá usar la denominación de su grado, uniforme, insignias, atributos y distintivos, salvo en los casos permitidos por la reglamentación pertinente;

f) La percepción de su haber mensual de retiro y la pensión mensual para sus derechohabientes en la forma que lo determine la ley 12.992;

g) Los servicios médicos asistenciales para sí, y para sus familiares a cargo en la forma como se reglamente;

h) En caso de convocatoria para la movilización, los derechos del personal en actividad;

i) En caso de prestar servicios en la Institución en los términos del inc. a) del art. 77, tendrá los deberes y derechos del personal en actividad y en retiro, con las siguientes limitaciones y extensiones:

1. No podrá ascender de grado, salvo que se encontrare en la situación del art. 53.

2. Tendrá facultades disciplinarias sólo respecto del personal directamente a sus órdenes.

3. Incrementará su haber de retiro en función del tiempo de prestación de servicios.

4. No podrá desempeñar o participar en las actividades determinadas en los incs. d) y e) del presente artículo, salvo para el caso del inc. d) la autorización previa de autoridad competente.

j) En caso de prestar servicios en la Institución, en los términos del inciso b) del art. 77, tendrá los deberes y derechos del personal en actividad, con las siguientes limitaciones y extensiones:

1. no podrá ascender de grado, salvo que se encontrare en la situación del art. 53.

2. Tendrá facultades disciplinarias sólo respecto del personal directamente a sus órdenes.

3. No computará el tiempo de prestación de servicios en esta situación y por tanto su haber de retiro se mantendrá fijo. Dicho haber podrá variar sólo en el caso que se encontrare en la situación del art. 53.

4. Percibirá, además de su haber de retiro, como única retribución, que no incrementará dicho haber de retiro, la indemnización por "prestación de servicios ordenados en situación de retiro", que fije el correspondiente decreto de llamado a prestar servicios.

5. Podrá desempeñar las actividades determinadas en el inc. d) del presente artículo, siempre que no exista incompatibilidad en cuanto al tiempo, con respecto al cumplimiento de las funciones para las cuales fue llamado.

6. No podrá participar en las actividades determinadas en el inc. e) del presente artículo.

Art. 29. - Sustitúyese el punto final del art. 83, de la ley citada en el art. 1º precedente, por una coma y agrégase:

"cuando se computen 10 años de servicios simples".

Art. 30. - Sustitúyese la cita legal del art. 89, de la ley citada en el art. 1º precedente, por la siguiente:

"art. 26 de la ley 18.416".

Art. 31. - Sustitúyense en el anexo I de la ley citada en el art. 1º precedente, la cita numérica de los tiempos mínimos para el grado de oficial ayudante, en los cuerpos general, profesional y complementario por la siguiente:

2, 3 y 4, respectivamente.

Art. 32. - Agrégase al pie de los anexos I y II de la ley citada en el art. 1º precedente, lo siguiente:

"Nota: A los efectos del art. 57, inc. a), el tiempo mínimo en actividad para el grado de prefecto general y ayudante mayor es de 2 años."

Art. 33. - Reemplázanse los anexos III y IV de la ley citada en el art. 1º precedente, por los siguientes:

Art. 1° — Incorpórase al art. 3° de la ley 21.308, como punto 9 de su inc. a), el siguiente:

9. Descuentos de documentos librados por el Estado (nacional, provincial o municipal) así como por instituciones pertenecientes al mismo —inclusi- ve organismos comerciales, industriales o de servicios públicos que perteneciendo total o parcialmen- te a aquél, tuvieran patrimonios independientes—, en tanto cumplimentaran los requisitos señalados en los puntos. 2, 3, 4, 5 excepto el referente al tope de la tasa de interés y 6 primera parte del anexo VII a la circ. B 1058 del Banco Central de la República Argentina.

Art. 2° — Lo dispuesto en el artículo anterior ten- drá efectos desde la entrada en vigor de la ley 21.308.

Art. 3° — Comuníquese, etc.

LEY 21.429 (*)

Reglamento provisorio de trabajo portuario — Aprobación.

Sanción y promulgación: 29 setiembre 1976.
Publicación: B. O. 12/X/76.

Citas legales: ley 18.398: XXXIX-C. 2740.

(*) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el pro- yecto de ley 21.429.

Buenos Aires, 3 de setiembre de 1976.

Excmo. señor Presidente de la Nación:

Tengo el honor de dirigirme a V. E. elevando para su consideración un proyecto de ley por el cual se aprueba el reglamento provisorio de trabajo portua-

La prórroga que se articula tiene por fin el de cumplimentar en mejor forma los objetivos que motivaron el dictado de la ley 21.270 y de ese modo completar la corrección de los factores distorsio- nantes observados en las organizaciones a las que se encuentra dirigida, ya que la complejidad de ta- reas que debió afrontar la intervención en la Confe- deración General del Trabajo de la República Argen- tina, hace que aún no se haya completado la nor-

La modificación propuesta tiene como finalidad desgravar operaciones que en la realidad económi- ca constituyen una modalidad de pago adoptada por el propio Estado, a los fines de habilitar a pro- veedores del país con posibilidades ciertas de ac- tuar en competencia con otros del exterior.

Art. 1° — Apruébase el reglamento provisorio de trabajo portuario cuyas disposiciones se considera- rán incorporadas a la presente y que se observarán como ley de la Nación.

Art. 2° — Quedan derogadas todas las disposicio- nes legales o convencionales que se opongan al ré- gimen aprobado por esta ley.

Art. 3° — Comuníquese, etc.

REGLAMENTO PROVISORIO DE TRABAJO PORTUARIO

TITULO I — Ambito de aplicación

Art. 1° — Ambito de aplicación territorial. — El presente reglamento de trabajo portuario, será de aplicación en todos los puertos en cuyas aguas se ejerza la jurisdicción nacional.

Art. 2° — Ambito de aplicación en relación a las personas. — Queda incluida en el presente regla- mento, la actividad de todas las personas o empre- sas directamente vinculadas a las operaciones de carga y descarga, y que comprende a capataces es- tibadores, estibadores, encargados, apuntadores, empresas de estibaje y armadores privados o esta- tales, estos últimos, en lo que hace a las operacio- nes mencionadas.

rio, de aplicación en todos los puertos en cuyas aguas se ejerza la jurisdicción nacional.

La sanción de la norma que se propicia hará posi- ble contar con un instrumento regulador adecuado a la actividad que desarrollan las personas o las em- presas directamente vinculadas con las operacio- nes de carga y descarga, comprendiendo las rela- ciones laborales de todos los trabajadores que se

malización prevista por la norma que se propone sancionar.

Estas razones, a las que hay que añadir las que hacen a la cabal observancia del objetivo propuesto, requieren del tiempo prudencial necesario que se intenta lograr con la sanción de la presente.

Dios guarde a V. E. — Horacio T. Liendo.

Por lo invocado, venimos a proponer a V. E. el proyecto adjunto, recabando su sanción y promul- gación con fuerza de ley.

Dios guarde a V. E. — José A. Martínez de Hoz.

TITULO II — Disposiciones generales

Art. 3° — Autoridades que intervienen:

3.a. El Ministerio de Trabajo será la autoridad de fiscalización a los efectos de asegurar el adecuado cumplimiento del régimen laboral portuario que establece el presente Reglamento y sus normas complementarias.

La Capitanía General de Puertos, por intermedio de las capitanías de puertos será la autoridad de interpretación y aplicación a los efectos de obtener la eficiencia y la economía de la operación portuaria y la seguridad del trabajo en ella.

Se exceptúa de lo anterior a las funciones establecidas en los arts. 4 y 114 de este reglamento, que se refieren a atribuciones de la Prefectura Naval Argentina en concordancia con su ley graf. (18.398).

3.b. La Capitanía General de Puertos, coordinará con el Ministerio de Trabajo para que los organismos laborales que funcionan en el ámbito de los puertos, actúen conforme a las necesidades operacionales del medio y de sus características particulares a los efectos de la más eficiente aplicación de este reglamento.

3.c. La Capitanía General de Puertos, en coordinación con los organismos del Ministerio de Tra-

bajo en el ámbito portuario, queda facultada para dictar los reglamentos laborales y no mas del mismo carácter necesarias para la mejor aplicación del presente a las distintas situaciones o modalidades propias de la actividad laboral normada por este reglamento y la adaptación del mismo a las particularidades de cada puerto.

3.d. Se dará un trato preferencial a aquellas cargas transportadas en navegación de cabotaje nacional, fluvial o marítimo, con origen y destino interno, con la finalidad de disminuir los costos y favorecer el desarrollo de ciertas regiones, a cuyo efecto podrán fijarse condiciones especiales, reducción de mano de obra, y en general, todas aquellas medidas que contribuyan al fomento de dichas zonas; quedando a tal efecto facultada asimismo la Capitanía General de Puertos, en coordinación con los organismos laborales del Ministerio de Trabajo en el ámbito portuario, a dictar las normas complementarias en el aspecto laboral que prevé este reglamento, contribuyentes a ese fin, a propuesta de las respectivas capitanías locales, en función de las especiales características de la zona a que cada puerto sirve y su particular operatoria.

3.e. La Capitanía General de Puertos, establecerá la cantidad máxima de capataces estibadores, estibadores, encargados y apuntadores para cada puerto, en función de las necesidades para su normal desenvolvimiento.

desempeñan en el ámbito portuario cualquiera sea la categoría profesional, así como el accionar de las empresas de estibaje y armadores privados o estatales, estos últimos en lo que hace a las operaciones mencionadas.

El proyecto concreta la pretensión de reorganizar el trabajo portuario, eliminando los actuales desajustes operativos, a través de un sistema integrado y coherente que se estructura en un texto legal de carácter nacional.

A estos efectos, se han tenido particularmente en mira las disposiciones legales y convencionales aplicables a las distintas actividades y zonas del país, receptándolas en algunos casos, revalorizándolas en otros, o procediendo en definitiva a su sustitución en tanto ellas pudieran significar un escollo para la concreción de los fines propuestos.

Sin perjuicio de ello, permanecerán vigentes las normas convencionales que no se opongan al contenido del reglamento o aquellas que se refieren a materias no contempladas en el mismo, las que tendrán por función complementar el texto propuesto. El proyecto sistematiza el régimen de remuneraciones, partiendo de un jornal básico y estableciendo luego los adicionales generales y particulares a que serán acreedores los trabajadores de acuerdo a los días y horarios en que se desarrollen las tareas, la naturaleza de éstas o el lugar donde las mismas se realizan. Dichos adicionales se fijan en función de porcentajes sobre el salario básico.

Se defiere a la reglamentación la determinación de los equipos mínimos necesarios, según pesos o cantidades, para efectuar las distintas tareas, en el entendimiento de que ello permitirá una mejor ponderación del tema.

En lo que atañe a la documentación habilitante requerida al personal para desarrollar su actividad en el ámbito portuario, se otorga a la Prefectura Naval Argentina la facultad de expedir dicha documentación así como la de llevar el registro de trabajadores portuarios.

El texto innova en materia de penalidades respecto de las normas vigentes, atribuyendo a los capitanes de puertos locales o al capitán general de puertos, en su caso, la facultad de aplicar las sanciones establecidas en el mismo, dejando reservada al Ministerio de Trabajo de la Nación la aplicación de aquellas que constituyen infracciones a normas que regulan la relación de trabajo.

De tal modo se cumplimentará el objetivo que se considera prioritario: el logro de la real y completa eficacia de las labores que se prestan en el ámbito portuario, con los consiguientes beneficios para el desenvolvimiento de un sector de tan significativa importancia para la economía nacional.

Dios guarde a V. E. — Horacio T. Liendo. — José A. Martínez de Hoz.

Art. 4° — Requisito habilitante. — Para ejercer las actividades comprendidas en este reglamento, será requisito indispensable, la habilitación de la Prefectura Naval Argentina, que se acreditará con el documento correspondiente, mediante el cual se ingresa al Registro nacional pertinente, que lleva dicha institución.

Quando en un puerto la cantidad de personal de estiba registrado, no permita el normal desenvolvimiento de las operaciones en forma continua, los empleadores o sus representantes podrán solicitar a la Prefectura Naval la habilitación temporal de personal para la estiba sin sobrepasar la cantidad máxima de estibadores para cada puerto, durante el tiempo que la necesidad operacional lo exija.

Art. 5° — Derecho de bordada y obligación de no interrumpir la prestación de servicios:

5.a. Derecho de bordada: El trabajador portuario que hubiere sido contratado para prestar servicio como tal, no podrá ser suplantado por otro, hasta la terminación de las tareas que motivaron su contrato, siempre que el buque mantenga continuidad en las operaciones en el lugar de trabajo para el que fuera designado de acuerdo con el segundo párrafo del inc. a) del art. 13, que el desempeño del trabajador sea eficiente, que observe buena conducta y que se presente a la hora fijada para la iniciación del trabajo en condiciones normales.

Si se dispusiere el traslado del buque, en navegación, a otro lugar de la zona portuaria, los estibadores suspenderán sus tareas, sin perjuicio de mantener el derecho, en la misma forma y alcance que en el párrafo anterior, de continuar integrando el equipo de que forman parte.

Quando en el caso del primer párrafo no hubiere continuidad en las operaciones así como en la situación prevista en el párrafo segundo, el derecho del trabajador, se extenderá por cuarenta y ocho (48) horas sin percibir por ese lapso retribución alguna; debiendo dar aviso al empleador al momento de interrumpirse las operaciones, si hará o no uso del derecho establecido por el presente inciso.

Si la suplantación se hubiere efectuado sin ajustarse a lo prescripto en este reglamento, el trabajador tendrá derecho a percibir su remuneración tal como si hubiera prestado servicios.

5.b. Obligación de no interrumpir la prestación de servicios: Quando se plantee un diferendo durante la prestación del servicio, basado en la asignación de carácter tóxico, nocivo, inflamable o peligroso de una carga determinada o por cualquier otra causa

relacionada con el régimen laboral, no deberá ser interrumpida, en ningún caso, la prestación de servicios; teniendo derecho el trabajador portuario a solicitar, a través del capataz en su caso, la presencia de un representante de la autoridad de aplicación, ante la que efectuará el reclamo que corresponda, en el lugar de trabajo.

Si posteriormente, la autoridad de aplicación se pronunciase a favor del carácter tóxico, nocivo, inflamable o peligroso, o del diferendo planteado por otra causa, el o los trabajadores portuarios ocupados en la operación, tendrán derecho de percibir los adicionales correspondientes y/o la normalización de la situación que hubiera dado lugar al diferendo en su caso.

Constituye excepción a la obligación de no interrumpir la prestación de servicios por parte del trabajador, el caso de peligro inminente, cierto o potencial, para su integridad física; debiendo proceder en este caso en la misma forma que la establecida en la segunda parte del primer párrafo de este inciso.

Art. 6° — Fuerza mayor. — A los fines del presente reglamento, se considera fuerza mayor interruptiva de las operaciones, a las averías, reparaciones en diques, lluvia —cuando no se dé la excepción prevista en el segundo párrafo del art. 24—, incendio y otros casos fortuitos, que obliguen a la paralización de aquéllas. La remuneración en caso de fuerza mayor se regla según el art. 75.

Art. 7° — Derechos. — Son derechos asegurados por el presente reglamento:

7.a. Ejercer las funciones para las que se esté habilitado, dentro de los límites portuarios y zonas determinadas por las autoridades respectivas.

7.b. Percibir los jornales, adicionales y toda otra retribución, establecido por las normas legales y reglamentarias vigentes.

7.c. Peticionar la declaración de trabajo insalubre y/o peligrosos (art. 10), cuando así correspondiere, ante la autoridad competente.

7.d. Retirarse, antes de finalizar la operación completa, dando aviso al empleador al iniciarse el último turno de trabajo, en el que vaya a desempeñarse.

Art. 8° — Obligaciones:

8.a. Del estibador:

8.a.1. Entregar al capataz el documento habilitante, al iniciar la tarea en el lugar para el que ha sido contratado. Dicho documento deberá serle restituido al finalizar la operación o al retirarse voluntariamente.

8.a.2. Atenerse a y cumplir obedientemente las órdenes que reciba de los capataces.

8.a.3. Desempeñar eficazmente las tareas asignadas y no abandonarlas sin permiso del capataz a cuyas órdenes trabaje.

8.a.4. Cuidar y manipular convenientemente las mercaderías, evitando roturas o pérdidas.

8.a.5. No interrumpir el normal desempeño de sus tareas por situaciones derivadas del trabajo, pudiendo solicitar del capataz la presencia de la autoridad competente, ante la que efectuará el reclamo que corresponda.

8.a.6. Utilizar los medios mecánicos que se arbitren a fin de facilitar la tarea y los mecanismos de carga y descarga, a capacidad normal de trabajo.

8.b. Del capataz:

8.b.1. Entregar al empleador el documento habilitante al iniciar las operaciones, bajo recibo, en el que constare el Número de dicho documento y del de identidad. El documento habilitante deberá serle devuelto al finalizar las mismas.

8.b.2. Dirigir y distribuir el personal de estibadores y exigir de los mismos el cumplimiento de sus obligaciones, y de las órdenes que le impartiera.

8.b.3. Cumplir los turnos convenidos.

8.b.4. Poner la mayor diligencia en salvaguardia del personal, mercaderías, elementos y demás intereses confiados a su responsabilidad.

8.b.5. Exhibir a la autoridad competente, la documentación de los estibadores que estuvieren trabajando a sus órdenes, así como el recibo y documento de identidad indicado en el inc. b.1.

8.c. Del apuntador y encargado:

8.c.1. Entregar al empleador el documento habilitante al iniciar las operaciones, bajo recibo, en el que constará el Número de dicho documento y del de identidad. El documento habilitante deberá serle devuelto al finalizar las mismas.

8.c.2. Obedecer el apuntador las instrucciones de los encargados de los buques y éstos las del empleador.

8.c.3. Cumplir los períodos convenidos con el empleador.

8.c.4. Poner la mayor diligencia en el cumplimiento de sus funciones.

8.c.5. Exhibir a la autoridad competente el recibo y el documento de identidad indicados en el inc. c.1.

8.d. Del armador y empresas de estibaje:

8.d.1. Asegurarse de la idoneidad del personal de la estiba a fin de garantizar la seguridad en el trabajo.

8.d.2. Emplear los mejores medios mecánicos a su alcance a fin de abaratar los costos y disminuir el esfuerzo humano.

8.d.3. Planificar y controlar las operaciones de tal modo que se produzca la menor merma y la mejor estiba posible.

8.d.4. Atenerse a las disposiciones del presente reglamento, posibilitando la operatoria portuaria y contribuyendo al mejor manejo del personal.

8.d.5. Liquidar la remuneración que corresponda dentro de los quince (15) minutos posteriores al período contratado.

8.d.6. Exhibir en los medios mecánicos de carga y descarga, del buque y terrestres, la capacidad normal de trabajo de los mismos, ya restado el coeficiente de seguridad respecto su capacidad máxima expresada la normal en toneladas y/o fracción, mediante inscripciones claramente legibles y a la vista, y mantener los mismos en un adecuado nivel de seguridad así como los restantes elementos empleados para la carga y descarga.

Art. 9° — Horarios:

9.a. Turnos:

Las tareas se dividen en cuatro (4) turnos de seis (6) horas cada uno, de la siguiente forma:

Turnos diurnos:

1°: de 0700 a 1300 horas
2°: de 1300 a 1900 horas

Turnos nocturnos:

1°: de 1900 a 0100 horas
2°: de 0100 a 0700 horas

9.b. División del turno en tareas con mercaderías congeladas cuando se opere en bodegas con temperatura bajo cero grado y en la carga o descarga de cereales y mercaderías a granel:

Los turnos serán de seis (6) horas de trabajo, divididos en dos períodos de tres (3) horas cada uno, con intercalación de tres (3) horas de descanso, en la siguiente forma:

Turnos diurnos:

	1er. período	2do. período
1°:	0700 a 1000	y 1300 a 1600 hs.
2°:	1000 a 1300	y 1600 a 1900 hs.

Turnos nocturnos:

	1er. período	2° período
1°:	1900 a 2200	y 0100 a 0400 hs.
2°:	2200 a 0100	y 0400 a 0700 hs.

9.c. Turno y división del mismo en tareas especiales:

En tarea de paleo a mano, en ambiente insalubre en buques tanques y petroleros y de mercaderías a granel en mal estado en bodegas, así como en las demás tareas especiales, en los lugares, mercaderías y condiciones que determine a los efectos de este inciso la autoridad de aplicación:

La prestación del servicio lo será en turnos de tres (3) horas divididos en dos períodos de una (1) hora y treinta minutos cada uno, con intercalación de cuatro (4) horas y treinta minutos de descanso, a saber:

Turnos diurnos:

	1er. período	2do. período
1°:	0700 a 0830	y 1300 a 1430 hs.
2°:	0830 a 1000	y 1430 a 1600 hs.
3°:	1000 a 1130	y 1600 a 1730 hs.
4°:	1130 a 1300	y 1730 a 1900 hs.

Turnos nocturnos:

	1er. período	2do. período
1°:	1900 a 2030	y 0100 a 0230 hs.
2°:	2030 a 2200	y 0230 a 0400 hs.
3°:	2200 a 2330	y 0400 a 0530 hs.
4°:	2330 a 0100	y 0530 a 0700 hs.

9.d. Prohibición de emplear estibadores en turnos o períodos corridos:

Se prohíbe la ocupación de estibadores en turnos o períodos corridos, con las siguientes excepciones:

9.d.1. Si no hubiere suficiente cantidad de mano de obra en la zona en que se opera, en cuyo caso podrán continuar trabajando los estibadores del turno o período anterior, previa autorización de la Capitanía de Puerto local.

9.d.2. Cuando la finalidad sea terminar en forma total la operación de carga y descarga del buque; en cuyo caso, los trabajadores que se hubieren desempeñado en el último de los turnos diurnos, podrán continuar hasta tres (3) horas más para terminar la tarea.

9.d.3. Cuando la finalidad sea terminar con la tarea de carga y descarga calculada para el turno y quedara un remanente; en este caso se podrá continuar con el mismo personal en el turno siguiente, siempre que el trabajo no exceda de una (1) hora.

9.e. Horarios según zonas geográficas:

La hora de iniciación de cada uno de los turnos —y consecuentemente su finalización— podrá variar hasta dos (2) horas antes o después de la indicada precedentemente, en los puertos del interior de acuerdo con la latitud geográfica, época del año y modalidades propias del lugar.

Art. 10. — Trabajo insalubre y/o peligroso: A los efectos de este reglamento, el carácter de carga tóxica, nociva inflamable o peligrosa, será determinada por la autoridad de aplicación, a petición de parte o de oficio. A tal fin, se facilitará a las partes involucradas, la producción de dictámenes previos al pronunciamiento administrativo.

TITULO III — Del estibador

CAPITULO I — De la contratación

Art. 11. — Reglas generales:

11.a. La contratación de los estibadores sólo podrá efectuarse en los lugares habilitados a tal fin.

11.b. La misma será hecha por los Capataces o representantes de la empresa debidamente autorizados.

11.c. El capataz o representante debidamente autorizado que hubiere contratado a un estibador por cuenta de un empresario, no podrá disponer que aquél pase a prestar servicios para otro contratista.

11.d. No podrá contratarse a un estibador por un lapso menor al equivalente a la mitad de uno de los turnos establecidos para cada caso en el art. 9°.

Art. 12. — Modo de contratación. — El personal deberá estar presente en los lugares habilitados para ser nombrados, con treinta minutos (30) de anticipación a la hora de iniciación de los turnos diurnos y una (1) hora y quince (15) minutos antes de la iniciación del primero de los turnos nocturnos, como último llamado para estos últimos.

Art. 13. — Clasificación de los lugares de trabajo y de las manos

13.a. Al contratarse a los estibadores se deberá indicar los lugares donde deberán desarrollar sus tareas. A tal fin, los mismos se clasificarán en: tierra, a bordo de buques y lanchas.

Las designaciones de personal para prestar servicios en dichos lugares se hará con indicación de bodega, lancha, camión, hangar, plazaleta, o vagón.

El estibador que haya sido designado para prestar servicios con afectación a uno de los lugares de trabajo indicados precedentemente, no podrá ser trasladado a prestar servicios a otro lugar más de una vez por turno en buques de ultramar y cabotaje mayor y de dos veces por turno en buques fluviales, cabotaje menor, lancha, camión, hangar, plazaleta o vagón. Los casos especiales serán normados por la autoridad de aplicación.

13.b. Cuando se utilice con afectación a una bodega más de un equipo (mano), éstos deberán ser individualizados por numeración correlativa (1ra. mano; 2da.; 3ra., etc.).

En casos de achiques de mano se comenzará por la última que haya sido nombrada y así sucesivamente.

Art. 14. — Taquillas. — En los entes de contratación, se proveerá lo necesario para que el personal pueda guardar la ropa que sustituye a la de trabajo, en taquillas individuales.

Art. 15. — Traslado del personal. — Cuando el lugar donde el personal deba prestar servicios se encuentre a más de quinientos (500) metros del lugar de contratación, el empleador abonará el transporte de ida y de regreso en medios del servicio público de transporte o, en su defecto, empleará vehículos que preserven al personal de las inclemencias del tiempo. La obligación para el regreso subsiste para el caso de suspensión o no iniciación de tareas en caso de fuerza mayor o cualquier otra no imputable al trabajador.

Art. 16. — Obligación de emplear estibadores.

16.a. Las tareas de carga y descarga sólo podrán ser ejecutadas por estibadores, salvo las excepciones del inciso siguiente:

16.b. No será obligatorio el empleo de estibadores, cuando:

16.b.1. Deban cargarse o descargarse mercaderías que invistan el carácter de cargas militares, de fuerza de seguridad o policiales, en embarcaciones de dichos organismos.

16.b.2. En otros tipos de embarcaciones en que se realicen operaciones de carga y descarga de las mercaderías aludidas en el subinciso anterior, que revistan el carácter de secretas, o cuando para el manipuleo de las mismas sea necesario contar con una idoneidad especial, la que será calificada por la autoridad militar, de fuerza de seguridad o policial, cargadora o consignataria.

Cuando la autoridad de dichos organismos realice operaciones de carga y/o descarga empleando estibadores, deberá ajustarse a las normas del presente reglamento.

16.b.3. Se manipulen provisiones en buques fluviales o de cabotaje mayor, que no invistan el carácter exclusivo de buques de pasajeros.

16.b.4. Se manipulen provisiones para las necesidades diarias, en todo tipo de buques.

A este efecto, se entenderán incluidos en la denominación de provisiones los comestibles, bebidas, ropas y demás elementos destinados a atender las necesidades de la tripulación y/o del pasaje.

16.b.5. Se embarque pacotilla en general, como provisión diaria.

16.b.6. Se deba actuar en la remoción de mercaderías ante situaciones de peligro inminente.

16.b.7. Se considere conveniente el empleo de personal de correos para la carga y descarga de paquetes postales, a los fines de una mayor seguridad y celeridad de las operaciones.

16.b.8. Se embarque combustibles para el uso del buque.

CAPITULO II — Modalidades generales del trabajo

Art. 17. — Peso al hombro. — El estibador no levantará al hombro por sí solo, bultos que superen los treinta y cinco (35) kilogramos de peso. Pasado el mismo, será asistido para cargar al hombro por dos pulseadores o por un artificio mecánico elevador.

Art. 18. — Distancia máxima al hombro y rodada. — La distancia máxima para transportar sobre el hombro será de aproximadamente veinticinco (25) metros y el estibador, una vez cumplida la tarea, deberá regresar al punto de partida sin llevar carga. La distancia indicada podrá variar en función de las particularidades de cada puerto y/o tipo de carga. La distancia máxima de la rodada en tierra también será la indicada en el párrafo anterior y se efectuará con dos (2) estibadores cuando se trate de trasladar bobinas o fardos chicos.

Art. 19. — Entrada de lingadas a bodega y abarrote. — En la carga, cualquiera sea el tipo de embarcación de que se trate, el gancho no podrá disponer la entrada a bodega de nuevas lingadas en tanto ello pueda ser peligroso para los estibadores que operan en la misma. Tampoco dispondrá la entrada de nuevas lingadas, cuando haya más de una por sacar en el tronco.

El personal deberá estar atento cuando la lingada entra en bodega.

Se entiende por abarrote, cuando el estibador debe depositar la carga a más de un (1) metro con cincuenta (50) centímetros de altura desde el piso de trabajo.

Art. 20. — Preparado del trabajo de cubierta, bodegas y corredores:

20.a. Las tareas de preparar trabajos de cubierta, serán efectuadas por el equipo de cubierta, dentro del horario de prestación de servicios.

La preparación de la pluma real podrá ser efectuada por la tripulación del buque.

Los guincheros y gangos sólo tapanán y destapanán bodegas con medios mecánicos.

20.b. Los corredores serán tapados y destapados por el personal que trabaje en bodega.

Art. 21. — Removido. — El equipo empleado en la carga y descarga, podrá ser utilizado para efectuar removido en una misma bodega, corredor o cubierta, o de bodega a corredor, corredor a cubierta, cubierta a bodega y viceversa.

Cuando el removido se efectúe a otro nivel (bodega a cubierta, etc.), y exceda de cinco lingadas, el equipo mínimo será reforzado en un cincuenta (50) por ciento aproximado al entero siguiente.

Art. 22. — Separaciones o pisos de madera. — Estas tareas serán ejecutadas por los estibadores afectados a la carga y descarga.

Art. 23. — Carga y descarga a un guinche. — Cuando se utilice un mismo guinche para cargar y descargar en forma simultánea, en buque de ultramar y/o cabotaje mayor deberán emplearse dos equipos mínimos, uno para carga y otra para descarga. Esta obligación rige solamente para bodega y siempre que se exceda de diez lingadas entradas y/o salidas. En buques fluviales, cabotaje menor y lanchas, dichas tareas simultánea podrán realizarse con un sólo equipo.

Art. 24. — Lluvia. — Los estibadores no prestarán servicio bajo la lluvia. Si comenzara a llover durante el trabajo, luego de realizar las tareas indispensables para evitar que se inunde la bodega o se deteriore la mercadería, cesarán en su labor.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no será de aplicación cuando antes de comenzar a llover se hallen instalados aeroplanos u otros elementos apropiados o las instalaciones de la infraestructura portuaria y/o del buque permitan continuar la labor del trabajador, protegido de la lluvia.

Art. 25. — Aguatero. — En todo buque de ultramar y/o cabotaje mayor se designará en toda época del año un aguatero que atenderá esas funciones para el personal contratado que se encuentre a bordo, en lanchas y tierra trabajando para el buque. Si en temporada de calor estuvieran trabajando más de treinta (30) hombres, se designará un segundo aguatero.

La autoridad de aplicación normará lo relativo al aguatero en casos especiales y buques no comprendidos en el párrafo anterior, cuando así resulte necesario.

En épocas de calor las empresas proveerán hielo en recipientes adecuados.

Art. 26. — Empleo de medios modernos y pesos y cantidades máximas por lingada:

26.a. Tanto en la carga como en la descarga se emplearán los medios y elementos más modernos y eficientes disponibles, tanto desde el punto de vista de la seguridad del trabajo como del rendimiento, tales como: cintas transportadoras, canaletas, tubos o toberas, vagonetas, balancines con gafas, grampas pulpo, caballetes, impulsores, motoestibadoras, etcétera.

El empleo de los medios citados y otros concebidos para igual fin, se hará dentro de su capacidad normal de trabajo, ya restado el coeficiente de seguridad respecto de su capacidad máxima y siempre que, por su concepción mecánica y/u operatoria, ofrezcan la suficiente garantía de seguridad de esas operaciones.

26.b. Los pesos máximos y/o cantidades máximas permisibles por lingada, serán los que permitan las capacidades normales de trabajo de los guinches y demás elementos empleados en la carga y descarga, ya descontando el coeficiente de seguridad respecto de su capacidad máxima y atendiendo a la seguridad de esas operaciones.

26.c. La autoridad de aplicación, establecerá a los fines de la seguridad en esas operaciones de carga y descarga, las limitaciones respecto del inc. a) y los pesos y/o cantidades máximas respecto del inc. b), en los casos en que ello resulte necesario.

TITULO IV — De la carga y descarga

CAPITULO I — Normas comunes

Art. 27. — Equipo mínimo (o mano) para la carga y descarga:

27.a. La carga y la descarga se efectuarán con los equipos o manos que como mínimo se establecen en los artículos siguientes. Cuando no estén específicamente previstos, se regirán por el art. 34, y la rodada y el removido según los arts. 16, 21. En carga y descarga simultánea a un guinche por el art. 23 y aguatero por el art. 25.

27.b. El equipo mínimo podrá ser reforzado por la empresa según las necesidades operativas, hasta un límite que no llegue a duplicar la cantidad del equipo mínimo; de alcanzar dicha cantidad, constituirá otra mano.

27.c. La autoridad de aplicación podrá modificar el equipo mínimo o fijar nuevos, en casos especiales, fundados en la seguridad de la carga y la descarga y/o en las circunstancias particulares de tipo de buque, lancha, etc.; tiempo, lugar, modo y demás factores condicionantes de las operaciones indicadas.

Art. 28. — De la descarga general en buques de ultramar y/o cabotaje mayor. — La descarga se realizará con los equipos (o manos) que como mínimo se establecen a continuación:

Mercaderías

28.a. Toritos: Equipo mínimo (o mano). Seis estibadores a bordo recibiendo en tierra dos. En lancha: dos estibadores.

28.b. Lingotes: Seis estibadores a bordo y recibiendo en tierra dos.

28.c. Fardos de caucho: Entregando de vapor a camión o vagón: seis estibadores a bordo. Recibiendo en camión cerrado o playo o vagón abierto: cuatro estibadores. Recibiendo en tierra para palletizar seis estibadores. Más de dos marcas distintas dos estibadores más.

28.ch. Vehículos: Entregando vehículos del buque a tierra: seis estibadores a bordo. Recibiendo o entregando en tierra: cuatro estibadores y en lancha cuatro estibadores.

28.d. Bultos pesados: Descarga de buque a tierra: seis estibadores a bordo. Recibiendo en camión o vagón o tierra: cuatro estibadores. En lancha: cuatro estibadores.

28.e. Arrabio y chatarra: Entregando del buque a camión, vagón o lancha: tres estibadores por tacho a bordo. Recibiendo en tierra o camión: dos estibadores para desenganchar el tacho. Recibiendo en lancha, dos estibadores para desenganchar el tacho.

28.f. Palanquilla y tallarines en general y atados: Seis estibadores: birquinado dos

más. Recibiendo en tierra: cuatro estibadores. Recibiendo en lancha: seis estibadores.

28.g. Equipajes, sacos de correspondencia Lift-Vans: Seis estibadores a bordo. Recibiendo en tierra de a bordo sacos de correspondencia y equipajes: cuatro estibadores. Recibiendo Lift-Vans cuatro más.

28.h. Cajones y cajas tipo frigorífico: A bordo: ocho estibadores. En tierra: cuatro estibadores en camión o vagón abierto: seis estibadores en vagón o camión cerrado.

En ambos casos dos estibadores al gancho.

28.i. Bolsas en general. A bordo: ocho estibadores por bordada a un solo destino.

A varios destinos, dos estibadores más.

En tierra recibiendo bolsas o mercaderías en general a vagón cerrado: seis estibadores.

En vagón abierto o camión: cuatro estibadores. Para el palletizado de bolsas en tierra: cuatro estibadores. Cuando la labor del estibador se limite a recibir la mercadería en pallets, se pondrán dos estibadores para desenganchar.

28.j. Contenedores: Entregando a bordo: cuatro estibadores. En tierra, cuatro estibadores y en lancha cuatro estibadores.

28.k. Arpillera en fardos: A bordo: seis estibadores en la descarga, más dos estibadores en caso de removido. En tierra dos estibadores para desenganchar. En lancha: cuatro estibadores.

28.l. Yute en fardos: A bordo: seis estibadores a la descarga, más dos estibadores por removido en su caso. En lancha: con manipuleo cuatro estibadores, sin manipuleo dos. En tierra: dos estibadores para desenganchar. En camión o vagón: si se manipula, cuatro estibadores.

28.ll. Hojalata: recorte en fardos: A bordo: ocho estibadores. En tierra: cuatro estibadores recibiendo.

28.m. Hojalata en cajones: A bordo: seis estibadores. En tierra: para desenganchar dos estibadores. En lancha: cuatro estibadores.

28.n. Hierro en atados: A bordo: seis estibadores. En tierra para desenganchar: dos estibadores, si se manipula dos más. En lancha: cuatro estibadores.

28.ñ. Hierro galvanizado en cajones: A bordo: seis estibadores. En tierra para desenganchar dos estibadores. Si se manipula, dos estibadores más. En lancha: cuatro estibadores.

28.o. Aceite en tambores: A bordo: seis estibadores. En tierra: dos estibadores, si se rolara dos

más. En camión o vagón abierto: dos estibadores. Si es cerrado, cuatro estibadores. En lancha: cuatro estibadores.

28.p. Aceite en cajones: A bordo: seis estibadores. En tierra para desenganchar: dos estibadores.

28.q. Papel en bobinas: A bordo: ocho estibadores. En tierra para desenganchar: dos estibadores. Si se rolara, dos estibadores más. En camión o vagón abierto, dos estibadores. En lancha, cuatro estibadores.

28.r. Alambre de púas: A bordo: ocho estibadores. En tierra recibiendo: cuatro estibadores. En camión o vagón abierto, dos estibadores. En lancha cuatro estibadores.

28.s. Alambres lisos: A bordo: seis estibadores. En tierra para desenganchar: dos estibadores. En camión o vagón abierto, cuatro estibadores. En lancha, cuatro estibadores.

28.t. Corcho en fardos: A bordo: seis estibadores. En tierra: dos estibadores. En camión o vagón abierto: dos estibadores. En lancha: cuatro estibadores.

28.u. Suela en rollos: A bordo: seis estibadores. Recibiendo en tierra para desenganchar: dos estibadores. En camión o vagón abierto: dos estibadores. En camión o vagón cerrado: seis estibadores.

28.v. Tambores en general: A bordo: seis estibadores. En tierra para desenganchar: dos estibadores. Si se rolara: dos estibadores más.

28.w. Cartón, pulpa de papel en fardos: Suelos: A bordo: ocho estibadores. En tierra para desenganchar: dos estibadores. En camión o vagón abierto: dos estibadores. En camión o vagón cerrado: cuatro estibadores. Unitizados: A bordo: seis estibadores. En tierra para desenganchar: dos estibadores. En camión o vagón abierto: dos estibadores.

28.x. Operaciones en buques con grampas, en descarga de minerales a granel: Se pondrá personal según las características del buque más un gango y un estibador al nivel.

28.y. Palletizado.

28.y.1. Palletizado de origen, cuyo manipuleo (para el mismo no se desarma cualquiera sea la cantidad de bultos que contenga) se realice con medios mecánicos en bodega: a bordo cuatro hombres; en tierra dos para desenganchar.

28.y.2. Mercadería palletizada en origen que se descarga sin máquina en bodega: a bordo seis estibadores: en tierra dos para desenganchar.

28.y.3. Carga general descargada en pallets que se arman en bodega: a bordo ocho estibadores, en tierra dos para desenganchar.

28.y.4. Para cargas en bolsas, descargadas en pallets que se arman en bodega: a bordo ocho esti-

badores, en tierra dos para desenganchar. Desarmado del pallets sobre camión o vagón, dos más.

28.y.5. Palletizado en tierra, de carga que viene suelta de origen: cuatro estibadores en tierra hasta dos marcas, más de dos marcas, dos estibadores más.

28.z. Vagón o camiones: Se considera vagones o camiones abiertos todos aquéllos con o sin baranda fija o móvil. Se considera camión cerrado, al tipo furgón frigorífico o similar.

Cuando no esté expresamente previsto, en el primer caso se pondrá como equipo mínimo dos estibadores recibiendo en tierra y en el segundo cuatro estibadores.

Art. 29. — De la carga general en buques de ultramar y/o de cabotaje mayor. — La carga se realizará con los equipos (o manos) que como mínimo se establece a continuación:

Mercaderías — Equipo mínimo (o mano)

29.a. Extracto de quebracho en red: Diez estibadores a bordo plan y plan, más dos aserrineros: en caso de abarrote: cuatro estibadores más. En el camión cuatro estibadores; en caso de camión de campaña con dos aberturas se pondrán dos hombres más y dos estibadores en la red.

29.b. Quebracho atomizado: ocho estibadores a bordo plan y plan, en caso de abarrote cuatro más. En tierra, cuatro estibadores en el camión y dos en la linga.

29.c. Lanas: Ocho estibadores a bordo, en caso de abarrote cuatro más. En tierra, cuatro en el camión y dos estibadores en la linga. En lancha: seis estibadores.

29.d. Algodón en fardos: Ocho estibadores a bordo, en caso de abarrote cuatro más. En tierra, cuatro en el camión, dos estibadores en la linga. En lancha, seis estibadores.

29.e. Cerda en tardos: Ocho estibadores a bordo, en caso de abarrote, cuatro más. En tierra, cuatro en el camión, dos estibadores en la linga. En lancha, seis estibadores.

29.f. Pasto en fardos: Seis estibadores a bordo. En tierra, cuatro en el camión y dos en la linga.

29.g. Paja de Guinea en fardos: Ocho estibadores a bordo, en caso de abarrote, cuatro más. En tierra, cuatro estibadores, en camión: dos estibadores más en la linga si se efectúa el trabajo en tierra. En lancha, seis estibadores.

29.h. Cueros secos sueltos: Diez estibadores a bordo plan y plan, en caso de abarrote dos estibadores más. En tierra, cuatro estibadores en el camión, y dos en la linga. En lancha, seis estibadores.

29.i. Cueros secos en fardos: Ocho estibadores a bordo, en caso de abarrote, cuatro estibadores más. En tierra, cuatro en el camión y dos estibadores en la lancha. En lancha, seis estibadores.

29.j. Cueros salados sueltos: Ocho estibadores a bordo, en caso de abarrote, cuatro estibadores más. Cinco saleros (incluidos un salero en cubierta). En tierra, sobre camión cuatro estibadores y dos lingando. En lancha, seis estibadores. A bordo se agregarán cuatro estibadores más, si hubiera que hacer pasamanos.

29.k. Cueros salados: Ocho estibadores a bordo, en caso de abarrote, cuatro estibadores más. En tierra sobre camión cuatro estibadores y dos en la lancha. En lancha, seis estibadores.

29.l. Queso: Ocho estibadores a bordo, en caso de abarrote dos más. En tierra sobre camión abierto dos estibadores y dos en el plato. En camión cerrado cuatro estibadores y dos en el plato. En lancha, seis estibadores.

29.m. Fardos de tabaco: Ocho estibadores a bordo, en caso de abarrote dos más. En tierra cuatro en el camión y dos lingando. En lancha, seis estibadores.

29.n. Alambre de púas, sin esqueleto: Ocho estibadores a bordo, en caso de abarrote cuatro más. En tierra, seis estibadores. En lancha, seis estibadores.

29.o. Alambres lisos y alambres de púas con esqueleto: Ochos estibadores a bordo, en caso de abarrote dos más. En tierra, cuatro estibadores. En lancha, cuatro estibadores.

29.p. Bolsas en general. Ocho estibadores a bordo, y en caso de abarrote cuatro más. En tierra, entregando de vagón o camión al buque, el equipo se compondrá de cuatro estibadores. Si fuere necesario se agregará un costurero y un marcador. En lancha, seis estibadores.

29.q. Cajones o cajas tipo frigoríficos: Ocho estibadores a bordo, en caso de abarrote cuatro más. En tierra, cuatro estibadores en camión o vagón abierto. En camión o vagón cerrado, seis estibadores. Cargando a dos culatas se agregarán dos estibadores más por culata.

29.r. Palanquilla, tallarines y caños en general: Seis estibadores a bordo. En tierra, cuatro estibadores en el camión. En lancha, cuatro estibadores.

29.s. Palletizado en general: En tierra, dos enganchadores; en bodega seis que serán cuatro cuando se opere con medios mecánicos. Cuando el pallet se desarme en bodega ocho estibadores; más dos al abarrote si lo hubiera.

Art. 30. — Trabajo en cubierta (carga y descarga) en buques de ultramar y/o cabotaje mayor. Tarea o

forma de su realización. Complemento de los equipos para la carga y descarga:

30.a. Con un solo pescante a lancha o tierra: Un gango; dos guincheros y dos estibadores al gay; salvo que el buque estuviera escorado, en cuyo caso, se ampliará el equipo con el personal que fuera necesario.

30.b. Con un solo pescante o con un pescante volante a lancha y a tierra o a lancha y a cubierta simultáneamente, o a cubierta y a tierra simultáneamente, o a cubierta de lancha y a tierra simultáneamente: Un gango; un ayudante de gango; dos guincheros y dos estibadores a razón de uno por gay. Cuando haya más de dos equipos trabajando, el equipo se integrará asimismo con un guinchero suplente. El pescante volante no podrá ser utilizado cuando el buque ofrezca la necesaria comodidad como para utilizar un pescante no volante.

30.c. Con dos pescantes y un solo gango, simultáneamente de lancha a tierra: Un gango; un ayudante de gango y dos guincheros.

30.d. Con un pescante en una bodega y otro en otra con un solo destino: un gango; un ayudante de gango y dos guincheros.

30.e. Cuando se utilice una pluma real (bultos pesados): Un gango para la maniobra y un guinchero por cada guinche. Si al estibador se le encomienda preparar el trabajo no se le podrá requerir la ejecución de otras tareas mientras realice éstas.

30.f. Cuando se utilice grúa flotante o grúa en tierra para bultos pesados: Un gango.

30.g. Entregando o recibiendo a lancha y tierra simultáneamente: Se adicionará al equipo (un gango y dos guincheros) un ayudante de gango; siempre que la lancha esté ubicada del lado contrario al muelle.

30.h. Cuando se utilice guinche fiscal para bodega o cubierta: Un gango.

30.i. Trabajando en cubierta cuando no sea necesario el uso de guinche, de ninguna naturaleza: No se empleará gango, guinchero ni pasaseñas.

30.j. Cuando se opere con grampas, en la carga o en la descarga: Dos guincheros, un gango y otro gango al nivelay.

30.k. Enganche en cubierta: Dos estibadores (enganchadores y/o desenganchadores) se realicen o no las tareas simultáneamente.

30.l. Biriquinado: Utilizando guinches de a bordo para biriquinado, se nombrará un gango y un guinchero por cada guinche. Utilizando guinche fiscal, un gango.

30.m. Grúas de a bordo: Un guinchero y un gango.

30.n. Operando con dos pescantes de a bordo de una misma bodega y con un solo gancho a bordo y tierra o a bordo y lancha: Dos guincheros y un gancho.

Art. 31. — Empleo de pasaseñas.

— Se emplearán pasaseñas cuando:

31.a. Se opere con pescante cruzado de distintas bodegas.

31.b. El gancho no tenga la suficiente visibilidad como para operar por sí. En tal caso, el pasaseña será ubicado en la bodega.

Art. 32. — Empleo de gancho en bodega fluvial. — Cuando se opere en un buque fluvial atracado a muelle o al costado de otro buque, se utilizarán los servicios de un gancho, salvo que ya existiere un gancho en tierra o en el buque mayor.

Art. 33. — Relevante de guinchero y empleo de enganchadores:

33.a. Los servicios del relevante de guinchero, se utilizarán cuando se operen con tres manos en un mismo buque y dentro de un mismo período de trabajo.

33.b. Cuando se opere con destino a cubierta y luego a la bodega se emplearán dos enganchadores o desenganchadores para enganchar, desenganchar o cambiar de gancho en cubierta.

Art. 34. — Equipo mínimo (o mano) para la carga y descarga cuando no esté expresamente previsto en otros artículos:

34.a. En buques de ultramar y/o cabotaje mayor: seis estibadores a bordo, más dos si hubiera abarrote, más el personal de cubierta que resulte necesario.

En tierra: cuando se opere en ella, cuatro estibadores.

34.b. En buques fluviales, cabotaje menor y lanchas en puerto: Cuatro estibadores en total, agregándose dos más si hubiera abarrote.

En tierra: cuando se opere en ella, dos estibadores.

Art. 35. — Plazoletas:

35.a. En plazoletas, para recibir carga palletizada, o para entregar carga ya ubicada en tierra el equipo mínimo será de dos estibadores.

35.b. Para cargar vagones o camiones desde plazoleta, el equipo estará formado por cuatro estibadores, quienes se ubicarán: dos en camión o vagón y dos en plazoleta.

contenedores en plazoleta, el equipo mínimo será de cuatro estibadores.

Art. 36. — Hangares:

36.a. En los hangares, para el manipuleo de bolsas, tambores, cajones chicos etc.: el equipo mínimo, se constituirá con cuatro estibadores.

36.b. Cuando trabajando con máquinas se deban recibir mercaderías palletizadas o unitizadas o cajones grandes, el equipo mínimo será de dos estibadores.

36.c. Para embolsar, se designará cuatro estibadores y un costurero, si fuera necesario.

CAPITULO II — Maderas

Art. 37. — Las operaciones con madera se ajustarán a los siguientes equipos mínimos:

Madera — Equipo mínimo (o mano)

37.a. Madera suelta: En la descarga de madera suelta: seis estibadores; en paquetones cuatro estibadores por bordada.

37.b. Madera suelta al caballete: Un contador, dos caballeteros, cuatro acamaladores, dos estibadores por culata en camión chico y cuatro por camión de dos tiras cuando se trabaje simultáneamente adelante y atrás.

37.c. Madera suelta a plazoleta: Dos desenganchadores, cuatro estibadores en estiba para una cabecera. En caso de ser dos cabeceras, dos estibadores más.

37.d. Madera reaserrada: Seis estibadores por bordada en la bodega, en tierra el equipo mínimo será el siguiente: A plazoleta: ídem art. 35.b. Directo: dos estibadores en camión chico y cuatro en camión de dos o más tiras siempre que se trabaje adelante y atrás.

37.e. Maderas para parquets: Seis estibadores por bodega y dos en camión o en tierra.

37.f. Madera dura (lapacho, viraró, guatambú, curupay, etc.): Seis estibadores por bordada. En tierra: en el caballete un contador; dos caballeteros; dos culateros; cuatro acamaladores; dos estibadores por cada culata y en caso de operarse a dos o más culatas, dos estibadores más.

37.g. Paquetones a plazoleta con máquina de uña: Descarga: un solo destino cuatro estibadores. En tierra dos desenganchadores. Para atender hasta tres pilas, dos estibadores.

37.h. Paquetones a plazoleta con máquina de plumas: Dos desenganchadores, cuatro estibadores

hasta dos pilas; más de dos pilas; dos estibadores más. En caso de haber más de diez paquetes desarmados, se emplearán a bordo o en plazoleta un armador y dos sunrlores.

37.i. Levantar paquetones con máquinas de uñas: Un cantador y dos estibadores por camión de una o más tiras.

37.j. Levantar paquetones con máquina de plumas: Un cantador; dos estibadores en la pila para lingar y enganchar los paquetes; dos estibadores por culata chica, cuatro estibadores en camiones de dos o tres tiras, siempre que se trabaje adelante y atrás.

37.k. Despacho directo: Para descargar directamente en camión, corresponderán dos estibadores. En caso de cargar al unisono atrás y adelante; en camiones semi-remolque, corresponderán dos estibadores más.

37.l. Palmeras y rollizos: Cuatro estibadores a bordo. En tierra: dos estibadores por camión semi-remolque.

37.m. Cuando se descarguen paquetes de madera a plazoleta con el guinche fiscal, se emplearán cuatro estibadores por estiba.

Si la lingada de madera se deposita en cubierta para que la pesque el guinche fiscal o una grúa móvil, en todos los casos se utilizarán los servicios de un enganchador y un desenganchador.

37.n. Cuando la madera suelta se alije a lancha, cada equipo mínimo o mano se constituirá con seis estibadores por buque o por lancha; en paquetones, cuatro estibadores por bordada.

37.ñ. Por cada mano que opere a bordo se designará el personal de cubierta que corresponda cuando se utilicen los guinches.

37.o. Los equipos mínimos no deberán efectuar distintas operaciones en forma simultánea; así, no deberán manipular la madera de una plazoleta o muelle a camión o viceversa si estuvieran operando en forma directa del buque al camión.

37.p. Cada equipo mínimo no operará con más de dos culatas y no deberá tirar madera al muelle.

37.q. La cantidad de madera a transportar con apoyo en la espalda no podrá exceder de 28 pies.

37.r. En caso de que la madera a acamalar estuviera mojada o impregnada de productos químicos, la cantidad antes indicada se reducirá a 14 pies.

37.s. La distancia máxima para el transporte de madera con apoyo en la espalda aproximará a 10 metros de ida. De vuelta el estibador deberá volver sin carga.

37.t. No se requerirá levantar de almohada siendo más de 10.000 pies; quedando hasta 10.000 pies, la mano mínima será de un cantador y ocho estibadores.

CAPITULO III — Yerba mate

Art. 38. — El trabajo se efectuará con los equipos que como mínimo se establecen a continuación:

Yerba mate — Equipo mínimo (o mano)

Manipulación: Seis estibadores por bordada; un gango y dos culateros. Entrada en galpones, cuatro estibadores a la estiba; un costurero, dos pulseadores, seis acamalandos. Salida de galpones, dos estibadores pulseando, seis acamalandos, dos costureros, dos culateros.

CAPITULO IV — Fruta en general

Art. 39. — Equipos mínimos a bordo:

Fruta — Equipo mínimo (o mano)

39.a. Ananás: Ocho estibadores.

39.b. Naranjas y frutas en general:

En descarga: ocho estibadores. En la carga: ocho estibadores y al abarrote, dos más.

39.c. Banana: Seis estibadores por bordada. Excluidos los de cubierta. En caso de que el porcentaje de bananas en mal estado supere el 30 %, se utilizarán los servicios de dos estibadores para limpieza de la bodega.

Art. 40. — Equipos mínimos en tierra.

40.a. Frutas en general: Recibiendo del buque o de lancha o vagón o camión: seis estibadores. Entregando de camión o vagón al buque: seis estibadores, y un marcador si fuera necesario.

40.b. Banana: Hasta 1000 cachos, cuatro estibadores; de 1001 a 3000 cachos, seis estibadores; de 3001 a 5000 cachos, ocho estibadores, y más de 5000 cachos, diez estibadores. En caso de enganchar o desenganchar en cubierta con el guinche fiscal, se pondrán dos enganchadores.

Art. 41. — Limpieza en la fruta. Si se debe limpiar más de una bodega se empleará el personal de cubierta para que ejecute sus tareas específicas. Cuando se esté efectuando tareas de limpieza y recibo en tierra, el equipo mínimo será de cuatro estibadores.

CAPITULO V — Manipuleo de provisiones

Art. 42. — Será efectuado por los estibadores, salvo en los casos establecidos por el art. 16, incs. b.3 a b.5.

En el manipuleo de provisiones se considerará el buque como una sola bodega. Los estibadores podrán ser utilizados en varios camiones:

42.a. Las provisiones para viajes, en buques de pasajeros, serán manipuladas por estibadores, según las siguientes normas:

— Para carga de provisiones y descarga de envases se emplearán ocho estibadores en buques de ultramar.

— En caso de quedar pendiente de embarque un resto de provisiones no mayor de 3000 kilogramos en buques de ultramar y para el embarque total en buques fluviales o de cabotaje mayor, el equipo mínimo será de cuatro estibadores.

— Si se trabajara con guinche, se agregará personal de cubierta.

42.b. Las provisiones para viajes de los buques de carga o mixtos de ultramar, serán manipuladas de acuerdo a las siguientes normas:

42.b.1. Trabajando con guinche, para toda operación de entrega de mercaderías y descarga de envases, se emplearán cuatro estibadores en tierra y un desenganchador pulseador.

El personal del buque o del proveedor será el encargado de acomodarlas en gambuzas o cámaras.

42.b.2. Trabajando por escalera o planchada, para toda operación de entrega de mercaderías y descarga de envases, se emplearán cuatro estibadores.

En gambuzas y cámaras las acomodará el personal del empresario.

42.b.3. Trabajando en lancha, para toda operación de entrega de mercaderías y descarga de envases se emplearán dos estibadores. El personal del buque o de los proveedores será el encargado de acomodar la carga en gambuzas o cámaras.

CAPITULO VI — *Enfriado y congelado*

Art. 43. — Disposición general. — Los estibadores ocupados en el manipuleo de carnes congeladas, enfriadas y de pescado con esas características, o de tambores cítricos, o con aceitunas, o cascos con carnes o menudencias congeladas, operarán con sujeción al régimen especial que se indica a continuación, sin perjuicio de la aplicación del régimen general, en cuanto resulte adecuado.

Art. 44. — Desinfección. — La desinfección de las

participación mínima de una hora a la iniciación del trabajo.

Art. 45. — Relevo de equipos a temperaturas inferiores a 20 grados bajo cero. — Cuando se opere con carga de congelado y la temperatura de la carga sea inferior a 20 grados bajo cero, los equipos ocupados en su manipuleo se relevarán cada media hora.

Art. 46. — Peso máximo. — La carne deshuesada en bolsas, como la carne con huesos y/o chilled trasero o delantero, tendrán normalmente un peso máximo de 70 kilogramos.

Cuando corresponda, el estibador percibirá en su caso, el adicional establecido en el art. 65.

Art. 47. — Equipos mínimos. — Los equipos mínimos para operar con productos congelados o enfriados, de tierra o de lancha a bordo, se integrarán en la forma que se indica:

47.a. Operaciones con productos congelados y/o enfriados de tierra y/o lancha a bordo:

Hasta 45 tn. En cubierta: un gango; a bordo: cuatro estibadores; tierra o lancha: seis estibadores.

Hasta 65 tn. En cubierta: un gango; a bordo: seis estibadores; tierra o lancha: seis estibadores.

Más de 65 tn. En cubierta: un gango; a bordo: ocho estibadores; tierra o lancha: ocho estibadores.

Para cargar de dos culatas a un solo plato o red no debe haber menos de ocho estibadores en tierra.

Con respecto al chilled colgado, a la composición antes señalada, se agregarán dos hombres hasta 45 tn. De ahí en más se agregarán tres hombres.

47.b. En los casos en que debe operarse con castos de cebo, anchoas, tambores o cascos congelados, los equipos se constituirán con cuatro estibadores en tierra y ocho a bordo.

47.c. En las operaciones con pescado congelado cuando sea necesario utilizar barretas para proceder a la carga y descarga de las cajas, se emplearán dos estibadores más para esa tarea.

47.d. Cuando deba abarrotarse a bordo, se agregarán dos estibadores más al equipo.

CAPITULO VIII — *Graneles*

Art. 48. — Condiciones generales. Las bodegas o corredores en tareas de palco, deberán iluminarse de modo que faciliten la actuación del personal.

Las bodegas y corredores deberán tener la mayor ventilación posible.

Los empresarios deberán suministrar a los paleros, estopa especial de calafateo, sin alquitrán.

Art. 49. — Escaleras. — Los paleros no bajarán a bodega por portales o escaleras de emergencia, salvo que no existieran escaleras a bordo y haya que poner escalera-gato.

Habiendo escaleras, éstas deberán estar debidamente habilitadas.

Art. 50. — Tipo de palas. — Las palas a proveer deberán ser de madera o de chapa y en este caso, su tamaño debe ser similar al de las de madera.

Art. 51. — Fumigado del cereal. — La prestación de servicios será suspendida cuando se resolverá fumigar el cereal en bodega.

Si la fumigación finalizara antes del término del turno, se reiniciará el trabajo a partir del momento en que el personal pueda ingresar a bodega sin peligro.

Art. 52. — Trabajo bajo tubo o corte. — Los paleros no prestarán servicio bajo tubo mientras se lo utiliza, o debajo del corte.

Se podrá trabajar cuando el corte se efectúe en el lugar contrario a aquél donde se está paleando.

Mientras se utilicen tubos para cargar cereal en bodegas o corredores los paleros permanecerán en cubierta, hasta que se haya terminado de arrojar el cereal. No se podrá palear en bodega tapada.

Art. 53. — Tareas no comprendidas. — Los paleros no realizarán tareas de limpieza u otras distintas de aquéllas para las que han sido contratados.

Art. 54. — Equipos mínimos. — Cuando no esté expresamente dispuesto en forma distinta, los equipos mínimos están compuestos de la siguiente forma:

54.a. Cuando se opere en bodega utilizando tubos para la carga, el equipo mínimo se compondrá de cuatro paleros por banda (mano mínima: ocho paleros).

54.b. Si se cargare operando con globo o al corte, el equipo mínimo se constituirá con tres paleros por banda. Por cada pescante o guinche fiscal, operando al corte se utilizará un equipo mínimo de seis paleros.

54.c. Operando al corte de bolsas a bordo, se emplearán un gango y dos guincheros siempre que se utilicen los guinches del buque y tres cortadores, cuatro pulseadores y dos embolsadores.

54.d. Cuando se opere con embudos, boquillas o globos cargando el cereal en cubierta, se ocupará un desenganchador y un gango por cada bodega o tanque.

Art. 55. — Cereales en general. — Los equipos mínimos serán los que como mínimos se establecen a continuación:

Tarea en o con equipo mínimo (o mano)

55.a. Buques petroleros operando como cereales, con carga bajo los tubos de elevadores: armadores: cuatro estibadores (se considerará mano única). Tuberos: dos estibadores por línea. Limpieza: cuatro estibadores (se considerará mano única). En caso de que hubiere derrame en cubierta y el mismo fuera excesivo, se adicionará una mano volante de paleros, de cuatro estibadores. Paleros: Por cada lateral, cuatro estibadores, por cada centro seis estibadores. Siempre que sea el mismo tanque, se podrá pasar de babor a estribor y al centro.

55.b. Máquinas transportadoras de cintas en buques petroleros operando como cereales: Armadores: cuatro estibadores (mano única). Tuberos: dos estibadores por máquina. Limpieza: un estibador por máquina. Paleros: cuatro estibadores por cada lateral y seis estibadores por centro.

55.c. Buques petroleros operando como cereales a la carga, con globo: Volcadores: dos estibadores por globo (un estibador por volcador y un estibador enganchador). Limpieza: un estibador por mano. Si hubiera derrame y éste excede de lo normal, se pondrá una mano volante de tres estibadores paleros.

Paleros: cuatro estibadores por cada lateral y seis por centro. Se puede pasar, siempre que sea el mismo tanque, de babor a estribor y al centro.

55.d. Bulk Carriers. Cuando se inicie la operación en buque Bulk Carriers, se ocuparán por cada línea un equipo mínimo de tres estibadores para armar el trabajo y limpieza. Cuando sea necesario se ocuparán seis estibadores como tuberos, armadores y limpieza. Paleros: Aplanadas, seis estibadores.

55.e. Bulk Carriers, carga con globo: Volcadores: dos estibadores por globo (un volcador y un enganchador) Palero: cuando sea necesario el empleo de paleros, cinco estibadores por banda, por cada globo. Limpieza: un estibador por globo.

55.f. Máquinas transportadoras de cinta en buque Bulk Carriers: Alargue: Para armado dos estibadores por máquina, un paso a bodega. Tuberos: dos estibadores por máquina, sin pase a bodega. Limpieza: un estibador por máquina.

55.g. Máquinas abarrotadoras, o impulsadoras: Cubierta: dos guincheros y un gango por máquina, siempre que utilicen los guinches de a bordo, caso contrario un gango. Tuberos: dos estibadores por máquina.

Maquinistas: cuatro estibadores para manejar la máquina y efectuar el correspondiente relevo de

maquinistas. Limpieza: dos estibadores por máquina.

55.h. En lanchas con globos y/o grampas:

a) Operando con grampas: Cuando sea necesario se pondrán cuatro estibadores para empujar la grampa y en caso de paleo se pondrán dos estibadores para ello.

b) Operando con globos: Paleros: entregando de lancha hasta su terminación por mano de globo, seis estibadores paleros. Recibiendo globo en lancha: un volcador y si hubiere que palear seis estibadores.

55.i. Con globos en tierra: Camiones o equipos de campaña: Dos paleros en el camión, dos estibadores en tierra atendiendo el globo; un estibador para la limpieza y colaboración en la atención del globo; Camiones tipo volcador: dos estibadores para la atención del globo y un estibador para la limpieza y colaboración para la atención del globo.

55.j. Cinta transportadora: Camiones o equipos de campaña: dos paleros en camión y dos estibadores para atender la batea: un estibador para la limpieza y colaboración en atención de la batea. Burrito: en caso de trabajar el burrito se agregará un estibador para ello y colaboración en la batea y limpieza.

55.k. Vagones con paleo a mano: Vagones: tres paleros por cada lado. En tierra: dos estibadores para atender globo: un estibador para limpieza y en caso de operarse con cintas transportadoras o chupadoras en tierra se pondrá un estibador para la batea y colaboración en limpieza.

55.l. Chupadoras a bordo: Cubierta: dos guincheros y un gango por máquina, siempre que se utilicen los guinches de a bordo; caso contrario un gango. Tuberros: dos tuberros por máquina. Maquinistas: cuatro estibadores para manejar la máquina desde cubierta y efectuar el correspondiente relevo de maquinistas. Limpieza: un estibador por máquina.

55.m. Grampas (en descarga de cereales del buque): Paleros: cuando sea necesario dos estibadores por cada banda. Grampa: cuando sea necesario, cuatro estibadores para empujar la grampa.

55.n. Sin fin (descarga): En caso de ser necesario paleros, diez estibadores.

55.ñ. Al corte (buques petroleros, operando como cerealeros, Bulk Carriers y bodeguero común en caso de trabajar al corte): Paleros: cuando sea necesario se pondrán los paleros de acuerdo a las manos mínimas establecidas.

55.o. Embolsadoras: La autoridad de aplicación establecerá las normas en que esta tarea puede realizarse a bordo.

55.p. Buques bodegueros comunes. A la carga bajo los tubos de los elevadores: Tuberros: dos estibadores por tubo. Limpieza: un estibador por bodega operando más de dos manos se agregará una mano volante de cuatro estibadores. Paleros: cuando sea necesario, seis estibadores por cada banda.

55.q. Buques bodegueros comunes. A la carga con máquinas transportadoras de cinta: Tuberros: dos estibadores por máquina. Limpieza: un estibador por máquina. Si el derrame en cubierta excede de lo normal se agregará una mano volante de cuatro estibadores. Paleros: cuando sea necesario, cinco estibadores por banda. No podrá exceder de dos máquinas la alimentación del tubo o por caño.

55.r. Buques bodegueros comunes. A la carga con globos: Volcadores: un estibador por mano de globo. Limpieza: un estibador por mano de globo. Paleros: cuando sea necesario, cuatro estibadores por banda.

55.s. Buques bodegueros comunes. A la carga con máquinas abarrotadoras o impulsadoras: Se aplicará el inc. g) de este artículo.

Art. 56. — Tareas en elevadores. Tarea en o con equipo mínimo (o mano):

56.a. Pala eléctrica: Dos estibadores por pala eléctrica.

56.b. Cabrestante: Un estibador para enganchar el cable al vagón; un estibador para tirar el rolo y un estibador para arrastrar el cable. El equipo mínimo señalado, realizará el atraque y posterior retiro del vagón en la rejilla. La misma puede operar con hasta con tres vías simultáneamente como máximo.

56.c. Abridores de puerta. Dos estibadores y como máximo podrán atender simultáneamente cuatro equipos mínimos de pala eléctrica.

56.d. Botonera. Para la descarga automática de camiones en rejilla. Cinco estibadores para realizar la siguiente tarea: uno en botonera y dos estibadores para desenganchar y enganchar el acoplado del camión y dos para abrir las puertas, boquilar y finalmente barrer la rejilla cada vez que un camión haya sido descargado.

56.e. Descarga de camiones y/o vagones con la pala a mano: Cuatro estibadores en el acoplado y dos en el chasis. En caso de descarga de vagones, cinco estibadores por cada lado del vagón.

56.f. Embolsadoras portátiles: Ocho estibadores: dos boquilleros, dos lingadores, dos costureros y dos arrastradores. En caso de utilizarse la cinta transportadora, deberán agregarse dos estibadores más, por mano: aclarándose que esto último regirá siempre que no se carguen camiones en forma directa, en cuyo caso el equipo mínimo estará compuesto como orginarariamente se indica.

Art. 57. — Limpieza en graneles. — Cuando no esté dispuesto en forma distinta, en las tareas de limpieza el equipo mínimo se integrará con dos estibadores en bodega, independientemente de los que actúen en cubierta.

TITULO V — Remuneraciones

CAPITULO I — *Jornal básico*

Art. 58. — El trabajador percibirá un jornal básico por la prestación de seis horas de trabajo en el caso de los turnos establecidos en los incs. a y b del art. 9, como así por la prestación de tres horas de trabajo en el caso de turno correspondiente al inc. c, del mismo artículo; entendiéndose por jornal básico, el monto establecido para el trabajador, como remuneración por la prestación de los servicios indicados, con exclusión del monto adicional que le pudiere corresponder por los adicionales generales y/o particulares establecidos o que se establezcan en el futuro.

El trabajador percibirá medio jornal básico por la prestación de servicios hasta el equivalente en tiempo a la mitad de uno de los turnos indicados; pasada esa cantidad de tiempo, se abonará al trabajador el jornal íntegro.

Por la prestación del servicio a que se refieren los subincs. d.2. y d.3. del art. 9, el personal percibirá medio jornal básico.

En caso de fuerza mayor (art. 6) el jornal básico se liquidará de acuerdo al art. 75, salvo lo establecido en el art. 91.

CAPITULO II — *Adicionales generales*

Art. 59. — Turnos nocturnos en días hábiles:

59.a. El trabajador ocupado en tareas nocturnas correspondientes a días hábiles, percibirá el adicional de acuerdo a lo siguiente:

59.a.1. Turnos nocturnos del inc. a, del art. 9.

59.a.1.1. En el primer turno nocturno el 50 % sobre el jornal básico.

59.a.1.2. En el segundo turno nocturno el 75 % sobre el jornal básico.

59.a.2. Turnos nocturnos de los incs. b y c del art. 9.

59.a.2.A. En el primer período de todos los turnos nocturnos, el 50 % aplicado sobre medio jornal básico.

59.a.2.2. En el segundo período de todos los turnos nocturnos, el 75 % aplicado sobre medio jornal básico.

59.b. El trabajador contratado de acuerdo con los incs. d.2. o d.3. (prolongación del turno o período) del art. 9, percibirá el adicional que le corresponde, pero en proporción a las horas trabajadas, computándose a tal efecto las fracciones de horas menores a treinta minutos, como media hora, estableciéndose las proporciones para cada caso en igual forma que la establecida en el segundo párrafo del inc. e del art. 75.

Art. 60. — Turnos nocturnos en días feriados y no laborables:

60.a. Los porcentajes establecidos para cada caso en el inc. a del artículo anterior se duplicarán, cuando se desarrollen tareas en el turno de la noche del día sábado y ambos turnos nocturnos del día domingo; como así ambos nocturnos de los feriados nacionales y días no laborables.

60.b. Para dar por cumplido el requisito de prestación mínima de servicios que haga viable el pago del adicional previsto en el presente artículo, se considerará como turno trabajado, aquel en el que el trabajador hubiere prestado servicio cualquiera fuera el lapso en que lo prestare; salvo el personal indicado en el inc. b del artículo anterior, al que se le liquidará el adicional del presente artículo en la forma prevista en dicho inciso.

Art. 61. — Turnos diarios en días no laborables y feriados.

61.a. El trabajador que prestare servicios en el turno tarde de los días sábados, cuando éstos no sean feriados o no laborables las 24 horas percibirá:

61.a.1. En el segundo turno diurno del inc. a del art. 9; un adicional del 50 % sobre el jornal básico.

61.a.2. En el segundo período de todos los turnos diurnos de los incs. b. y c. del art. 9; el 50 % aplicado sobre medio jornal básico.

61.b. El trabajador que prestare servicio en turnos diurnos de días feriados y no laborables; percibirá un adicional del 75 % sobre el jornal básico.

61.c. Es de aplicación analógica para el presente adicional lo establecido en el inc. b del art. 60.

CAPITULO III — *Adicionales particulares*

Art. 62. — Operaciones de buques o lanchas fuera de puerto (adicional por viaje y por tarea). Para embarcaciones que se encuentran en rada o canales de acceso o aguas afuera se aplicará en las mismas, las normas del presente reglamento, y en particular las siguientes:

62.a. El derecho a percibir la remuneración se iniciará desde el momento en que el trabajador sea embarcado en el puerto y finalizará al desembarcar en el mismo.

62.b. Desde el embarque en puerto y hasta el momento de llegar al lugar de tarea percibirá un adicional por viaje equivalente al 75 % del jornal básico para el caso de que el viaje de ida tuviere una duración de hasta uno de los turnos de los especificados en el inc. a. del art. 9; como así por cada uno de dichos turnos completos subsiguientes que transcurren durante dicho viaje.

Igual adicional percibirán en el viaje de regreso, desde su iniciación hasta su arribo a puerto.

A partir de la iniciación de las tareas, aparte del jornal básico que le corresponda por éstas, percibirá un adicional por tarea del 75 % sobre dicho jornal por cada turno trabajado.

62.c. Los gastos de traslado del trabajador, estarán a cargo del empresario. Asimismo deberá proporcionarle comodidades necesarias para el descanso y la comida, en cantidad y calidad adecuada.

Art. 63. — Cargas tóxicas, nocivas, peligrosas o inflamables: Los trabajadores afectados al manipuleo de cargas que hubieran sido calificadas por la autoridad de aplicación como tóxicas, nocivas, peligrosas o inflamables, percibirán la siguiente remuneración adicional:

63.a. Cargas tóxicas y nocivas: 30 % del jornal básico.

63.b. Cargas peligrosas o inflamables: 50 % del jornal básico.

63.c. Cuando las cargas tuvieran en forma conjunta las características mencionadas en a. y b. se liquidará un adicional del 80 %.

63.d. El adicional establecido en el inc. a. se liquidará asimismo, cuando:

63.d.1. La carga esté constituida por madera impregnada con productos tóxicos o nocivos.

63.d.2. Se efectúe limpieza en bodegas en las que se hubiere derramado cargas tóxicas o nocivas.

63.e. El adicional establecido en el inc. b. se liquidará asimismo, cuando:

63.e.1. Se trate de personal ocupado en traslado de tambores, cascos o barricas, cuando estén engrasados o impregnados con materias resbaladizas.

63.e.2. Se opere con contenedores sobre cubierta y se superpongan tres o más en alto.

63.e.3. Se utilice soda cáustica en operaciones de limpieza.

63.e.4. Se trabaje en bodegas inundadas, siempre que la inundación supere los diez centímetros.

63.e.5. Se utilicen grampas para el manipuleo de la carga. En este caso corresponderá el adicional mientras las grampas operen, liquidándose en forma análoga a la establecida en el inc. e) del art. 75.

Art. 64. — Enfriado y congelado:

64.a. En cargas de enfriado se abonará el jornal básico no correspondiendo adicional por este concepto.

64.b. En tareas de congelado (temperaturas inferiores a cero grado centígrado) de carne, pescado, tambores y/o cascos, el 30 % del jornal básico con más el 10 % aplicado al monto compuesto por: el jornal básico incrementado en el 30 % más los adicionales generales que le pudieran corresponder; salvo en los casos de los arts. 86, inc. f y sus concordantes 98 c. y 107 c. en que se aplicará únicamente el 50 % sobre el jornal básico, cuando corresponda.

64.c. Cuando los trabajadores ocupados en el traslado de frutas trabajen en bodegas con temperaturas inferiores a cero grado, se les abonará un adicional equivalente al 10 % del jornal básico.

Art. 65. — Adicional por peso. — Cuando el estibador transporte al hombro bolsas de más de 50 kgs. o cajones de más de 35 kgs. se abonará un adicional del 50 % del jornal básico. En la misma tarea, si las bolsas pesaren más de 70 kgs. o los cajones más de 50 kgs., se abonará el 100 % del jornal básico, como adicional. Estos adicionales se aplicarán siempre que como mínimo un 10 % de bolsas o cajones, excedan los pesos mencionados.

Art. 66. — Adicional para graneles. — Los que trabajen en carga y descarga de cereal a granel o productos a granel en general, corte de bolsas o embolsados (ya sea con embolsadora portátil o fija), tendrán derecho a percibir un adicional equivalente al 30 % del jornal básico.

Art. 67. — Operaciones con fruta. — Se abonará un adicional del 30 % sobre el jornal básico cuando se opere con fruta en mal estado de conservación, determinado por autoridad competente.

Art. 68. — Herramentero. — Cuando sea designado por la empresa, recibirá un adicional del 50 % sobre el jornal básico.

Art. 69. — Limpieza de cámaras frías. — Los trabajadores que limpien cámaras frías con temperatura inferior al cero grado, percibirán un adicional del 10 % sobre el jornal básico.

CAPITULO IV — Normas varias

Art. 70. — Liquidación de adicionales:

70.a. A los efectos de su liquidación, los adicionales, sean generales (arts. 59 al 61) o particulares art. 62 al 69 y 86, inc. e), no son excluyentes entre

si, no obstante la percepción de un adicional cualquiera a la percepción de cada uno de los restantes que correspondan.

70.b. Los adicionales generales (arts. 59 al 61) se liquidarán: El adicional completo que le corresponda según el art. 59.a.1. y 2. cuando el trabajador hubiere iniciado la segunda parte del turno (art. 9.a.) o el segundo período del turno (art. 9.a. y b); liquidándose en el primer caso la mitad del adicional cuando hubiere trabajado sólo hasta medio turno y en el segundo caso el adicional correspondiente al período del turno en que se desempeñe, cuando hubiere trabajado sólo hasta un período. En el caso de los arts. 59.b., 60.b. y 61 se liquidará el adicional de acuerdo a lo establecido en los mismos. En caso de fuerza mayor, la liquidación se efectuará de acuerdo con el art. 75.

70.c. Los adicionales particulares (arts. 62 al 69 y 86, inc. e) se liquidarán completos cuando las condiciones que le dan lugar se hubieren producido durante el transcurso de la primera y segunda parte del turno, cualquiera fuera el lapso en que se produjeran. Se liquidará la mitad del adicional cuando aquellas condiciones se produjeran únicamente en una de las dos partes de cualquiera de los turnos especificados en el art. 9. Se exceptúan el caso de los arts. 63.e.5 y 75.e. en los que, los adicionales particulares a que se refieren, se liquidan por los lapsos de tiempo que en los mismos se determinan. En caso de fuerza mayor, la liquidación de los adicionales particulares se rige por lo establecido en el art. 75. Los adicionales particulares alcanzan sólo a la parte de los trabajadores que efectivamente se hubieran hallado expuestos a los efectos o riesgos que diere origen a dichos adicionales.

Art. 71. — Momento del pago. — El pago de las remuneraciones deberá efectivizarse dentro de los quince minutos siguientes al término del turno o período para el que haya sido contratado el estibador.

Art. 72. — Constancia de pago. — En la constancia de pago que la empresa entregará al trabajador, deberá indicarse la totalidad de los datos que correspondiere según las normas pertinentes.

Art. 73. — Aportes empresariales. — Los empresarios efectuarán los aportes que correspondan de acuerdo con las normas pertinentes.

Art. 74. — Garantía de jornales. — En los puertos o zonas donde se hallare prevista o se previera en el futuro la garantía de jornales, la cantidad garantizada será de hasta quince jornales básicos mensuales, en las condiciones que fijen las normas respectivas.

Art. 75. — Fuerza mayor suspensiva o interruptiva del trabajo. — En los casos de fuerza mayor definida por el art. 6, la liquidación se efectuará de acuerdo a lo siguiente; salvo en lo que hace al jornal básico del Encargado que se regla por el art. 91:

75.a. En turnos de seis horas (art. 9.a.).

75.a.1. Si el trabajo no pudiera iniciarse por fuerza mayor, el trabajador contratado deberá esperar una hora y treinta minutos desde la iniciación del turno y tendrá derecho a percibir:

75.a.1.1. En turnos diurnos de días hábiles un cuarto de jornal.

75.a.1.2. En días feriados y no laborables y/o turnos nocturnos, un jornal básico.

75.a.2. Si el trabajo se hubiere iniciado y debiera interrumpirse antes de transcurrida una hora y treinta minutos desde el comienzo del turno, el trabajador tendrá derecho a percibir:

75.a.2.1. En turnos diurnos de días hábiles, medio jornal básico y el adicional particular pertinente en su caso computado según lo dispuesto en el inciso e.

75.a.2.2. En días feriados y no laborables y/o turnos nocturnos un jornal básico más el cincuenta por ciento de los adicionales generales, con más el adicional particular en su caso calculado según el inciso e.

75.a.3. Si el trabajo se hubiere iniciado o reiniciado y se interrumpe después de transcurrida una hora y treinta minutos desde la iniciación del turno, el trabajador tendrá derecho a percibir:

75.a.3.1. En turnos diurnos de días hábiles, el jornal básico y el adicional particular en su caso calculado según el inciso e.

75.a.3.2. En días feriados y no laborables y/o turnos nocturnos, el jornal básico más el adicional general completo que corresponda, con más el adicional particular en su caso liquidado según el inciso e.

75.b. En el primer período de los turnos divididos (art. 9.b. y c.):

75.b.1. Si el trabajo no pudiera iniciarse en el primer período del turno por fuerza mayor, el trabajador contratado deberá esperar una hora y treinta minutos desde la iniciación del turno y tendrá derecho a percibir:

75.b.1.1. En turnos diurnos de días hábiles, un cuarto de jornal básico.

75.b.1.2. En los días feriados y no laborables y/o turnos nocturnos, medio jornal básico.

75.b.2. Si el trabajo se hubiera iniciado y debiera interrumpirse antes de transcurrida una hora y treinta minutos desde el comienzo del turno, el trabajador tendrá derecho a percibir:

75.b.2.1. En turnos diurnos de días hábiles, medio jornal básico más el adicional particular que corresponda según el inc. e.

75.b.2.2. En días feriados y no laborables y/o tareas nocturnas, en el caso de los turnos divididos en períodos de tres horas, medio jornal básico más el veinticinco por ciento de los adicionales generales que correspondan y el adicional particular en su caso computado según el inc. e.

En los turnos divididos en períodos de una hora y treinta minutos, se liquidará en igual forma, salvo los adicionales generales que serán liquidados en un cincuenta por ciento.

75.b.3. Si el trabajo se hubiera iniciado o reiniciado y se interrumpiera después de transcurrida una hora y treinta minutos desde la iniciación de turno, el trabajador de los turnos divididos en períodos de tres horas tendrá derecho a percibir:

75.b.3.1. En turnos diurnos de días hábiles, medio jornal básico, más el adicional particular que correspondiera computado de acuerdo con el inc. e.

75.b.3.2. En los días feriados y no laborables y/o turnos nocturnos, percibirá medio jornal básico, más el cincuenta por ciento de los adicionales generales que correspondiera, con más el adicional particular pertinente en su caso computado según lo dispuesto en el inc. e.

75.c. En el segundo período de los turnos divididos (art. 9.b. y c.).

75.c.1. Si por causa de fuerza mayor no pudiera iniciarse el segundo período de trabajo, o si ya iniciado debiera interrumpirse, habiéndose operado en el primer período el trabajador tendrá derecho a percibir:

75.c.1.1. En los turnos diurnos de días hábiles, un jornal básico, más el adicional particular que corresponda según el inc. c.

75.c.1.2. En días feriados y no laborables y/o turnos nocturnos, un jornal básico más los adicionales generales, con más el adicional particular que le pudiere corresponder liquidado según el inc. e.

75.c.2. Si en el segundo período del turno no pudiera iniciarse el trabajo o si ya iniciado debiera interrumpirse y en el primer período del turno no se hubiere operado, la liquidación se regirá por lo establecido para el caso del inc. b) de este artículo.

75.d. En el turno o período prolongado (art. 9.d.):

Si el trabajo no pudiera continuar, por fuerza mayor o si ya iniciado debiera suspenderse por tal causa:

El trabajador deberá esperar una hora y percibirá el medio jornal básico correspondiente al turno o período prolongado, con más el adicional general

que corresponda sobre dicho medio jornal básico y el adicional particular pertinente en su caso liquidado según el inc. e. de este artículo.

75.e. Liquidación de los adicionales particulares en caso de fuerza mayor. Los particulares en caso de fuerza mayor, se liquidarán siempre en proporción al tiempo efectivamente trabajado, computándose a tal efecto las fracciones de horas menores de treinta minutos como media hora.

La proporción deberá establecerse atendiendo a que, en los turnos no divididos (art. 9.a.) y en los turnos divididos según el inc. b) del art. 9, el total que prevé el adicional particular corresponde a seis horas de trabajo y en los turnos divididos según el inc. c) del citado artículo a tres horas de trabajo.

75.f. Personal a la orden y cambio de tareas: En caso que dándose las circunstancias de fuerza mayor, la empresa decida mantener el personal contratado a la orden, sea que se hubieren o no iniciado las tareas: la liquidación se efectuará como si la fuerza mayor no hubiera ocurrido.

A tales efectos se considerará asimismo, como si la fuerza mayor no hubiera ocurrido, si la empresa decide emplear al personal en otros lugares de trabajo en función del tercer párrafo del inc. a. del art. 13.

TITULO VI — De los capataces

Art. 76. — Norma general para buques de ultramar y/o cabotaje mayor. — En las operaciones de carga y descarga en buques de ultramar y/o cabotaje mayor el jornal básico del capataz será corrido, aunque no opere el buque, siempre que las operaciones no se hayan interrumpido por fuerza mayor y que permanezca a órdenes del mismo empleador.

Los jornales por espera no excederán de cuatro jornales básicos, o cinco, si en aquel plazo queda incluido un feriado nacional.

Art. 77. — Horario. — Los capataces trabajarán seis horas por turno, y tienen obligación de llamar al personal de estiba, de acuerdo a lo establecido en el art. 12.

Sus horarios, sin perjuicio de la obligación antedicha son los establecidos en el art. 9.

Art. 78. — Dependencia. — Los capataces recibirán y obedecerán las órdenes de sus empleadores, y deberán transmitir las convenientemente a los estibadores.

Art. 79. — Turnos. — El capataz que comience las operaciones de un buque no podrá poner mano a otro, hasta que le corresponda su turno.

Art. 80. — Transporte, ropa de trabajo. — Los capataces tendrán derecho a ser transportados por las empresas, según lo establecido en los arts. 15 y

62.c. en su caso. Las empresas designarán anualmente a sus capataces dos equipos de trabajo completos adecuados a las tareas que realicen.

Art. 81. — Listas. — Los empleadores confeccionarán anualmente una lista de capataces habituales y otra de eventuales, en la que se discriminará entre los primeros y segundos capataces, y si lo son de a bordo tierra o lancha.

Un primer capataz puede desempeñarse como segundo capataz, siempre que se le abone el jornal correspondiente a su categoría; los capataces de a bordo, tierra o lancha, podrán ser destinados a prestar servicios en lugares distintos de los de su categoría.

Art. 82. — Planteles. — Los empleadores, remitirán anualmente, copia de la lista del artículo anterior, a los organismos competentes del Estado.

Las vacantes de ascenso entre categorías y de capataz eventual a capataz habitual se cubrirán a elección de la empresa entre los que revisten mayor antigüedad en cada caso; entendiéndose dentro de esa mayor antigüedad a aquellos más antiguos cuya diferencia entre sí sea de hasta 2 años en el desempeño de la misma categoría.

Art. 83. — De la carga y descarga general:

83.a. Corresponde designar como mínimo a un capataz de a bordo cuando la carga supere las 25 toneladas y trabajen no menos de cuatro estibadores.

83.b. En buques de ultramar y/o cabotaje mayor se designará un segundo capataz de a bordo cuando se trabaje con tres manos, que se cortará cuando queden dos manos; asimismo se designará un tercer capataz si se trabaja con cinco manos, que se cortará cuando queden cuatro manos.

83.c. En operaciones en buques fluviales y de cabotaje menor, lanchas, lanchas del puerto, barcazas, hangares, galpones, elevadores o depósitos en general y plazoletas, se designará como mínimo un capataz, que podrá atender a un tiempo más de uno de los lugares indicados.

La empresa podrá ampliar la cantidad de capataces en función de las necesidades de la operación cuidando que las cantidades de personal y/o lugares bajo control de cada capataz, le permita a éste cumplir eficazmente con sus funciones.

Art. 84. — Bodegueros: Cuando se designen, deberán ser capataces, tendrán carácter de segundo capataz, no tendrán jornal a la orden, y sus tareas finalizarán al decidirlo el empleador.

Art. 85: Derechos del capataz: Además de los derechos generales establecidos en este reglamento, el capataz nombrado tiene el derecho de solicitar a la autoridad de aplicación se expida acerca de la necesidad de la designación de mayor cantidad de ca-

pataces en el caso de que, por aplicación del segundo párrafo del inc. c del art. 83, considere que la cantidad de personal y/o lugares bajo su control que la empresa le asignara, no le permita cumplir eficazmente con las obligaciones propias de su cargo.

Art. 86: Remuneraciones:

86.a. Se entiende por jornal básico del capataz, el definido en el art. 58.

86.b. Los capataces tendrán derecho a los jornales básicos establecidos para cada categoría, atendiendo a lo normado en los arts. 76, 81, 84 y 89 inc. c y de acuerdo a lo establecido en los incisos siguientes.

86.c. Si un primer capataz se desempeñara como segundo capataz, se le abonará el jornal básico correspondiente a su categoría.

86.d. Cuando los capataces de a bordo, tierra o lancha, sean destinados a prestar servicios en lugares distintos a los de su categoría, se les abonará el jornal básico que corresponda a la categoría en que se desempeñare o el de la categoría específica a la que pertenece si el jornal que corresponde a esta última fuere mayor.

86.e. Cuando un mismo capataz atiende a un tiempo más de uno de los lugares de trabajo indicados en el art. 83 inc. c, se le abonará el jornal básico de la categoría mayor y un adicional particular por acumulación de lugares de trabajo del 25 % sobre dicho jornal básico.

86.f. Además del jornal básico establecido, el capataz tendrá derecho a percibir los adicionales generales (arts. 59 al 61) y adicionales particulares (arts. 62 al 69 y 86 inc. e) que le pudieren corresponder, liquidándose el respectivo porcentaje sobre el jornal básico que para cada caso corresponda y de acuerdo con las reglas del art. 70.

En lo que hace al porcentaje a aplicar, se exceptúa el adicional particular por congelado, que para el capataz se rige por el art. 90.

86.g. En caso de fuerza mayor, la liquidación de jornales y adicionales se regirá por lo establecido en el art. 75.

Art. 87. — Constancia de pago: Los empleadores entregarán a los capataces, al liquidar los jornales, la constancia mencionada en el art. 72.

Art. 88. — Garantía de jornales: En los puertos o zonas donde se hallare prevista o se previera en el futuro la garantía de jornales, la cantidad garantizada será de hasta quince jornales básicos mensuales, en las condiciones que fijen las normas respectivas.

Art. 89. — Enfriado y congelado: Modalidades: Se aplicarán a estas operaciones el régimen general con las siguientes modificaciones:

89.a. Trabajo a bordo: Se nombrará a un capataz por bodega si se trata de una sola mano. Si se trabajara con tres manos, se designará un segundo capataz que se cortará al quedar dos manos. Si se trabajara con cinco manos se designará un tercer capataz que se cortará al quedar cuatro manos.

89.b. Pase de bodega: El capataz no podrá pasar de bodega en más de dos oportunidades en el mismo turno.

89.c. Cambio de tarea: Los capataces que estuvieren trabajando con carnes congeladas, enfiadas u otras cargas con temperaturas bajo cero grado, normalmente no serán ocupados en carga y descarga general. Si así se dispusiera, el capataz percibirá además del jornal de congelado, el que corresponda al otro tipo de mercaderías.

89.d. Cuando se efectúan operaciones con carnes en bodega donde se trabaje con mercaderías insalubres, la autoridad de aplicación podrá disponer la suspensión de una de las dos tareas, a petición de parte interesada.

89.e. Horarios: Serán los establecidos por el art. 9.b.

89.f. Trabajo en tierra: La designación de capataz lo será igualmente que la forma establecida en el inc. a.

Art. 90. — Adicional particular por congelado: Se rige por lo establecido en el art. 64, incs. a y b, salvo para este último inciso en lo que hace al porcentaje a aplicar, que para el capataz el único porcentaje a aplicar, es el 50 % sobre el jornal básico que le corresponda por congelado, al que, a los efectos de la aplicación del porcentaje, no se le sumará el que pudiere corresponder por otro tipo de mercaderías según el art. 89.c. Es de aplicación en su caso el inciso c. del art. 64.

TITULO VII — Del encargado y apuntador

CAPITULO I — Del encargado

Art. 91. — Obligación de emplear encargado: Todo buque de ultramar o cabotaje mayor consignado a un agente marítimo o armador, deberá tener un encargado, que cobrará jornal básico corrido desde el comienzo de las operaciones, hasta que el buque zarpe o pase a otro tipo de carga y lugar de operación en el mismo puerto. Los días que el buque no opere, el encargado percibirá un jornal básico.

Si las operaciones se interrumpieran por fuerza mayor, cobrará el jornal básico hasta un máximo de cuatro días corridos, o cinco, si se intercala un feriado nacional.

Si se empleare al encargado para diligenciar la programación de actividades y habilitaciones, se le

abonará un jornal básico por cada día o fracción en que se lo ocupe.

Art. 92. — Segundo encargado: De designarse un segundo encargado percibirá sus jornales en la forma y modalidades establecidas para el primer encargado, con las diferencias que correspondan por categoría.

Será considerado ayudante del encargado, estará al tanto de la programación de las tareas y controlará su ejecución y estará en condiciones de reemplazar al encargado en caso necesario.

Art. 93. — Encargado provisorio: Cuando se opere en ambos turnos nocturnos, se designará un encargado provisorio.

También se designará un encargado provisorio para atender las lanchas de alije o hangares que operen por cuenta del vapor en secciones distintas a aquellas en que opera el buque. Si hay lanchas de alije o hangar operando fuera de la sección del buque, en distintos diques o dársenas, se nombrará un segundo encargado provisorio.

Art. 94. — Prohibición de actuar en varios buques: Los encargados no podrán desempeñarse simultáneamente en dos buques.

Art. 95. — Fracciones de turnos: Si el personal fuere designado para desempeñarse durante una fracción de un período de turno y parte del período siguiente, se le abonará medio jornal básico hasta tres horas de trabajo y el jornal básico íntegro si excediera de dicho tiempo.

Art. 96. — Prohibición de desempeñarse como apuntador: Los encargados no podrán desempeñarse como apuntadores, salvo que no haya apuntadores de plantel disponibles o que mediare la circunstancia expuesta en el artículo siguiente. Tampoco podrán trabajar como segundos encargados, salvo que mediare la misma circunstancia.

Art. 97. — Buques fluviales y de cabotaje menor. Designación de encargado: En este caso la designación de encargado es facultativa del empleador. Si fuere nombrado, no podrá actuar como apuntador, salvo que no se superaran las veinte unidades de flete en total.

Art. 98. — Remuneración y garantía de jornales.

98.a. Se entiende por jornal básico del encargado, el definido en el artículo 58.

98.b. Los encargados tendrán derecho al jornal básico establecido para cada categoría atendiendo en su caso a lo establecido en los arts. 91, 92 y 95, incluidos los jornales básicos por fuerza mayor normados por el primero de los artículos citados. Es de aplicación para los encargados lo establecido en el art. 106 relativo a trabajo en otros puertos.

En los puertos o zonas donde se hallare prevista o se previera en el futuro la garantía de jornales, la cantidad garantizada será de hasta quince jornales básicos mensuales, en las condiciones que fijen las normas respectivas.

98.c. Es de aplicación para los encargados, en aquello que le pueda llegar a corresponder, lo establecido en el inc. f del art. 86 (adicionales).

CAPITULO II — Del apuntador

Art. 99. — Del apuntador listero: Se nombrará en los buques de ultramar, cuando operen estibadores. Atenderá la nómina del personal, formulará recibos de pago, y atenderá las tareas atinentes al registro y pago del personal de estiba. Si las operaciones en tierra están a cargo de la misma empresa, el listero atenderá ambas operaciones.

Cada apuntador listero atenderá hasta 100 libretas; superado ese número, se nombrará otros u otros, cada uno de los cuales tendrá a su cargo hasta dicho número.

Cuando se opere como continuación de buques de ultramar o cabotaje mayor, en lugares ubicados en distintas dársenas o diques o en buques fluviales o tareas independientes en lanchas de puerto o en tierra; un solo listero podrá abarcar más de un giro, siempre que no se supere en total 50 libretas por listero y se asegure el cumplimiento del inciso d.5. del art. 8.

Art. 100. — Apuntador papelerero: De designarse un apuntador papelerero, esta categoría puede ser cubierta por cualquier personal del plantel.

Art. 101. — Designación de apuntador: En toda mano de carga y descarga se designará un apuntador, siendo optativo cuando se trate de graneles en general.

Al trasbordo directo será optativo el apuntador en el buque menor o lancha.

Art. 102. — Limitaciones de mano: El apuntador no podrá atender más de una mano. Son excepciones a este principio las siguientes:

102.a. Se carguen o descarguen contenedores y en la descarga de buque a tierra de graneles sólidos o líquidos, excepto petróleo y carbón: se designará un apuntador en tierra cada tres manos.

102.b. Cuando no se superen en total, las veintidós unidades de flete.

Art. 103. — Prohibición de actuar en más de una embarcación: Ningún apuntador podrá trabajar simultáneamente en dos o más embarcaciones.

Art. 104. — Apuntador hangarero: Este apuntador permanecerá en funciones hasta la terminación de la operación del buque con el hangar. Si las ta-

reas en el mismo se interrumpen por causas ajenas al agente marítimo o armador, éstos podrán suspender al apuntador hangarero, hasta tanto se reanude el trabajo.

Art. 105. — Maderas aserradas, rollizos: El apuntador se limitará a verificar la cantidad de piezas sobre caballete a la salida del mismo.

Art. 106. — Trabajos en otros puertos: Las empresas cubrirán los gastos de traslado y estadía del personal de apuntaje cuando lo ocupen para controlar carga y descarga en otros puertos. Si el personal debiera esperar para salir, se le abonará un jornal por día si permaneciera a la orden.

Art. 107. — Remuneración y garantía de jornales:

107.a. Se entiende por jornal básico del apuntador, el definido en el art. 58.

107.b. Los apuntadores tendrán derecho al jornal básico establecido para cada categoría, atendiendo en su caso a lo establecido en los arts. 106 y 108, inc. g, siéndoles de aplicación el art. 95.

107.c. Es de aplicación para los apuntadores, en aquello que les pudiera corresponder, lo establecido en los incs. f y g del art. 86 (adicionales y fuerza mayor).

107.d. En los puertos o zonas donde se hallare prevista o se previera en el futuro la garantía de jornales, la cantidad garantizada será de hasta quince jornales básicos mensuales, en las condiciones que fijen las normas respectivas.

CAPITULO III — Disposiciones varias

Art. 108. — planteles y pagos de jornales en casos especiales:

108.a. Las empresas formularán anualmente y remitirán copia a los organismos competentes del Estado, una nómina de personal de encargados y apuntadores que integre su plantel permanente, y otro de aquellos eventuales que tengan mayor antigüedad y continuidad en la misma.

108.b. Las vacantes que se produzcan serán cubiertas en forma análoga a lo establecido en el segundo párrafo del art. 82 y el inciso siguiente.

108.c. El apuntador o encargado del plantel, que hubiere trabajado no menos de 154 jornadas en un año, de las cuales las dos terceras partes en una categoría superior, podrá pasar a dicha categoría.

108.d. Cuando el personal del plantel permanente y del plantel de eventuales esté ocupado en su totalidad, se contará el personal eventual necesario no integrante del plantel citado en último término, el que podrá ser reemplazado después de haber trabajado dos jornales.

108.e. El personal contratado según el inciso anterior que cese en sus funciones, deberá percibir sus jornales dentro de las setenta y dos horas hábiles.

108.f. Cuando un Encargado, o apuntador se desempeñe en una categoría superior, percibirá el jornal que corresponda a la misma; cuando lo haga en una inferior, percibirá el jornal de la categoría a que pertenece.

TITULO VIII — De las penalidades

Art. 109. — Del trabajador portuario: Las infracciones del trabajador portuario a las disposiciones del presente reglamento, y a las complementarias que respecto del mismo se dicten, con exclusión de las indicadas en el segundo párrafo del art. 14, serán sancionadas con:

- a) Apercibimiento.
- b) Suspensión hasta seis meses.
- c) Eliminación del registro respectivo.

Art. 110. — De las empresas de estibaje, armadores o sus representantes: Las infracciones de las empresas de estibaje, los armadores o sus representantes, a las normas que contiene este reglamento y a las complementarias que respecto del mismo se dicten, con exclusión de aquéllas que hagan a la relación de trabajo conforme lo establecido en el art. 3.a, y a las indicadas en el segundo párrafo del art. 114, serán sancionadas con:

- a) Apercibimiento.
- b) Multa de cinco mil hasta cien mil pesos con destino al Fondo de la Marina Mercante.
- c) Suspensión hasta seis meses.
- d) Eliminación del registro respectivo, tratándose de empresas de estibaje o sus representantes.
- e) Inhabilitación definitiva para realizar las actividades regladas en el presente, tratándose de armadores o sus representantes.

Art. 111. — De las facultades sancionatorias: Los capitanes de puerto aplicarán dentro de sus respectivas jurisdicciones las siguientes sanciones: a) apercibimiento; b) multa hasta la cantidad de cincuenta mil pesos, y c) suspensión hasta un mes, del registro pertinente.

El Capitán General de Puertos impondrá a requerimiento de los capitanes de puerto las demás sanciones previstas en los arts. 109 y 110, que no se incluyen en el párrafo anterior y las incluidas, cuando el monto de la pena exceda las facultades acordadas a estos últimos, también a requerimiento de los mismos.

Las resoluciones sancionatorias aplicadas por los capitanes de puerto serán recurribles dentro de los cinco días de notificadas por ante el Capitán General de Puertos en la forma que establezca el reglamento que dicte la autoridad de aplicación. Las decisiones de este último serán recurribles dentro de los dos días de comunicadas por ante el Subsecretario de la Marina Mercante.

De la resolución de dicho funcionario podrá apelarse ante la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo en la Capital Federal o ante el Juez Nacional en lo Federal que atendiendo el lugar donde se hubiera comprobado la infracción y por razones de turno corresponda, dentro del término de tres días de su notificación, siempre que la sanción impuesta sea de eliminación de los registros, inhabilitación definitiva, suspensión por más de un mes o multa superior a veinte mil pesos.

Para la percepción de las multas establecidas se aplicarán las normas relativas al procedimiento de ejecución fiscal.

Art. 112. — Del procedimiento: El procedimiento para la aplicación de las sanciones previstas en los arts. 109 y 110; será escrito y se regirá por las normas particulares que dicte la Capitanía General de Puertos, las que garantizarán el derecho de defensa.

Art. 113. — De las actualizaciones del monto y del pago de las multas: La autoridad de aplicación actualizará semestralmente los montos relativos a multas consignados en los artículos anteriores aplicando a los mismos el porcentual de aumento que resulte del índice elaborado por la Dirección Nacional de Censo y Estadística, en relación al costo de la vida.

Las multas deberán ser pagadas dentro del término de cinco días hábiles a partir de la notificación de las mismas y en el lugar señalado por la autoridad que las imponga. El vencimiento de dicho término provocará la mora automática del infractor y viabilizará el reclamo judicial en la forma establecida en el art. 111, último párrafo.

El pago íntegro de las multas es requisito previo indispensable para la interposición de los recursos estatuidos en este reglamento.

Art. 114. — Comunicaciones a la Prefectura Naval: De todas las sanciones que se apliquen en el orden laboral, cualquiera sean éstas, se remitirá copia autenticada de la resolución que las dispuso, a la Prefectura Naval Argentina, a fin de ser asentadas en el legajo registral correspondiente. Igualmente, las Capitanías locales comunicarán dentro de las 48 horas a la Prefectura del lugar, las transgresiones al primer párrafo del art. 4° de que tuvieron conocimiento, a los fines de las actuaciones que en ese aspecto contravencional a ésta le competen.

LEY 21.430 (*)

Impuesto de emergencia sobre retribuciones del trabajo personal. — Creación.

Sanción y promulgación: 29 setiembre 1976.
Publicación: B. O. 8/X/76.

Citas legales: ley 20.628: XXXIV-A, 66; ley 11.683 (t. o. 1974): XXXIV-C, 2098; ley 20.221: XXXIII-B, 1336.

Art. 1° — Establécese, con carácter de emergencia, un impuesto sobre los sueldos, jubilaciones, honorarios y toda otra remuneración o retribución derivada de la prestación de servicios, en el territorio de la República, que tenga su origen en el trabajo personal, con o sin relación de dependencia. El gravamen se aplicará sobre el importe bruto de las remuneraciones o retribuciones devengadas, citadas en el párrafo precedente, sin admitirse deducción alguna.

Art. 2° — Son sujetos del impuesto las personas físicas beneficiarias de las remuneraciones o retribuciones a que se refiere el art. 1°, estén o no domiciliadas en el país.

Art. 3° — Quedan exentas del presente gravamen las remuneraciones o retribuciones comprendidas en los incs. a), b), c) y d) del art. 78 de la ley 20.628 de impuesto a las ganancias, cuyo importe mensual, cualquiera fuere la forma de liquidación (quincena, jornal, etc.), sea igual o inferior al décuplo del salario vital mínimo y móvil vigente en el mes en el cual se devenguen.

Art. 4° — La tasa del gravamen será del tres por ciento (3 %).

Art. 5° — El presente gravamen se ingresará por vía de la retención que en cada pago deberán efectuar, en la forma, oportunidad y plazo que establezca la Dirección General Impositiva, las personas de existencia visible o ideal que abonen las remuneraciones o retribuciones gravadas.

Las personas físicas y las sucesiones indivisas sólo serán responsables de actuar como agentes de detención en los pagos que realicen por causa de su actividad comercial, productiva o profesional.

Art. 6° — Cuando la retención a que se refiere el artículo anterior no se hubiere realizado o no correspondiere practicarla en virtud de lo dispuesto en el mismo, el ingreso del gravamen se efectuará en la forma y plazo que establezca la Dirección General Impositiva.

Art. 7° — El presente gravamen será deducible a efectos de la liquidación del impuesto a las ganancias.

Se hallan exentas del impuesto creado por la presente ley las remuneraciones que tengan asignadas, por los respectivos presupuestos, los ministros de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, miembros de los tribunales provinciales, vocales de las cámaras de apelaciones y jueces nacionales y provinciales, salvo su manifestación expresa en contrario.

Art. 8° — El impuesto de esta ley se regirá por las disposiciones de la ley 11.683 (t. o. en 1974 y sus modificaciones), y su aplicación, percepción y fiscal-

(*) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 21.430.

Buenos Aires, 23 de agosto de 1976.

Al Excmo. señor Presidente de la Nación:

Tengo el agrado de dirigirme a V. E. con el fin de someter a su consideración el adjunto proyecto de ley mediante el cual se establece con carácter temporario un impuesto de emergencia sobre sueldos, jubilaciones, honorarios y toda otra retribución derivada del trabajo personal, con o sin relación de dependencia.

Efectuados todos los ajustes posibles, el déficit del presupuesto de 1976 continuaba en un nivel muy superior al admisible en el marco del programa monetario elaborado con el objetivo de reducir la tasa anormalmente elevada la inflación, superando firmemente el peligro de una recaída. Por ello se implementaron un conjunto de medidas impositivas de emergencia, entre las cuales se cuenta este proyecto, que en condiciones normales no sería aconsejable, pero si lo es en la situación de emergencia fiscal que vive el país.

Se ha considerado especialmente la situación de los trabajadores en relación de dependencia, jubilados, pensionados, etc., a los cuales se los exime del impuesto en tanto sus retribuciones no superen el décuplo del valor del salario vital mínimo y móvil. El límite fijado asegura la exclusión del ámbito de imposición de los ingresos destinados a la atención del presupuesto familiar, afectando con ello a aquellos contribuyentes a los cuales se puede exigir un mayor esfuerzo en esta grave emergencia nacional.

El requerimiento constitucional de no afectar las remuneraciones de quienes se desempeñan como Jueces de la Nación ha motivado la exención respectiva, la cual por razones de equidad se ha extendido a los jueces del Poder Judicial de las provincias, sin perjuicio de dejarles librado a su voluntad el hecho de tributar el gravamen.

Por las razones expuestas se confía que el adjunto proyecto ha de merecer la aprobación y sanción respectiva.

Dios guarde a V. E. — José A. Martínez de Hoz.

plimiento a las disposiciones vigentes referidas a la presentación y trámite de los certificados administrativos preescriturarios, división y pago de impuestos. También podrá gestionar la exención de presentación de planos y cualquier otra medida que facilite el otorgamiento de las escrituras y la posterior inscripción en los registros inmobiliarios correspondientes.

Títulos de Inmuebles del Estado nacional. Registro y archivo

Art. 16. — Los títulos de propiedad de bienes inmuebles pertenecientes al Estado nacional, serán registrados y archivados en la Escribanía General, aun en los casos en que ésta no hubiere intervenido al celebrarse la escrituración.

A tal efecto, una vez inscriptos los títulos en el Registro de la Propiedad Inmueble, serán remitidos a la Contaduría General de la Nación, dentro de los noventa (90) días de practicada la inscripción. Esta, una vez realizadas las anotaciones pertinentes, los girará para su registro y archivo a la Escribanía General del Gobierno de la Nación de donde solo podrán retirarse con autorización del Ministro de Justicia o por orden judicial.

Arancel

Art. 17. — La Escribanía General tendrá su propio arancel, que será fijado por el Poder Ejecutivo nacional.

Estado nacional: ámbito de comprensión

Art. 18. — Las disposiciones de esta ley, relativas al Estado nacional, comprenden a los organismos centralizados y descentralizados de la Administración pública nacional, Tribunal de Cuentas de la Nación, entes autárquicos y empresas y sociedades de propiedad del Estado nacional.

Adecuación de disposiciones reglamentarias

Art. 19. — El Poder Ejecutivo nacional y los organismos del Estado nacional, deberán adecuar todas

las disposiciones reglamentarias al texto de esta ley, dentro de los sesenta (60) días de su publicación.

Entrada en vigencia

Art. 20. — La presente ley entrará en vigencia una vez operada la adecuación de disposiciones reglamentarias a que se refiere el artículo precedente.

Derogación expresa

Art. 21. — Deróganse, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, las leyes 9078 y 18.013 y los decretos-leyes 858/57 y 1412/58.

Forma

Art. 22. — Comuníquese, etc.

LEY 21.891

Expropiación — Fracción de terreno ubicada en la ciudad de Chivilcoy, provincia de Buenos Aires, con destino al montaje de una torre autosoportada y equipos asociados correspondientes al radioenlace Villa Mercedes, provincia de San Luis.

Sanción y promulgación: 23 octubre 1978.
Publicación: B. O. 27/X/78.

LEY 21.892 (*)

Puertos nacionales — Servicio de remolque de maniobra realizado en su jurisdicción — Declaración de servicio público.

Sanción y promulgación: 26 octubre 1978.
Publicación: B. O. 31/X/78.

Citas legales: ley 19.549; XXXII-B, 1752; D. 1759/72; XXXII-B, 2125; D. 75/73; XXXIII-D, 3810; D. 2412/77; XXXVII-C, 2659.

(*) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 21.892.

Buenos Aires, 23 de octubre de 1978.

Excmo. señor Presidente de la Nación:

Tenemos el honor de dirigirnos al Primer Magistrado elevando a su consideración un proyecto de ley por el cual se declara servicio público a las operaciones de remolque maniobra que se realizan en puertos de jurisdicción nacional.

Dicho proyecto obedece a la necesidad de que esa actividad se preste obligatoriamente, sin interrupciones y en forma regular, para evitar que la fal-

ta de estos servicios auxiliares paralice el resto de la actividad portuaria no lesionándose así los intereses de los usuarios y, sobre todo, el interés público.

Anualmente las operaciones de carga y descarga en el puerto de Buenos Aires, atraviesan por una situación crítica debido, en gran medida, a la exportación de cereales y subproductos a granel de la agricultura, que produce una congestión en dichas operaciones y en la entrada y salida de buques de dicho puerto.

Esta circunstancia se ve agravada por la falta de control y regularidad de los servicios, situación que hace imperiosa la necesidad de sancionar una nor-

Art. 1° — Declárase servicio público el servicio de remolque maniobra en los puertos de jurisdicción nacional.

Art. 2° — El servicio público de remolque maniobra solo podrá ser efectuado por los permisionarios, con las embarcaciones habilitadas a tal efecto.

Art. 3° — Los permisos que se otorguen respecto de dicho servicio garantizarán la obligatoriedad, continuidad y regularidad de su prestación, a cuyo efecto la autoridad de aplicación dictará las normas pertinentes.

Art. 4° — Transitoriamente y hasta tanto se otorguen los permisos correspondientes, la autoridad de aplicación autorizará a los actuales prestatarios a la prosecución de sus actividades, dentro de los plazos y conforme a las normas complementarias que dicte, a fin de que cumplan los requisitos pertinentes.

Art. 5° — La autoridad de aplicación y fiscalización de la presente ley será la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos, que establecerá las tarifas, horarios y demás condiciones que considere pertinentes, para la prestación del servicio por los permisionarios y dictará las normas complementarias y aclaratorias para su ejecución. Para la determinación de las tarifas se atenderá a una razonable rentabilidad del permisionario por la explotación del servicio.

Art. 6° — Las infracciones de los permisionarios a las normas que contiene esta ley y a las complementarias que en su consecuencia se dicten, serán sancionadas con:

a) Apercibimiento;

b) Multas desde doscientos mil pesos (\$ 200.000) hasta dos millones de pesos (\$ 2.000.000), con destino al Fondo Nacional de la Marina Mercante;

c) Suspensión de hasta seis (6) meses;

d) Caducidad del permiso.

ma legal que permita ejercer sobre dicha actividad — que corresponde a una necesidad pública de fundamental importancia económica, lo que le asigna por lo tanto la característica esencial del servicio de interés público— la debida fiscalización estatal.

Con el proyecto que se acompaña se cumple dicho propósito, pues la calificación otorgada por la ley a dicha actividad permitirá encauzar los distintos factores que concurren a la continuidad y regularidad del servicio, encuadrándolo dentro del marco de la seguridad nacional.

Art. 7° — El procedimiento para la aplicación de las sanciones previstas en el artículo anterior, será escrito y se regirá por las normas particulares que dicte la autoridad de aplicación, las que garantizarán el derecho de defensa.

Art. 8° — Los montos relativos a multas serán actualizados semestralmente por la autoridad de aplicación, de conformidad con la variación operada en el índice de precios al por mayor, nivel general, confeccionado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos o el organismo oficial que lo sustituya. Las multas deberán ser pagadas dentro del término de cinco (5) días hábiles a partir de la notificación de las mismas y en el lugar señalado por la autoridad que las imponga. El vencimiento de dicho término provocará la mora automática del infractor y viabilizará el reclamo judicial en la forma establecida en el art. 604 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, siendo el certificado de deuda emitido por la autoridad de aplicación el documento habilitante a tal efecto.

Art. 9° — Los actos que impongan apercibimiento solo serán susceptibles de recurso de reconsideración.

El infractor sancionado con multa podrá, a su opción, apelar directamente ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Federal y Contencioso-administrativo de la Capital Federal o interponer recurso de reconsideración, con el que quedará definitivamente cerrada la vía administrativa. La resolución que recaiga en este recurso será apelable ante la mencionada Cámara, en iguales términos que la apelación directa.

Contra los actos que impongan suspensión o caducidad del permiso el o los afectados podrán interponer los recursos previstos por la ley 19.549 y su dec. reglamentario 1759/72.

Se considerará agotada la instancia administrativa con la resolución del secretario de Estado competente. De la misma podrá apelarse ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Federal y Contencioso-administrativo de la Capital Federal.

Las apelaciones y recursos de reconsideración deberán deducirse debidamente fundados dentro

Asimismo, se designa a la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos autoridad de aplicación de la ley. Por tratarse de organismo al que compete promover la mayor eficiencia en la prestación de los servicios portuarios (apart. 25, art. 11, agregado al dec. 75 del 25 de octubre de 1973 por el dec. 2412/77) y se establece un régimen sancionatorio adecuado).

Dios guarde a V. E. — José A. Martínez de Hoz. —
Julio Gómez. — José M. Klix.

Los diez (10) días de notificado el acto y ante el órgano de aplicación el que en su caso, deberá elevar las actuaciones a la citada Cám. dentro de los diez (10) días subsiguientes.

Art. 10. — La presente ley entrará en vigor a partir de la fecha de su promulgación.

Art. 11. — Comuníquese, etc.

LEY 21.893 (*)

Asociaciones profesionales de trabajadores — Prórroga de la suspensión del art. 18 de la ley 20.615 en cuanto prohíbe la intervención del Poder Administrador en la dirección, administración y manejo de fondos.

Sanción y promulgación: 27 octubre 1978.
Publicación: B. O. 1/XI/78.

Citas legales: ley 20.615: XXXIV-A, 36; ley 21.658: XXXVII-D, 3755.

(*) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 21.893.

Buenos Aires, 11 de octubre de 1978.

Excmo. señor Presidente de la Nación:

Tengo el agrado de dirigirme al Primer Magistrado, elevando a su consideración un proyecto de ley por el que se prorroga la suspensión de la vigencia del art. 18 de la ley 20.615, en tanto el mismo prohíbe la intervención del Poder Administrador en la di-

(**) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 21.894.

Buenos Aires, 21 de setiembre de 1978.

Excmo. señor Presidente de la Nación:

Tengo el honor de elevar al Primer Magistrado la consideración del adjunto proyecto de ley, por el que se incorpora un nuevo título a la ley de impuesto a las ganancias, texto ordenado en 1977, con el objeto de contemplar, a los fines de este gravamen, el ajuste por inflación del resultado impositivo.

La medida que se propone forma parte del conjunto de disposiciones oportunamente programadas con miras a adaptar el sistema impositivo a la inflación —sin impulsarla— tendiendo a lograr una mayor equidad en la distribución de la carga impositiva.

Art. 1° — Prorrógase desde el 1 de octubre de 1978 hasta el 30 de setiembre de 1979, la suspensión de la vigencia del art. 18 de la ley 20.615.

Art. 2° — Comuníquese, etc.

LEY 21.894 (**)

Impuesto a las ganancias — Ajuste por inflación del resultado impositivo — Régimen — Incorporación de normas a la ley 20.628 (t. o. 1977).

Sanción y promulgación: 27 octubre 1978.
Publicación: B. O. 1/XI/78.

Citas legales: ley 20.628 (t. o. 1977): XXXVIII-A, 222; ley 21.695: XXXVIII-A, 15; D. 465/74: XXXIV-A, 326; ley 21.281: XXXVI-B, 1045; ley 21.287 (t. o. 1977): XXXVIII-A, 196; ley 21.280 (t. o. 1977): XXXVIII-A, 251; ley 11.683 (t. o. 1974): XXXIV-C, 2098; ley 21.858: XXXVIII-C, 2437; ley 21.489: XXXVII-A, 73; ley 21.589: XXXVII-C, 2478.

Art. 1° — Incorpórase a la ley de impuesto a las ganancias, t. o. en 1977, a continuación del art. 91 y como título aparte, los siguientes artículos:

rección, administración y manejo de fondos de las asociaciones profesionales de trabajadores.

La medida que se propicia tiene por finalidad posibilitar el cabal cumplimiento de los objetivos propuestos con la sanción de la ley 21.658, que prorrogara tal suspensión hasta el 30 de setiembre de 1978, en lo que hace a la corrección de los factores que distorsionaron la organización de dichas asociaciones ampliando el lapso en forma prudencial de modo de permitir completar la tarea emprendida.

Dios guarde a V. E. — Horacio T. Liendo.

Este proyecto se basa en el principio de que el impuesto no debe recaer sobre las ganancias meramente nominales, cuando la empresa ha debido desenvolverse en circunstancias de inestabilidad monetaria. Ello, por cuanto dichas ganancias así consideradas no siempre representan en términos reales la verdadera variación operada en el patrimonio, pudiendo ocurrir que en muchos casos no haya habido variación alguna y que en otros, la realidad de los hechos demuestre una variación en sentido negativo.

Tal circunstancia ha sido tenida en cuenta al delinearse la política tributaria a instrumentar por el actual Gobierno, pero su puesta en marcha debió forzosamente sujetarse a la situación de las finanzas públicas y a su gradual reacondicionamiento.

Así, mediante el dictado de la ley 21.489 se estableció un régimen optativo de actualización de bienes de cambio mediante el pago de una alícuota reducida. Dicho régimen trató de contemplar en la

internacional llevada a cabo al efecto, con el auspicio de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (O. C. M. I.), celebrada en la ciudad de Londres, capital del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, cuyo texto forma parte de la presente ley.

Art. 2° — Deróganse las leyes 16.862 y 19.843 y toda otra disposición que se oponga a las disposiciones del Convenio que se aprueba por el art. 1° de la presente ley.

Art. 3° — Comuníquese, etc.

Nota: Esta ley se publicó sin anexos, en Boletín Oficial del 24/IX/79.

LEY 22.080 (*)

Política portuaria nacional — Aprobación.

Sanción y promulgación: 18 setiembre 1979.
Publicación: B. O. 24/IX/79.

(*) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 22.080.

Buenos Aires, 13 de setiembre de 1979.

Excmo. señor Presidente de la Nación:

Tenemos el honor de dirigirnos al Primer Magistrado a efectos de elevar a su consideración el adjunto proyecto de ley por el cual se establece la política portuaria nacional.

Los objetivos tenidos en mira para formularla, son los de tender al desarrollo de una infraestructura portuaria que permita cumplir con las pautas programáticas elaboradas por el Gobierno de la Nación para el ámbito económico de los intereses marítimos en esta área específica.

Los puertos y las vías navegables como medios primordiales de comunicación y de intercambio comercial, así como también, como elementos conso-

cial a las técnicas y elementos de salvataje imperantes en las modernas flotas, lo que redundaría, además de la seguridad de los hombres de mar, en un mayor prestigio internacional de nuestra industria naval. Así lo han entendido, al ser consultados los organismos nacionales técnicos en la materia, al emitir su opinión unánimemente en favor de la incorporación del instrumento internacional de referencia al ordenamiento jurídico nacional.

Art. 1° — Apruébase la política portuaria nacional que figura en los anexos I, II, III, IV y V que forman parte de la presente ley.

Art. 2° — El Poder Ejecutivo nacional reglamentará la presente ley dentro de los ciento veinte (120) días, contados a partir de la fecha de su publicación.

Art. 3° — Comuníquese, etc.

Anexo

POLITICA PORTUARIA NACIONAL

Políticas Generales

1. Objeto

Establecer las bases para el desarrollo de una infraestructura portuaria que cubra todo el litoral fluvial y marítimo, insertada en el sistema nacional de transporte para servir a la economía nacional y regional, a los intereses del desarrollo y de la seguridad

de la integración regional y nacional justifican la formulación de la política propuesta.

Para ello, se la instrumentó en cinco anexos que abarcan la política portuaria, a saber: Políticas generales fluvial, la del sector Bahía Blanca-Buenos Aires, la referida a los puertos patagónicos y la correspondiente al sector Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Entre los aspectos que se contemplan, pueden señalarse los siguientes: la recuperación de las vías navegables fluviales como medios primordiales de comunicación y de intercambio comercial y la gravitación que en tal sentido tendrán las grandes obras hidráulicas proyectadas y a proyectarse; la explotación pesquera como elemento generador de la producción zonal, la explotación de los puertos nacionales, provinciales o privados; la financiación de las obras de infraestructura portuaria y las características que éstas deben reunir, etcétera.

Dios guarde a V. E. — José A. Martínez de Hoz. — David R. H. de la Riva. — Albano E. Harguindeguy.

Por los motivos precedentemente expuestos, consideramos que, con la sanción y promulgación del proyecto de ley que se acompaña, se hará posible la pronta entrada en vigor de un convenio cuyos beneficios son compatibles con el interés nacional en la materia.

Dios guarde a V. E. — Carlos W. Pastor. — José A. Martínez de Hoz. — David R. H. de la Riva.

dad nacionales, al afianzamiento de la población, su cultura y nacionalidad y contribuya a la recuperación de las vías navegables como canales vitales para el intercambio e integración nacional.

2. Responsabilidad

La responsabilidad primaria de la ejecución de las políticas que más adelante se enumeran, corresponden al Ministerio de Economía. Las Secretarías de Estado de Intereses Marítimos y de Transporte y Obras Públicas propondrán al Ministerio de Economía y éste al Poder Ejecutivo nacional la aprobación de planes reguladores que contemplen la obtención de los objetivos y el cumplimiento de las políticas fijadas en el presente.

La participación de todos los sectores del quehacer nacional, oficiales y privados, para coadyuvar al desarrollo de los puertos y su respectiva zona de influencia, se realizará dentro del marco de las políticas que forman parte de la presente ley.

3. Políticas

3.1. Concentrar la capacidad de inversión del Estado según las prioridades que se establezcan, en aquellos puertos que, por su ubicación, infraestructura existente y área de influencia, razones de seguridad nacional, no convengan sean construidos y operados por la actividad privada.

3.2. Las obras portuarias existentes; así como las que en el futuro se construyan, y su correspondiente equipamiento, utilaje e instalaciones para almacenaje, deberán adecuarse a las más modernas técnicas de transporte y movimiento de cargas, dimensionándose para cubrir las necesidades del mediano plazo, pero en forma tal que puedan ampliarse para subvenir a las de largo plazo. Para tal fin se procederá a rever los planes reguladores existentes.

3.3. Los puertos deberán permitir transferir las cargas generadas en su zona de influencia con rapidez, seguridad y el máximo de economía.

3.4. Las instalaciones especiales para combustibles líquidos en los puertos comerciales, dentro de lo practicable, servirán sólo para la recepción y entrega de productos elaborados; debiendo ejecutarse el movimiento de petróleo crudo por boyas fuera del puerto. La operación de derivados livianos y gases no será realizada en muelles en los cuales se efectúen operaciones comerciales de otra índole.

3.5. Toda construcción portuaria deberá prever la existencia de los espacios adecuados para satisfacer las necesidades actuales y potenciales del quehacer portuario; así como también un área suficiente, alrededor del puerto, para la instalación de industrias u otras actividades cuyo funcionamiento esté ligado a la actividad portuaria.

Esta área constituirá con el puerto un conjunto que estará vedado a cualquier otro tipo de instalaciones.

En el mismo concepto deberá incluirse, cuando sea necesario, las instalaciones requeridas para la defensa nacional y el desarrollo de actividades náuticas deportivas; estas últimas no deberán interferir en el movimiento comercial portuario.

3.6. La administración de los puertos comerciales será efectuada por la Administración General de Puertos, salvo en los casos que el Poder Ejecutivo nacional determine la adopción de otros tipos de administración.

3.7. La financiación de obras de infraestructura portuaria provendrá de partidas especiales y específicas de los presupuestos de inversión de la Nación para los puertos nacionales, pudiendo ser complementada con recursos provenientes de la Administración General de Puertos, dentro de sus posibilidades financieras y exclusivamente para aquellas obras que por sus características sean comercialmente rentables. La financiación también podrá provenir de:

3.7.1. Recursos especiales de organismos y empresas estatales cuando la obra portuaria se efectúe para el uso particular o específico de los mismos.

3.7.2. Recursos provinciales o municipales para el caso de puertos provinciales o municipales.

3.7.3. Recursos de empresas privadas cuando la obra portuaria se efectúe para el uso particular o específico de las mismas.

3.7.4. Recursos compartidos de origen nacional, provincial, municipal o privado en asociación mixta, en cualquiera de las formas legales posibles, cuando así sea de interés.

La financiación de la instalación, ampliación, renovación y mantenimiento del utilaje portuario necesario para atender el tráfico comercial en los puertos nacionales o administrados por la Administración General de Puertos, provendrá normalmente de recursos propios de esa empresa.

Dicha financiación deberá ser reemplazada con recursos de organismos y empresas estatales provinciales, municipales o de empresas privadas en forma individual o compartida, cuando el equipamiento se efectúe para el uso particular o específico de los mismos, o en forma compartida, respectivamente.

3.8. El plan regulador de cada puerto deberá determinar en cada caso las instalaciones de abastecimiento de agua y combustibles, tomas de energía eléctrica y comunicaciones, telefónicas e instalaciones contra incendio que sean necesarias para la operación comercial del puerto, las operaciones de apoyo y la defensa nacional.

2.3. Habilitar los puertos fluviales existentes que se seleccionen y/o los que se proyecten instalar en el futuro de forma tal que operando con medios fluvio-marítimos sirvan con eficacia a la transferencia desde y hacia los puertos de aguas profundas del país.

Anexo III**POLITICA PORTUARIA NACIONAL****Sector Bahía Blanca****Buenos Aires****1. Objetivo.**

Además de dar cumplimiento a las políticas portuarias generales se deben establecer las bases para el desarrollo de una infraestructura portuaria en el sector costero, comprendido entre los puertos de Bahía Blanca y Buenos Aires, creando o mejorando adecuadas condiciones de accesibilidad y equipamiento.

2. Políticas particulares

2.1. Concretar la capacidad de inversión en aquellos puertos existentes, que por la evolución favorable del desarrollo de sus zonas de influencia requieran mejorar sus instalaciones con la adopción de métodos modernos de operación portuaria, cargas unitizadas y buques especializados.

2.2. Concretar la construcción de puertos de aguas profundas que, integrados con los sistemas existentes, permitan las operaciones de buques de gran porte, a fin de posibilitar la reducción de los fletes, en beneficio de la economía nacional.

2.3. Incrementar las facilidades de apoyo a pesqueros, ya sea mejorando las instalaciones existentes o desarrollándolas donde sea conveniente de modo que permitan la explotación del mar argentino por medio de buques adecuados de moderna tecnología.

Las facilidades pesqueras deberán prever servicios que permitan la implantación de instalaciones de industrialización del producto y prever las zonas donde se puedan efectuar las reparaciones de las unidades.

Anexo IV**POLITICA PORTUARIA NACIONAL****Sector Patagónico****1. Objetivo**

Además de dar cumplimiento a las políticas portuarias generales se deben establecer las bases para lograr el desarrollo de una infraestructura portuaria

patagónica que provea el acceso seguro y económico a las zonas de influencia de los puertos, mediante su adecuada ubicación.

2. Políticas Particulares

2.1. Clasificar los puertos existentes en puertos de ultramar, de cabotaje, o pesquero, para definir sus necesidades de mejoras.

2.2. Incrementar las facilidades de apoyo a buques pesqueros ya sea mejorando las instalaciones portuarias existentes o desarrollándolas donde sea conveniente de modo de permitir la explotación del mar argentino por medio de buques adecuados de moderna tecnología. Las facilidades pesqueras deberán prever servicios que permitan la implantación de instalaciones de industrialización del producto y prever las zonas donde se puedan efectuar las reparaciones de las unidades.

Anexo V**POLITICA PORTUARIA NACIONAL****Sector Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur****1. Objetivo**

A fin de dar cumplimiento a las políticas portuarias generales, se deben establecer las bases para lograr el desarrollo de una infraestructura portuaria antártica, fueguina e insular creando adecuadas condiciones de accesibilidad y equipamiento que permitan la integración de este sector con el sistema nacional de transporte.

2. Políticas Particulares

2.1. Concretar la construcción de puertos que sirvan de apoyo a las actividades pesqueras y de otro tipo donde sea conveniente, de modo de facilitar la explotación del mar argentino por medio de buques adecuados de moderna tecnología.

Las facilidades pesqueras no deberán incluir instalaciones de industrialización del producto al sur del paralelo 60 de latitud sur.

2.2. El desarrollo de las facilidades de apoyo a pesqueros deberá preverse con criterio sectorial y de defensa nacional de modo que la combinación de facilidades de apoyo permitan una utilización plena y racional de toda el área marítima.

la Nación para optar en las coberturas requeridas. La Caja Nacional de Ahorro y Seguro deberá ser invitada a participar en toda contratación.

b) Se efectuará en base a un pliego de condiciones uniformes, estableciendo además de las otras formalidades, lugar, fecha y hora de apertura.

c) Se adjudicará la cobertura a la mejor propuesta. La Caja Nacional de Ahorro y Seguro gozará de preferencia en caso de igualdad de ofertas.

Queda excluida de lo dispuesto en el presente artículo la cobertura de seguros comprendida en la ley 17.336.

Art. 2° — Derógase el art. 2° de la ley 16.793.

Art. 3° — Comuníquese, etc.

LEY 22.202 (*)

Presupuesto general para el ejercicio 1980.

Sanción y promulgación: 25 de marzo 1980.
Publicación: B. O. 2/IV/80.

(*) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 22.202.

Buenos Aires, 8 de marzo de 1980

Excmo. señor Presidente de la Nación:

Tengo el honor de dirigirme al Primer Magistrado para someter a su consideración del proyecto de ley de presupuesto general de gastos y el cálculo de recursos de la Administración nacional para el ejercicio del año 1980.

Para la elaboración de este presupuesto se ha continuado la tarea de años anteriores, que ha permitido hacer del presupuesto un instrumento efectivo de ordenamiento del Estado. Se logró así una nueva e importante reducción de la necesidad de financiamiento del sector público, denominada generalmente déficit global, que se ubica en un nivel compatible con una tasa de inflación sustancialmente más baja que la de 1979, y que se compara favorablemente con la mayor parte de los países occidentales, tanto desarrollados como en vías de desarrollo.

A fines de 1979 del volumen total de créditos del sistema bancario, sólo un 18 % correspondía a las empresas y organismos del Estado. Si bien esto excluye el endeudamiento del Estado por títulos públicos, debe tenerse presente que si por el otro lado se consideran también las entidades financieras no bancarias, que sólo prestan excepcionalmente a empresas públicas, así como los préstamos directos

Citas legales: ley 21.581; XXXVII-C, 2464; ley 18.610 (t. o. 1971); XXXI-B, 1590; ley 22.016; XXXIX-B, 1270; ley 20.628 (imp. a las ganancias - t. o. 1977); XXXVIII-A, 222; ley 21.287 (imp. sobre los capitales - t. o. 1977); XXXVIII-A, 196; ley 19.686; XXXII-C, 3336; ley 18.881; XXXI-B, 2791; ley 11.672; 1920-1940, 296; D. ley 23.354/56 (ley de contabilidad); XVII-A, 154; D. 5720/72 (Contrataciones del Estado); XXXII-C, 3628; ley 21.608; XXXVII-C, 2513; ley 22.095; XXXIX-D, 3632; ley 21.695; XXXVIII-A, 15; ley 21.778; XXXVIII-B, 1385; ley 18.586; XX-A, 148; ley 15.336; XX-A, 67; ley 17.574; XXVII-C, 2912; ley 19.227; XXXI-C, 2855; D. 3616/76; XXXVII-A, 278; ley 14.392; XIV-A, 211; D. 2964/58; XVIII-A, 645; ley 19.758; XXXII-C, 3393; ley 16.432; XXI-A, 282; ley 16.662; XXV-A, 4; ley 21.757; XXXVIII-A, 96; ley 21.550; XXXVII-B, 1410; D. ley 140.890/43; III, 38; ley 21.981; XXXIX-B, 1207; D. 3859/77; XXXVIII-A, 178; Constitución Nacional; 1852-1880, 68 y XVII-A, 1; ley 11.682 (t. o. 1972); XXXII-C, 3473.

Art. 1° — Fijase en la suma de treinta y siete billones doscientos cuarenta y ocho mil cuatrocientos sesenta y un millones de pesos (\$ 37.248.461.000.000) el total de las erogaciones del presupuesto general de la Administración nacional (Administración central, cuentas especiales y organismos descentralizados) para el ejercicio de 1980, con destino a las finalidades que se indican a continuación, que se detallan por función en la planilla 1 y analíticamente en las planillas 2, 3, 4 y 5 anexas al presente artículo

de empresas del exterior a otras radicadas en el país, la proporción no se altera significativamente. Frente al aumento previsible del volumen total de crédito en términos reales, como resultado de la progresiva reconstrucción del sistema financiero y de la monetización de la economía, y siendo las necesidades de financiamiento del sector público menores en 1980 que en 1979, el efecto sobre el sector privado será menor aún.

Por otra parte corresponde señalar que esas necesidades de financiamiento se originan fundamentalmente en inversiones, que, aunque fueran privadas, requerirían también del crédito. Debe recalcar-se que esas inversiones se financian en su mayor parte con recursos corrientes —es decir con ahorro del propio sector público— y sólo en una proporción menor con créditos, proporción ésta que probablemente sería igual o superior si se tratara de inversión privada. Si no se consideraran estas empresas como parte del sector público, puesto que son en esencia diferentes a la Administración pública propiamente dicha, y se descontaran las transferencias que a las mismas efectúa el presupuesto nacional, éste cerraría con un déficit mínimo.

Pero más importante que esto es el avance logrado en el uso más eficiente de los recursos públicos. La tarea de ordenamiento, estudio y priorización de inversiones del sector público, encarada en forma sistemática desde 1976, está dando crecientes resultados, permitiendo atender las necesidades de inversión con recursos que representan una propor-

Finalidad	Total	Erogaciones Corrientes	Erogaciones de Capital
— En millones de \$ —			
Administración general	3.485.876	3.154.109	331.767
Defensa	5.623.165	4.613.229	1.009.866
Seguridad	2.343.178	2.098.973	244.205
Salud	1.102.460	816.553	285.907
Cultura y Educación	4.620.288	4.197.759	422.529
Desarrollo de la Economía	13.329.867	8.316.812	5.013.055
Bienestar Social	7.044.098	4.546.665	2.497.433
Ciencia y Técnica	1.093.158	777.783	315.375
Deuda Pública	86.371	86.371	—
Subtotal:	38.728.461	28.608.324	10.120.137
Economías a realizar:	1.480.000	1.000.000	480.000
Total:	37.248.461	27.608.324	9.640.137

ción menor del producto bruto interno, ello sin dejar de tender necesidades efectivas en el terreno económico, social, estratégico y cultural, sino por exclusión de inversiones innecesarias, postergables o —cuando son de tipo económico— no rentables. Al mismo tiempo la adecuada planificación de las inversiones, su financiación previamente asegurada en condiciones favorables, la aguda competencia que existe entre las empresas privadas que compiten por la realización de cada proyecto, y la ejecución de cada obra en forma eficiente y dentro de los plazos programados, ha permitido una importante reducción de costos en términos reales. De modo que, con una proporción menor del producto bruto que en los últimos cuatro años —en los que se ha debido absorber mucha inversión contratada con anterioridad no prioritaria o no rentable, mal programada, deficientemente financiada y mal ejecutada— se hace ahora más inversión física que entonces. Si bien esto ha sido el resultado concreto de la tarea de planeamiento de distintos organismos, debe destacarse que ello es también consecuencia de una creciente racionalidad de las decisiones que se adoptan en todos los sectores del Gobierno, y de una política económica sin la cual no hubiera sido posible lograr ese gran interés mundial por ofrecer financiación en inmejorables condiciones y por participar como contratista en la ejecución de obras públicas en la Argentina.

En la idea de no destinar recursos públicos a aquello que puede ser cubierto por el sector privado se continúa con la privatización de empresas públicas, total en algunos casos, como la Empresa Flota Fluvial del Estado Argentino, y parcial o periférica en otros. También se recurre en forma creciente a la ejecución de grandes obras públicas por el sistema de peaje, con lo cual se transfieren al sector pri-

vado obras que tradicionalmente han estado a cargo del Estado. Con ello se descarga al Sector Público de estas tareas y se logra una ejecución más eficiente, ya que el concesionario tiene un interés directo en realizar la obra al menor costo y plazo posibles, y tiene, por ser empresa privada, mayor flexibilidad operativa.

Se continúa también la transferencia de servicios a las provincias y a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Ello tiene una doble fundamentación: por una parte, las reformas fiscales de los últimos años —tanto en el orden nacional como provincial— han aumentado en una medida muy significativa los recursos provinciales en términos reales, siendo parte de ese aumento una transferencia indirecta de recursos nacionales a las provincias (por ejemplo, por eliminación de derechos de exportación, que no son coparticipados, y su reemplazo por impuestos coparticipados). Por otra parte, la cercanía del administrador con la cosa administrada lleva a una mayor eficiencia. Esto es palpable en el caso de las escuelas, donde la transferencia a las provincias ha permitido racionalizar y prestar mejor servicio al mismo tiempo, por ejemplo, con la unificación de escuelas próximas con pocos alumnos cada una. La idea de transferir a las provincias la mayor parte de los servicios que se encuentran en su jurisdicción tiene también una connotación política, al conferir mayores responsabilidades a los gobiernos provinciales y darles, de ese modo, mayor capacidad de decisión. Esto es federalismo efectivo.

La disminución de agentes del sector público operada en los últimos años, especialmente en grandes empresas públicas, en las provincias y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, así co-

Art. 2° — Estímase en la suma de treinta y tres billones cuatrocientos cincuenta y nueve mil doscientos sesenta y un millones de pesos (\$ 33.459.261.000.000) el cálculo de recursos de la Administración nacional destinado a atender las erogaciones a que se refiere el art. 1°, de acuerdo con la distribución que se indica a continuación y el detalle que figura en planillas 6, 7, 8 y 9 anexas al presente artículo.

— En millones de \$ —	
Recursos de Administración Central	17.852.477
Corrientes	17.852.477
Recursos de Cuentas Especiales	10.219.096
Corrientes	10.151.565
De Capital	67.531
Recursos de Organismos Descentralizados	5.387.688
Corrientes	5.369.263
De Capital	18.425
Total:	33.459.261

mo la efectiva racionalización y reorganización de empresas estatales, ha permitido eliminar gastos improductivos. Esto, unido al ahorro logrado por mayor eficiencia en las inversiones públicas y por privatizaciones y transferencias a provincias, ha permitido liberar fondos para mejorar las remuneraciones de los agentes públicos en términos reales. En algunas empresas, como Ferrocarriles Argentinos y Y. P. F., el avance ha sido ya sustancial, mientras que en otros sectores, especialmente en la Administración nacional propiamente dicha, se ha programado un aumento mayor para 1980.

Empero, la mayor eficiencia de las empresas públicas se ha volcado también en parte a las tarifas, permitiendo que éstas fueran reducidas en general en términos reales en 1979, sin que por ello sean insuficientes. De este modo la mayor eficiencia del sector público se vuelca en parte a quienes trabajan en ese sector y en parte al público en general, permitiendo al mismo tiempo generar recursos para financiar el desarrollo.

Como en años anteriores, la confección del presupuesto implicó no sólo una decisión sobre gastos corrientes y de capital, ingresos tributarios y otros ingresos corrientes y financiamiento del desequilibrio, sino también una decisión sobre tarifas de los servicios públicos y precios de los bienes vendidos por empresas del Estado y sobre el nivel de endeudamiento incremental real de las empresas y organismos estatales. De este modo, el presupuesto ad-

Art. 3° — Los importes que en concepto de "erogaciones figurativas" se incluyen en la planilla 10 anexa al presente artículo, por un importe total de seis billones cuatrocientos dieciocho mil seiscientos catorce millones de pesos (\$ 6.418.614.000.000) constituyen autorizaciones legales para imputar las erogaciones a sus correspondientes créditos, según el origen de las contribuciones para cuentas especiales y organismos descentralizados, quedando en consecuencia establecido el financiamiento por contribuciones en la suma de seis millones cuatrocientos dieciocho mil seiscientos catorce millones de pesos (\$ 6.418.614.000.000), de acuerdo al detalle que figura en la planilla 11 anexa al presente artículo.

Art. 4° — Como consecuencia de lo establecido en los arts. 1°, 2° y 3° estimase el siguiente balance financiero preventivo cuyo detalle figura en las planillas 12, 13 y 14 anexas al presente artículo.

— En millones de \$ —	
Erogaciones	37.248.461
Recursos	33.459.261
Necesidad de financiamiento	3.789.200

quiere un carácter más amplio que el que tenía hasta 1976, constituyendo una expresión global sobre la política económica y sobre las funciones del Estado en la economía argentina.

1. Modificación de la estructura presupuestaria

Tal como se anticipó en el mensaje de la ley de presupuesto para el ejercicio 1979, el actual proyecto de ley de presupuesto se ha elaborado tomando en consideración una serie de cambios metodológicos resultantes de la introducción de conceptos modernos que, si bien no coinciden plenamente con los que utiliza la contabilidad pública tradicional, procuran otorgar al instrumento presupuestario un mayor contenido económico que el presentado hasta la fecha.

Las modificaciones de mayor importancia son, por una parte, las introducidas en la clasificación económica de las erogaciones, en especial las derivadas del tratamiento de los intereses y la amortización de deudas y de la inversión real, y por la otra, las operadas en la clasificación de los recursos y el financiamiento. Cabe señalar que como consecuencia de estas modificaciones ha sido posible establecer un resultado fiscal que responda ahora al concepto de necesidad de financiamiento.

Estas modificaciones, las cuales se comentarán a continuación, han hecho indispensable el estableci-

Art. 5° — Fijase en la suma de siete billones diecinueve mil novecientos ochenta y cuatro millones de pesos (\$ 7.019.984.000.000) el importe correspondiente a las erogaciones para atender amortización de deudas y, en la suma de setecientos treinta y cuatro mil setenta y ocho millones de pesos (\$ 734.078.000.000) el importe correspondiente a las erogaciones para atender adelantos a proveedores y contratistas, de la Administración nacional, de acuerdo con el detalle que figura en la planilla 15 anexa al presente artículo

Art. 6° — Estimase en la suma de diez billones cuatrocientos sesenta y cinco mil doscientos sesenta y dos millones de pesos (\$ 10.465.262.000.000) el financiamiento de la Administración nacional, excluido el establecido por el art. 3° de la presente ley, de acuerdo con la distribución que se indica a conti-

nuación y el detalle que figura en las planillas 16, 17, 18 y 19 anexas al presente artículo.

— En millones de \$ —	
Financiamiento de Administración central	8.172.980
Financiamiento de cuentas especiales	180.871
Financiamiento de organismos descentralizados	2.111.411
Total:	10.465.262

Art. 7° — Como consecuencia de lo establecido en los arts. 5° y 6° de la presente ley, estimase el financiamiento neto de la Administración nacional

miento de nuevas normas metodológicas para la confección del presupuesto correspondiente a las distintas jurisdicciones de la Administración nacional, como así también para la registración contable del mismo.

Con relación a los cambios producidos en la clasificación de las erogaciones corrientes merece comentarse el realizado con respecto al tratamiento de los intereses de deudas internas o externas. El mismo obedece a la necesidad de evitar que en la cuantificación de los intereses se compute aquella parte de la tasa que esencialmente es una compensación por deterioro inflacionario del capital original; o sea, lo que se propone es cuantificar dentro de los intereses solamente la parte que representa una retribución real al capital, ya que económicamente existe un costo real por intereses cuando la tasa de interés pagada es superior a la tasa de variación de los precios.

El resto de los intereses nominales, que hasta el ejercicio anterior eran considerados como tales, serán registrados a partir de este presupuesto como amortización de deudas, teniendo en cuenta que, como se ha dicho precedentemente, los mismos reflejan la actualización del capital originamente obtenido.

Dentro de las erogaciones de capital se procede a efectuar distintas modificaciones que por su importancia merecen explicitarse con cierto detalle. Primeramente cabe comentar la introducción del concepto de inversión real. Dicho cambio procura otorgar un tratamiento estrictamente económico a la inversión presupuestada, considerando como tal todas aquellas erogaciones resultantes de la adquisición o producción de bienes de capital que aumentan el activo de la Nación en un período dado.

El nuevo concepto de inversión real no incluye los montos correspondientes a los pagos diferidos,

o sea, los correspondientes a adquisiciones efectuadas en ejercicios anteriores, la compra de bienes preexistentes, y los anticipos a proveedores y contratistas a realizar en el ejercicio por bienes que ingresarán en ejercicios futuros. Se trata, entonces, de aislar las erogaciones que reflejan la incorporación de bienes de capital al activo productivo de la Nación, durante el período considerado.

Debe señalarse que esta modificación en la forma de computar las erogaciones en inversión implica considerar, a partir de este momento, no sólo aquellas que darían origen a una obligación de pagar en el ejercicio, sino también aquellas en las que no es así como consecuencia de la adquisición o de la construcción de bienes cuyo pago se opera en ejercicios distintos al de su incorporación, puesto que los mismos cuentan con financiamiento de proveedores y contratistas. El pago de estas erogaciones se efectivizará en su oportunidad a través de la amortización de deudas en el ejercicio correspondiente.

Por lo tanto, este cambio conlleva a incorporar dentro de las estimaciones del uso del crédito, además del correspondiente a instituciones financieras internas y externas, el proveniente de proveedores y contratistas, el cual hasta la fecha no era considerado dentro de las previsiones anuales.

De los restantes cambios en la clasificación de las erogaciones de capital, cabe comentar el referido al tratamiento de la amortización de deudas y a los adelantos a proveedores y contratistas.

Corresponde indicar inicialmente que tanto las erogaciones en amortización de deudas y en adelantos a proveedores y contratistas fueron excluidas de las erogaciones de capital y serán consideradas y aprobadas en forma separada, en razón de que su concepto es típicamente financiero y corresponde considerarlo dentro del conjunto del financiamiento neto del presupuesto y no formando par-

en la suma de dos millones setecientos once mil doscientos millones de pesos (\$ 2.711.200.000.000) destinado a la atención parcial de la necesidad de financiamiento del balance financiero preventivo estimado en el art. 4° de la presente ley, conforme al resumen que se indica a continuación y el detalle que figura en las planillas 20, 21, 22 y 23 anexas al presente artículo

— En millones de \$ —	
Administración central	2.640.666
Financiamiento (art. 6°)	8.172.980
Erogaciones (art. 5°)	5.532.314
	—540.407
Cuentas especiales	
Financiamiento (art. 6°)	180.871
Erogaciones (art. 5°)	721.278
	610.941
Organismos. Descentralizados	
Financiamiento (art. 6°)	2.111.411
Erogaciones (art. 5°)	1.500.470
Total:	2.711.200

te de las erogaciones normales que determinan la necesidad de financiamiento que presta el mismo.

Esto es así también para evitar la duplicación en el gasto que se origina al consignar la amortización de deudas junto con las erogaciones de capital, a las que contribuyó a financiar el crédito que ahora se amortiza. Igual duplicación ocurriría con los adelantos a proveedores y contratistas, de considerárselo como erogación de capital, con la inversión real en la que se incluirán cuando ésta se presu- pueste.

Sobre la amortización de deudas cabe agregar que, tal como se comentó en el punto referido a los intereses de deudas, la misma estará conformada por las respectivas cuotas de vencimiento del capital originalmente obtenido, más la parte correspondiente a los intereses considerados como compensación por el deterioro inflacionario del capital original.

Respecto de las modificaciones efectuadas en la clasificación de los ingresos del presupuesto, cabe señalar especialmente la introducción del concepto de financiamiento. Su consideración responde a la necesidad de mantener una coherencia metodológica con las modificaciones efectuadas en las erogaciones.

Esquemáticamente los recursos del presupuesto estarán formados por todos aquellos ingresos corrientes o de capital que resultan de las operaciones

La diferencia entre la necesidad de financiamiento establecida en el art. 4° de la presente ley y el financiamiento neto estimado por el presente artículo, será atendida mediante la variación de activos y pasivos de corto plazo.

Art. 8° — Facúltase al Poder Ejecutivo a ampliar, en la medida que la evolución en la percepción de los recursos de la Administración central garantice su atención, las erogaciones fijadas por los arts. 1° y 3° de la presente ley, no implicando, en consecuencia, aumento de la necesidad de financiamiento del balance financiero preventivo estimado por el art. 4° de la presente ley.

Déjase establecido que la ampliación de las erogaciones y los recursos a que alude el presente artículo deberá efectuarse una sola vez en el año, durante el segundo semestre.

Art. 9° — El Poder Ejecutivo podrá disponer las reestructuraciones y modificaciones que considere necesarias, incluido cambio de finalidad, función, jurisdicción e inciso, dentro de la suma total fijada por el art. 1° y para las erogaciones figurativas establecidas en el art. 3°, en la medida que dichas reestructuraciones y modificaciones que considere necesarias, incluido cambio de finalidad, función, ju-

normales de la Administración central, los servicios de cuentas especiales y los organismos descentralizados y cuya definición obedece a los conceptos tradicionales: impuestos, tasas, contribuciones, venta de bienes y servicios y activos físicos.

A su vez, el financiamiento estará determinado por:

1. El uso de crédito, sea éste el que provenga de la colocación de títulos públicos, el de instituciones financieras o el de proveedores y contratistas.
2. Los remanentes de ejercicios anteriores por recursos percibidos y no gastados
3. Los adelantos otorgados a proveedores y contratistas en ejercicios anteriores

La relación entre el financiamiento total con las erogaciones en amortización de deudas y en adelantos a proveedores y contratistas arrojará un financiamiento neto que estará destinado a cubrir total o parcialmente la necesidad de financiamiento que resulte de comparar a los ingresos y las erogaciones definidas conforme a los nuevos criterios metodológicos ya descriptos.

Corresponde indicar también que la forma de determinar el balance financiero preventivo, conforme lo expresado en la última parte del párrafo precedente; permite obtener un resultado fiscal que refleja, exclusivamente las operaciones normales de la

jurisdicción e inciso, dentro de la suma total fijada por el art. 1° y para las erogaciones figurativas establecidas en el art. 3°, en la medida que dichas reestructuraciones y modificaciones no alteren la necesidad de financiamiento del balance financiero preventivo estimado en el art. 4°. Esta facultad comprende también a la eventual ampliación de las erogaciones a que se refiere el art. 8° de la presente ley.

El Poder Ejecutivo podrá delegar en los ministros la facultad a que se hace referencia en el presente artículo debiendo en todos los casos tomar intervención el ministro de Economía.

Art. 10. — Autorízase al Poder Ejecutivo para introducir en los presupuestos de los servicios de

cuentas especiales y de organismos descentralizados las ampliaciones o reducciones que sean indispensables para su desenvolvimiento, dentro de sus posibilidades financieras y en la medida que las mismas no aumenten la necesidad de financiamiento del balance financiero preventivo estimado en el art. 4° de la presente ley.

Autorízase asimismo al Poder Ejecutivo para introducir ampliaciones o reducciones en los presupuestos de los servicios de cuentas especiales y organismos descentralizados que modifiquen la necesidad de financiamiento del balance financiero preventivo a que se refiere el art. 4°, sólo en aquellos casos en que su atención se efectúe mediante el uso

Administración nacional, y consecuentemente tiene un mayor contenido económico que el resultante de la aplicación de los conceptos tradicionales de la contabilidad pública.

Finalmente, resulta conveniente explicitar algunas de las razones que decidieron la adopción de una metodología como la descrita precedentemente para la elaboración del proyecto del presupuesto de 1980.

Desde el punto de vista económico, interesa conocer los diversos efectos causados por el proceso de erogaciones y recursos públicos y su empleo para obtener los distintos objetivos procurados por el Gobierno.

Esta nueva metodología, que permite determinar la necesidad de financiamiento, es de fundamental importancia en orden a brindar un indicador que resuma las medidas de carácter fiscal que tienen impacto en la administración de la deuda y en la política monetaria global.

Por otro lado, cuando se trata de analizar la interacción entre los sectores público y privado de la economía, se requiere considerar magnitudes macroeconómicas, tales como el consumo, el ahorro y la inversión, desdoblando las mismas en sus dos componentes: público y privado. Así tendremos el consumo público y privado, la inversión real pública y privada, el ahorro público y privado.

Disponiendo de tales magnitudes es posible efectuar el análisis de la incidencia del sector público en la evolución económica, y ello es factible debido a que a través del presupuesto, tal como se elabora en este proyecto, se individualizan y cuantifican las magnitudes mencionadas.

Esta concepción en la elaboración del presupuesto se apoya en el criterio seguido internacionalmente en el tratamiento de las cuentas públicas, que además de las ventajas ya señaladas en cuanto a la

incidencia del sector público en la actividad económica general, permite realizar comparaciones homogéneas con otros países.

2. Criterios y pautas aplicados en la confección del presupuesto de 1980

El proceso presupuestario, iniciado en el mes de junio de 1979, tuvo como punto de partida una directiva para la elaboración de los anteproyectos de las jurisdicciones de la Administración nacional.

En dicha directiva se establecía que, como parte importante de la política fiscal para el año 1980, se consideraba imprescindible la adecuación del gasto público a las posibilidades de su financiamiento, con el propósito de evitar desequilibrios que exigieran para su atención un excesivo endeudamiento, y, a su vez, alcanzar un nivel de erogaciones compatible con las reales posibilidades de la economía en su conjunto y con la actual política de reordenamiento del sector público.

Teniendo en cuenta el criterio antes señalado se fijó como objetivo que el nivel de gastos a prever para 1980 fuese semejante al vigente para el ejercicio 1979. Se establecía también que el objetivo general de contención del gasto no impediría prever refuerzos en las erogaciones de aquellos programas o actividades que se considerasen imprescindibles o que se destinaren a la atención de los que por su carácter prioritario fuese necesario crear, debiéndose, en tales casos, obtener su financiamiento a través de la reducción de otros programas y actividades que no tuviesen tal carácter.

De acuerdo a lo antes señalado, el presupuesto nacional para el ejercicio 1980 ha sido elaborado según las siguientes pautas:

a) Para las erogaciones en personal se han efectuado ajustes de modo de aproximar las plantas o la dotación efectivamente ocupada, incluyéndose luego la previsión presupuestaria necesaria para el financiamiento de la reiniciación del proceso de je-

de remanentes de ejercicios anteriores o la utilización de adelantos otorgados a proveedores y contratistas en ejercicios anteriores.

Art. 11. — Autorízase al Poder Ejecutivo para introducir las ampliaciones o reducciones que sean indispensables en los montos consignados para la amortización de deudas y los adelantos a proveedores y contratistas fijados por el art. 5° y para el uso del crédito previsto en el financiamiento de la Administración nacional estimado por el art. 6°, en la medida que las mismas no modifiquen el financiamiento neto estimado en el art. 7°.

Art. 12. — El Poder Ejecutivo distribuirá los créditos de la presente ley y la eventual ampliación de los mismos, por programas y partidas, cargos y horas de cátedra de personal permanente y temporario y proyectos de trabajos públicos, según corresponda, quedando facultado para introducir las modificaciones necesarias en dicha distribución.

El Poder Ejecutivo podrá delegar en los ministros la facultad otorgada por el presente artículo, a fin de que distribuyan las reestructuraciones y modificaciones que estos realicen, en función de lo esta

rarquización en las remuneraciones del personal, que supone para 1980 un crecimiento promedio real de un 15 %.

Este tipo de crecimiento incide en las previsiones presupuestarias de los rubros de personal y en otros, que tienen un tratamiento equivalente, que se hallan incluidos dentro de las transferencias.

b) Para los gastos en bienes y servicios e inversión real el criterio seguido fue el de obtener una reducción en términos reales, atendiendo a las particularidades de cada caso.

c) Las restantes erogaciones están vinculadas, fundamentalmente con las transferencias que efectúa el presupuesto nacional a otros componentes del sector público como provincias y empresas.

En lo que hace a transferencias a provincias es conveniente distinguir aquellas que se canalizan mediante la afectación de recursos especiales (Fondo Nacional de la Vivienda, Fondo de Desarrollo Regional, etc.), que evolucionan conforme a los ingresos, de las originadas en el Tesoro Nacional, que siguiendo la política trazada en los últimos años, presentan un fuerte decrecimiento, en términos reales.

El criterio general imperante es que las provincias deben tender a financiarse con sus recursos propios e incluso contribuir en la medida que ello sea posible, a la financiación de obras que se realicen en el ámbito provincial y que se ejecuten por organismos nacionales.

La reducción de la contribución del Tesoro Nacional a las provincias se hace posible teniendo en cuenta el importante crecimiento que se prevé en los recursos del sistema de coparticipación federal y en sus recursos propios. El comportamiento que se prevé en sus erogaciones está influido por la incidencia de los servicios nacionales que se transfieren a dichas jurisdicciones.

No se prevén para 1980 contribuciones al Tesoro Nacional por parte de las provincias

En relación a las transferencias a las empresas y sociedades del Estado, el nivel total de dichas

transferencias se mantiene aproximadamente invariable con relación a 1979; sin embargo, si consideramos exclusivamente las transferencias del Tesoro Nacional a dichos entes, en términos reales, su decrecimiento es significativo.

En este sector se prevé la transferencia a provincias y a la actividad privada de aquellas actividades que no sea indispensable mantener en el ámbito público nacional.

Asimismo debe tenerse en cuenta que dichas empresas y sociedades del Estado efectivizarán, durante 1980, el pago de impuestos nacionales, provinciales y municipales conforme la legislación recientemente aprobada, que establece la derogación de las exenciones impositivas de que gozaban. No realizarán durante 1980 contribuciones directas al Tesoro Nacional.

En consecuencia, tal como se ha señalado, las provincias y las empresas no efectuarán en 1980, aportes al Tesoro Nacional.

d) Teniendo en cuenta el criterio de contención del gasto previsto en la Administración nacional, en algunos organismos descentralizados y cuentas especiales con recursos propios se producirán excedentes de recursos, que por esta ley se destinan a rentas generales, de modo de contribuir a la atención de las erogaciones del Tesoro Nacional. Se ha procurado que la existencia de recursos con afectación específica no sea un obstáculo para una consideración global del gasto público.

3. La necesidad de financiamiento

La necesidad de financiamiento del sector público constituye lo que se denomina comúnmente déficit o desequilibrio. Esta terminología es inapropiada, porque confunde sobre la naturaleza del fenómeno, ya que se trata de una diferencia entre erogaciones totales, excluyendo amortización de deudas, e ingresos totales, excluyendo endeudamiento. El concepto de déficit sugiere, en cambio, el de pérdida o quebranto en un balance de empresa, o sea, una diferencia negativa entre gastos corrien-

blecido en el segundo párrafo del art. 9°. En todos los casos deberá tomar intervención el ministro de Economía.

Asimismo, el Poder Ejecutivo podrá delegar en los señores ministros, secretarios de Estado o cargos equivalentes, la facultad otorgada por el presente artículo para introducir modificaciones a la distribución de créditos. En todos los casos deberá tomar intervención el ministro de Economía o el secretario de Estado de Hacienda según corresponda.

Art. 13. — El Poder Ejecutivo podrá introducir las modificaciones que resulte indispensable realizar en las erogaciones fijadas por los arts. 1°, 3° y 5° de la presente ley correspondiente a las jurisdicciones

45 - Ministerio de Defensa; 46 - Comando en Jefe del Ejército; 47 - Comando en Jefe de la Armada y 48 - Comando en Jefe de la Fuerza Aérea, pudiendo alterar la necesidad de financiamiento del balance financiero preventivo estimado en el art. 4° de la presente ley y el financiamiento neto estimado por el art. 7° de la misma, sólo en la medida que una ampliación o reducción en uno de ellos sea compensada por una ampliación o reducción en el otro.

Art. 14. — Facúltase a la Secretaria de Estado de Hacienda para resolver las dificultades de imputación y registración presupuestaria y contable que pudieren plantearse en las distintas jurisdicciones de la Administración nacional como consecuencia

tes e ingresos corrientes. En este sentido el sector público, globalmente, tiene un elevado superávit. Su déficit se origina fundamentalmente en las inversiones y por ello se trata de una "necesidad de financiamiento".

En el cuadro siguiente se presenta la evolución de la necesidad de financiamiento del sector público total y de la Tesorería, así como el nivel de inversión pública proyectado, de acuerdo a las previsiones formuladas en los presupuestos definitivos de 1978 y 1979 y en el proyecto para 1980.

NECESIDAD DE FINANCIAMIENTO E INVERSION PUBLICA

— en porcentajes del P. B. I. —

Año	Necesidad de Financiamiento			Necesidad de Financiamiento	
	Global	Tesorería		Inversión Pública	Inversión - en % - 1/2
		Total	Monetizado		
	1	a	b	2	
1978 ¹	5.0	2.0	—	11.3	44
1979 ¹	4.0	2.0	—	9.0	44
1980 ²	3.0	1.3	—	8.6	35

a) Incluye transferencias a organismos, cuentas especiales, empresas y provincias - Nivel incluido en el déficit global (columna 1).

b) La parte de la necesidad de financiamiento no monetizada corresponde tanto al endeudamiento neto del Tesoro Nacional con el sector privado como a otros medios de financiamiento tales como la utilización de saldos de depósitos oficiales a través del fondo unificado de cuentas oficiales.

1 Presupuesto definitivo.

2 Proyecto 1980.

Del análisis de esta información surge claramente la decisión de continuar profundizando el saneamiento financiero del sector público.

Ello se refleja en la paulatina reducción de la necesidad de financiamiento total que, para 1980, se prevé alcanzará al 3 % del P. B. I.

Al respecto, y reiterando el objetivo de años anteriores, se prevé no acudir al financiamiento monetario del gasto público, salvo transitoriamente por razones estacionales, o por montos sin real significación.

Por otra parte, se ha previsto una nueva reducción de la inversión la que se situaría en 1980 en el 8,6 % del P. B. I., es decir, en niveles más cercanos al promedio histórico.

De tal forma, atendiendo a la evolución proyectada para 1980 de recursos y gastos del sector público, será posible alcanzar un financiamiento genuino de la inversión que ascienda al 65 % del total, proporción que en una empresa privada sería considerada elevada. Vale decir que la necesidad de financiamiento guarda una relación prudente con el monto de la inversión del sector público, la cual, a su vez, se ubica en un nivel aceptable.

El cumplimiento de los objetivos propuestos reflejarán la determinación de ajustar paulatinamente las actividades del sector público a niveles compatibles con las posibilidades de la actividad económica global, así como el tipo de organización económica deseada.

4. Los ingresos corrientes

El cálculo de recursos corrientes del Tesoro Nacional prevé para 1980 un nivel de ingresos superior al registrado en 1979, medido en términos reales. Además se producirán cambios importantes en la composición de los mismos.

En principio, se prevé un incremento de la recaudación tributaria que superará la reducción de los re-

de la aplicación de los nuevos criterios de presupuestación establecidos para el ejercicio de 1980.

Art. 15. — Autorízase al Poder Ejecutivo para otorgar ayuda financiera, de acuerdo con las condiciones que el mismo establezca, a las empresas de radiodifusión y canales de televisión, administradas y/o intervenidas por el Estado, con cargo a los créditos que autoriza la presente ley.

Art. 16. — Autorízase al Poder Ejecutivo a incorporar los créditos presupuestarios necesarios para hacer frente a erogaciones derivadas de los servicios que se transfieren a las provincias, municipalidad de la ciudad de Buenos Aires y Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, en la medida y por el plazo que demore en hacerse efectiva, compensando esta erogación con los créditos destinados como aportes a dichas jurisdicciones, incluidos en la presente ley. En el caso de que no existan aportes a las mismas o éstos resultaren insuficientes, autorizase al Poder Ejecutivo a hacer frente a esas erogaciones incorporando el respectivo crédito presupuestario y afectando por el importe equivalente, la coparticipación federal de impuestos que le correspondiere, a cuyo

efecto los mencionados entes renunciarán a favor de la Nación la parte pertinente de dichos impuestos. El importe de las ofertaciones ingresará a rentas generales y se hará figurar en el cálculo de recursos.

Art. 17. — Aféctanse los recursos de los servicios de cuentas especiales y organismos descentralizados que se detallan en planilla anexa al presente artículo, y por los importes que en cada caso se indican, los que deberán ser ingresados como contribución a rentas generales durante el ejercicio 1980, con destino al financiamiento de erogaciones a cargo de la Administración central.

Art. 18. — Suspéndese la contribución al Fondo Nacional de la Vivienda establecida por el art. 3º, apartado b) de la ley 21.581, sobre las remuneraciones del año 1980 del personal que se desempeña en el ámbito de la Administración nacional, de las empresas y sociedades del Estado nacional y de los entes binacionales.

Art. 19. — Prorrógase hasta el 31 de diciembre de 1980 la suspensión de la parte del art. 10 de la ley

curso parafiscales provocada por la eliminación de las contribuciones extraordinarias a cargo de provincias y empresas del Estado.

Entre los principales factores de la mayor recaudación impositiva pueden señalarse los siguientes:

a) Tendencia a la neutralidad recaudatoria del régimen de ajustes por inflación sobre el impuesto a las ganancias. Durante 1979 se registró una importante caída en términos reales de la recaudación debido a que, en su primer año de vigencia, el ajuste por inflación a los efectos impositivos tenía carácter optativo. En cambio para 1980 la adopción del citado régimen es obligatoria por lo que se producirá una cierta compensación entre quienes tendrían un ajuste a su favor con los que por el mismo deberán tributar más, por haber obtenido ganancias reales por efecto de la inflación.

b) Efecto de los rezagos fiscales. Las modalidades operativas de liquidación de los impuestos sobre capitales y a las ganancias implican que los resultados de la gestión económica de los contribuyentes de un año dado se reflejan en forma rezagada al año siguiente. Tal circunstancia será determinante de un incremento de la recaudación de 1980 por los conceptos señalados, que superará la del nivel de la actividad económica medida a partir del producto bruto, debido al nivel relativamente elevado de beneficios registrado en 1979.

Igualmente se registrarán incrementos reales en la recaudación de otros impuestos por efecto de la caída en la tasa de inflación prevista, como por

ejemplo en valor agregado e internos unificados, aunque de menor importancia que en los casos señalados.

c) Mayor intensidad fiscalizadora de la Dirección General Impositiva, que se alcanzaría a partir de la aplicación del programa de refuerzos de la planta de personal del organismo recaudador. El ordenamiento general de la legislación tributaria, la severa y eficaz ley de procedimiento tributario sancionada a fines de 1978 y la profunda reorganización de la Dirección General Impositiva han permitido un mejoramiento notable en la eficiencia de la administración tributaria. Corresponde ahora aumentar la dotación de personal de la Dirección General Impositiva para elevarla al nivel que razonablemente debe tener para poder actuar con efectividad. En la comparación con países que recaudan impuestos adecuadamente, la Dirección General Impositiva aparece como excesivamente pequeña. Con la nueva estructura se prevé pasar en un plazo de tres años de 8000 agentes a 15.000, más una planta temporaria de 1650 agentes. Incluyendo esta planta, en 1980 se prevé una incorporación de 4650 agentes, que serán destinados en su mayor parte a inspección, donde aun en tareas sencillas, tienen un rendimiento fiscal muy elevado.

d) Incidencia del comercio exterior. La política de apertura de la economía encarada por el Gobierno ha producido un significativo incremento en el volumen negociado con el exterior. Ello redundará en un mayor nivel de recursos de origen aduanero por impuestos y tasas diversas. En el caso de los derechos de importación de incremento se reflejará no

18.610 (t. o. 1971), que dice: "y serán utilizados exclusivamente en el sostenimiento de las obras sociales comprendidas en el régimen de la presente ley".

Art. 20. — Sin perjuicio de lo establecido por el art. 6° de la ley 22.016, las entidades comprendidas en el art. 1° de dicha ley, con relación a los impuestos a las ganancias y sobre los capitales, deberán sujetarse a lo siguiente:

a) En el impuesto a las ganancias: Las ganancias netas imponibles del ejercicio quedarán sujetas a la tasa establecida por el inc. a) del art. 63 de la ley de impuesto a las ganancias, t. o. en 1977 y sus mo-

dificaciones, o la que se establezca en el futuro para las entidades incluidas en dicho inciso.

b) En el impuesto sobre los capitales: Se considerarán todas ellas incorporadas al art. 2° de la ley del gravamen. Asimismo en el caso en que dichas entidades tengan afectadas a uso exclusivo inmuebles inscriptos a nombre del Estado nacional argentino, deberán considerar a dichos bienes como integrantes del activo computable a los fines del gravamen.

c) Deberán ingresar anticipos en la forma y plazos que determine la Secretaría de Estado de Hacienda, en concepto de pago a cuenta de los im-

sólo en el volumen negociado sino, además, en un mayor nivel de la tarifa promedio. Ello es consecuencia de la reforma arancelaria que permite el ingreso, con derechos altos, de bienes cuya importación estaba prohibida o con aranceles prohibitivos.

e) Eliminación de subsidios al consumo de derivados del petróleo. Durante 1979 se fueron eliminando paulatinamente la mayor parte de los subsidios y exenciones del impuesto a los combustibles, como por ejemplo, las ventas de nafta y gas para uso petroquímico. En el curso de 1980 se prevé la eliminación gradual de los subsidios, incluyendo el otorgado a usinas eléctricas, que se absorberá paulatinamente por incrementos diferenciales de precios.

Ello permitirá financiar en gran medida el costo de las compensaciones que el Tesoro Nacional debe abonar a las empresas petroleras por la diferencia de precios del petróleo importado respecto al nacional, hasta que la diferencia sea absorbida en el proceso de ajuste gradual de tarifas.

Cabe señalar que mientras que en 1979 se compraron petróleo crudo y derivados en el mercado libre internacional que registró un alza desproporcionada, para 1980 se han firmado contratos que permiten cubrir la mayor parte de las necesidades de importación al nivel de precios de los países miembros de la OPEP, de lo que resulta un precio sensiblemente inferior al del mercado libre.

f) Incidencia del crecimiento del producto bruto interno. Este aumento general implica un aumento más que proporcional en los sectores que tributan el impuesto al valor agregado, con un efecto semejante sobre el impuesto a las ganancias

g) Entrada en vigor de la ley 22.016 por la cual se eliminan las exenciones impositivas a las empresas del Estado. Por tal razón se producirá una mayor recaudación de tributos nacionales, aunque la misma será inferior a las contribuciones presupuestarias que el Tesoro Nacional dejará de percibir de las mencionadas empresas.

Por el contrario, la adopción de esta medida fortalecerá la situación de las finanzas provinciales a través del incremento de sus recursos propios y de coparticipación.

Este conjunto de factores explica el aumento de recursos tributarios para 1980.

5. La presión tributaria

La presión tributaria global registra en 1980 un incremento levemente inferior a medio punto del producto bruto interno frente a 1979.

La presión tributaria surge de relacionar con el producto bruto interno los ingresos producidos por los tributos o impuestos nacionales y provinciales, los ingresos paratributarios, que comprenden aquellos que se pueden considerar como tasas-tributos, y los correspondientes a seguridad social, cuyo detalle se informa en el cuadro incluido más adelante.

Con relación a la significación del coeficiente de presión tributaria, cabe destacar que una parte importante de la misma no se destina a la financiación de gastos normales del sector público, sino que representa transferencias de ingresos dentro del sector privado. Tal es el caso, especialmente, de la recaudación del sistema de seguridad social

La situación es análoga cuando se otorgan subsidios, como por ejemplo en el régimen forestal. En la medida que se reemplacen desgravaciones por subsidios directos, la presión tributaria y el gasto público se incrementarán, por el simple hecho de que un subsidio no compensado por el propio contribuyente, como lo es una desgravación, aparece explícitamente en las cuentas del sector público. Macroeconómicamente, sin embargo, la situación no ha variado.

Se ha corregido la serie publicada en el mensaje de la ley de presupuesto de 1979, en especial por las cifras correspondientes a seguridad social, que en 1978 y 1979 resultaron superiores en más de dos puntos del P. B. I. a las previstas anteriormente.

puestos a las ganancias y sobre los capitales que en definitiva les corresponda abonar al vencimiento del plazo para la presentación de la declaración jurada correspondiente al ejercicio fiscal 1980. El monto total de los anticipos de cada impuesto será el que se agrega en planilla anexa al presente artículo. Los anticipos de los gravámenes citados, correspondientes a los ejercicios fiscales siguientes, deberán calcularse e ingresarse de conformidad a las normas generales establecidas o que establezca en el futuro la Dirección General Impositiva.

Art. 21. — El Poder Ejecutivo podrá realizar las operaciones de crédito pertinentes hasta alcanzar el

monto estimado en la presente ley como financiamiento originado en el uso del crédito, pudiendo a tales efectos emitir valores de la deuda pública en la cantidad que resulte necesaria.

Art. 22. — Facúltase al Poder Ejecutivo para determinar, en la emisión de los bonos externos que efectúe según la ley 19.686, las cuotas y plazos de amortización como así también el tipo de interés de los mismos, quedando establecido que las cuotas de amortización serán como mínimo semestrales y los plazos no inferiores a cinco (5) años. En cuanto al tipo de interés será variable y el Poder Ejecutivo po-

Al respecto es importante señalar que el rubro correspondiente a seguridad social incluye una estimación de los aportes por asignaciones familiares a

obras sociales, y al Fondo Nacional de la Vivienda, aunque en este último caso se trata estrictamente de un impuesto con afectación específica.

PRESION TRIBUTARIA
— en porcentajes del P.B.I. —

	1977	1978 ¹	1979 ¹	1980 ²
I - TRIBUTOS NACIONALES	12.15	12.02	11.29	12.50
Ganancias	1.69	1.61	1.08	1.53
Especial a la regularización impositiva. Ley Nº 21.589	0.68	0.13	—	—
Sobre los beneficios de carácter eventual. Ley Nº 21.284	0.04	0.03	0.04	0.04
Sobre capital de las empresas. Ley Nº 21.287	0.48	0.55	0.68	0.88
A la actualización del valor de bienes de cambio. Ley Nº 21.382	0.15	—	—	—
Emergencia a los automotores. Ley Nº 21.409	0.01	—	—	—
Valor agregado	2.88	2.82	3.15	3.04
Internos unificados	1.03	1.30	1.37	1.34
Sellos - Operaciones con divisa:	0.45	0.42	0.46	0.44
A la transferencia de combustibles. Ley Nº 17.597	1.28	1.86	1.28	1.65
De Emergencia a la producción agropecuaria. Ley Nº 21.399	0.32	0.33	0.31	0.28
Derechos de importación	0.80	0.77	1.02	1.10
Derechos de exportación	0.37	0.05	0.02	0.02
Otros	1.97	2.05	1.88	2.18
II - TRIBUTOS PROVINCIALES	2.92	3.44	3.82	3.50
Sellos	0.45	0.53	0.57	0.51
Patente automotor	0.14	0.19	0.29	0.22
Inmobiliario	0.51	0.71	0.83	0.81
Ingresos brutos	1.57	1.75	1.94	1.78
Otros	0.25	0.26	0.19	0.18
III - INGRESOS PARATRIBUTARIOS	0.66	0.78	1.17	0.68
Nacionales	0.62	0.74	1.15	0.85
Provinciales	0.04	0.04	0.02	0.03
IV - SEGURIDAD SOCIAL³	7.36	8.87	8.80	8.80
V - TOTAL	23.09	25.11	25.08	25.48

¹ Cifras provisionales. Para algunos impuestos se incluyen datos definitivos de recaudación.

² Conforme cálculos presupuestarios.

³ Incluye Sistema Nacional de Seguridad Social, Sistemas Provinciales de Seguridad Social, FONAVI, Cajas de Asignaciones Familiares y Obras Sociales.

drá fijar las condiciones para establecerlo y la tasa máxima o mínima a abonar.

Art. 23. — Como excepción a lo establecido por el art. 11 de la ley 18.881, incorporado a la ley 11.672 (Complementaria permanente de presupuesto), facúltase a los organismos mencionados en dicha disposición legal, que no reciban aportes de la Administración central y que cuentan con recursos propios, para que, con la previa conformidad de la Secretaría de Estado de Hacienda, movilicen transitoriamente las disponibilidades en efectivo de tales recursos, invirtiéndolas en valores emitidos por el Gobierno nacional.

Las operaciones que se realicen deberán canalizarse por intermedio del Banco Central de la República Argentina.

Art. 24. — Queda en suspenso hasta el 31 de diciembre de 1980, el plazo de un año a que se refiere el art. 32 de la ley de contabilidad, con respecto a los libramientos correspondientes a los ejercicios 1978 y posteriores que se encuentren a la Tesorería General de la Nación, aun cuando dicho plazo se hubiera cumplido con anterioridad a la vigencia de la presente ley. No obstante, el Ministerio de Economía, por intermedio de la Secretaría de Estado de Hacienda, podrá autorizar la cancelación de los libramientos que por su carácter o condiciones no sean necesarias mantener en vigencia.

Art. 25. — Facúltase al Poder Ejecutivo para consolidar el ejercicio 1980, la deuda flotante y a corto plazo del Tesoro Nacional, a cuyo efecto podrá emitir títulos de la deuda pública y a realizar las demás operaciones de crédito que resulten necesarias.

Art. 26. — El cupo global a que se refiere el art. 10 de la ley 21.608 se fija para 1980 en un billón ciento sesenta y dos mil quinientos millones (\$ 1.162.500.000.000) de pesos.

Este cupo se considera afectado por todos los proyectos de promoción industrial aprobados al 31 de diciembre de 1979 por un monto total de un billón ciento treinta y siete mil quinientos millones de pesos (\$ 1.137.500.000.000).

Art. 27. — Fijase el cupo total para proyectos de promoción minera a que se refiere el art. 31 de la ley 22.095 en quince mil millones de pesos (\$ 15.000.000.000).

Art. 28. — Fijase el cupo global de crédito forestal a que se refiere el punto 1, inc. b) del art. 4° de la ley 21.695 en ciento dos mil setecientos ochenta y cinco millones setecientos treinta mil pesos (\$ 102.785.730.000).

De este monto, el Instituto Forestal Nacional entregará certificados en 1980 por un total máximo de sesenta y un mil seiscientos setenta y un millones cuatrocientos mil pesos (\$ 61.671.400.000).

6. La política salarial

En 1976 el nivel general de remuneraciones del sector público había quedado rezagado, tanto en la comparación con el sector privado como frente a niveles históricos. Ello fue el resultado no querido de un importante incremento del número total de agentes del sector público en los años inmediatos anteriores, así como de erogaciones de la más diversa índole que recargaban el gasto público —cobertura de déficit de empresas estatales, elevados aportes del Tesoro Nacional a las provincias— y del excesivo monto de los compromisos de inversión asumidos por el Estado. Todo ello, unido a tarifas políticas y a un sistema fiscal de pobre rendimiento, hacían que no fuera posible remunerar adecuadamente a los agentes del sector público sin incrementar en forma insostenible el ya abultado déficit fiscal.

Como el ordenamiento de las finanzas públicas era un proceso que demandaría varios años, se proyectó en 1977 un programa de recuperación y jerarquización salarial, mediante el cual se preveía llegar en un plazo de tres años a un incremento sustancial de las remuneraciones reales, que llegaba al 100 % para los niveles superiores, en los cuales el desfase con los niveles de mercado era más noto-

rio y el problema de la deserción más grave para la eficiencia de las funciones que el Estado debe cumplir.

El esquema también preveía la gradual convergencia de las distintas escalas remuneratorias existentes en la administración civil del gobierno nacional para facilitar su ulterior fusión en un escalafón unificado. Cabe señalar que la razón de fondo del establecimiento de escalafones diferenciados tuvo, en la mayoría de los casos, el objetivo de lograr mejores remuneraciones que las vigentes en el escalafón general. En la medida que a través del proceso de recuperación y jerarquización salarial se corrija esa causa originaria, es posible y conveniente replantear la existencia de escalafones diferentes.

Para 1980 se ha previsto retomar la marcha de aquel programa, lo que ha significado incorporar en las previsiones presupuestarias un considerable incremento en los gastos en personal.

En el dec. 3859/77 que estableciera el proceso de recuperación y jerarquización salarial del sector público, se preveía que una parte sustancial de las mayores erogaciones debía ser financiada con economías en personal o, en casos justificados, por economías en otros rubros. No ha sido posible lograr

Art. 29. — El cupo total a que hace referencia el art. 18 de la ley 21.778 se fija para 1980 en siete mil quinientos millones de pesos (\$ 7.500.000.000).

Art. 30. — Deróganse los arts. 11, 12 y 13 de la ley 18.586, y sustitúyense los arts. 7°, 8°, 9° y 10 de la misma, los que quedan redactados de la siguiente forma:

Art. 7° — Facúltase a la Secretaría de Estado de Hacienda a disponer la afectación de las contribuciones del Tesoro Nacional a las provincias, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y/o los recursos de coparticipación federal, los que serán destinados a la atención de la financiación de los servicios, organismos y funciones que se transfieran, en la medida necesaria, conforme a los importes que determine el Ministerio del Interior y hasta tanto se haga efectiva la transferencia. Los citados antes renunciarán a favor de la Nación la parte pertinente de los recursos de coparticipación federal.

Art. 8° — El Tesoro Nacional se hará cargo de la deuda contraída con instituciones financieras del país y del exterior, por los servicios, organismos y funciones que se transfieran. Facúltase al Poder Ejecutivo a determinar las excepciones al criterio establecido en el párrafo anterior, en aquellos casos en que la situación financiera de los organismos o

empresas transmitentes y/o de las jurisdicciones receptoras de los servicios así lo justifique. Las deudas originadas en el giro normal de los servicios, organismos y funciones que se transfieran, con proveedores y contratistas y otros, serán transferidas a cada jurisdicción receptora junto con los bienes e insumos, no consumidos.

Art. 9° — Efectivizadas las transferencias de servicios, organismos y funciones, los créditos y deudas que los organismos o empresas transmitentes y las provincias, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y Territorio Nacional de la Tierra del Fuego Antártida e Islas del Atlántico Sur tengan entre sí serán cancelados recíprocamente. La determinación y liquidación de los saldos resultantes, serán efectuadas de común acuerdo entre las partes.

Los saldos que se determinen de acuerdo a este procedimiento quedarán a favor o a cargo del Tesoro Nacional a través de la Secretaría de Estado de Hacienda, que convendrá con la jurisdicción territorial la oportunidad y forma de efectivizarlo.

Art. 10. — Los organismos o empresas provinciales que en carácter de agentes de recaudación perciban los recargos establecidos por las leyes 15.336, 17.574, 19.227 y el dec. 3616/76 deberán ingresarlos a las cuentas especiales correspondientes, en los plazos establecidos por las disposiciones vigentes.

este objetivo en el presupuesto 1979 sino en modesta medida, procurándose poner más énfasis en el mismo en 1980.

Cabe diferenciar la situación salarial de la administración pública propiamente dicha de la existente en las empresas del Estado en las cuales se ha producido ya una recuperación y jerarquización sustancial, con remuneraciones que en muchos casos los ubican en los niveles de mercado. Con esto las empresas han enfrentado con cierto éxito al crónico proceso de descapitalización humana, que afectaba gravemente su eficiencia y representaba un elevado costo oculto.

7 La política tarifaria

En las previsiones presupuestarias para las empresas del Estado en general se ha adoptado la hipótesis general de un ligero incremento —del orden del 2 % en términos reales— de las tarifas promedio de 1980 con relación al respectivo promedio de 1979.

Con esto las tarifas siguen siendo, en general, más bajas que en 1977 y 1978 y también más bajas que en los años inmediatos anteriores de 1970, que históricamente se consideran normales.

Esta reducción, en términos reales, que se ha operado en el curso de 1978 y 1979, se debe fundamentalmente a los importantes avances en la productividad de las mismas, que habrán de continuar en 1980. Concretamente ello se debe a:

a) Reducción del personal, que en las empresas controladas por la sindicatura general de empresas públicas bajó entre el 31 de diciembre de 1975 e igual fecha de 1979 en el orden del 20 %.

b) Reducción relativa en los precios de adquisiciones y contrataciones, por mejores sistemas, renegociación de contratos onerosos, mejor negociación de nuevos contratos, mayor interés y competencia por parte de los proveedores nacionales y extranjeros, y por condiciones económicas generales que les permitieron reducir costos en términos reales.

c) Racionalización interna de las empresas, que permitió aumentar la producción a pesar de la disminución de agentes, disminuir inventarios y bajar costos reales.

d) Reequipamiento, reemplazándose equipos obsoletos por otros más modernos y de mayor productividad.

Facúltase a la Secretaría de Estado de Hacienda a requerimiento de la Secretaría de Estado de Energía a disponer la afectación de los recursos de coparticipación federal de impuestos en caso de incumplimiento, a cuyo efecto las provincias, Municipalidades de la Ciudad de Buenos Aires y Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, renunciarán a favor de la Nación la parte pertinente de dichos impuestos.

Previo al dictado del decreto ratificatorio de los convenios de transferencias, las jurisdicciones territoriales deberán sancionar los textos legales que aseguren el cumplimiento de las previsiones precedentes.

Autorízase al Poder Ejecutivo para efectuar el ordenamiento de la ley 18.586 con las modificaciones dispuestas por el presente artículo, determinando la enumeración correlativa que le corresponde a los mismos.

Art. 31. — Autorízase a la Dirección Nacional de Vialidad para que durante el ejercicio de 1980 atienda con sus recursos las obligaciones originadas en la terminación de trabajos de fomento agrícola, si también los gastos emergentes de la transferencia de servicios y equipos a las provincias afectados a dichos trabajos.

Art. 32. — Derógase la ley 14.392 modificada por el dec. ley 2964/58 y la ley 19.758. Facúltase al Poder Ejecutivo nacional para:

a) Determinar el destino del personal del Consejo Agrario Nacional, transfiriendo aquél que sea necesaria por razones de servicio a otras reparticiones de la Secretaría de Estado de Agricultura y Ganadería, juntamente con los créditos presupuestarios correspondientes.

b) Transferir los bienes muebles del Consejo Agrario Nacional a la Secretaría de Estado mencionada.

c) Convenir con las provincias la transferencia de los inmuebles del Consejo Agrario Nacional situados en sus jurisdicciones y de los créditos emergentes de las adjudicaciones respectivas, juntamente con la documentación administrativa correspondiente a los mismos.

Art. 33. — Sustitúyese el primer párrafo del art. 17 de la ley 16.432, incorporado a la ley 11.672 (complementaria permanente de presupuesto), por el siguiente:

Autorízase al presidente de la Corte Suprema de Justicia de la Nación y al Tribunal de Cuentas de

e) La privatización periférica y, en ciertos casos, la supresión de servicios no rentables (por ej.: desprogramación de trenes de pasajeros altamente deficitarios, cierre de algunos talleres ferroviarios) eliminó gastos improductivos y mejoró la rentabilidad global de las empresas públicas.

Como esta acción racionalizadora perdura y en muchos casos se profundiza a través del mejor conocimiento de las empresas que adquieren los elencos directivos a través de una estabilidad que en general dura ya varios años —hecho nuevo en la administración de las empresas públicas argentinas— puede suponerse que aun con tarifas que, sin ser políticas, no son tan generosas como para cubrir y estimular ineficiencias, las empresas puedan desenvolverse y capitalizarse adecuadamente.

Las reflexiones anteriores hacen referencia a los niveles promedios de tarifas y precios oficiales. Durante 1980 se continuará la línea de acción de los últimos tres años, disponiendo ajustes diferenciales de los precios de los distintos bienes y servicios, con miras a lograr una estructura tarifaria más acorde con los costos de producción. Durante el año 1980 se contará con las conclusiones de los estudios que se están llevando a cabo para determinar los cuadros tarifarios óptimos desde el punto de vista de la economía global del país, o sea según su influencia sobre la asignación de los recursos económicos. Este último aspecto es un ingrediente fundamental de

la política tarifaria en el contexto de una economía abierta, en la cual las distorsiones tarifarias pueden tener efectos no queridos sobre la estructura productiva en general.

8. Transferencia de servicios a las provincias

La transferencia de servicios a las provincias comenzó en 1978 con las escuelas del ciclo primario y los hospitales. La primera se completó en ese año, con resultados ampliamente satisfactorios. La transferencia de hospitales se completará en el curso de 1980, con 29 establecimientos que operan en la órbita del Ministerio de Bienestar Social de la Nación. Dentro de ese concepto, el Estado nacional orientará la política educativa y sanitaria, pero las provincias y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires se harán cargo de la administración de los servicios.

En materia de educación se prevé en 1980 la transferencia de los servicios de educación primaria para adultos, dependientes del Ministerio de Cultura y Educación de la Nación y que alcanzan a 2806 centros y 5382 docentes.

En 1980 se realizarán significativos avances en otros sectores. En energía eléctrica, se transferirán los servicios correspondientes a la Empresa Agua y Energía Eléctrica S. E., que comprenden las instalaciones de distribución de energía a consumidores finales, las líneas de subtransmisión y los centros de

la Nación, para reajustar los créditos de sus presupuestos jurisdiccionales, debiendo comunicar al Poder Ejecutivo nacional las modificaciones que se dispusieren. Tales modificaciones sólo podrán realizarse dentro del respectivo total de créditos autorizados, sin originar aumentos automáticos para ejercicios futuros ni incrementos de las remuneraciones individuales, sobre asignaciones u otros conceptos análogos de gastos en personal o compensaciones o reintegros en favor del mismo, excepto cuando el Poder Ejecutivo nacional le otorgue un refuerzo presupuestario para financiar mejoras salariales, o para creación de cargos por un periodo menor de doce meses.

Art. 34. -- Modificase el art. 17 de la ley 16.662 sustituido por el art. 12 de la ley 18.881, incorporado a la ley 11.672 (complementaria permanente de presupuesto), y modificado por el art. 29 de la ley 21.757, el que queda redactado de la siguiente manera:

Art. 17. — Las empresas públicas, privadas o mixtas, los organismos del Estado de cualquier naturaleza y los organismos paraestatales, de jurisdicción nacional, provincial o municipal, para los que se autoricen operaciones financieras avaladas por la Secretaría de Estado de Hacienda con la garantía del Tesoro Nacional, atenderán el pago de los servicios respectivos con sus propios fondos y solo subsidiariamente, en casos de insuficiencias transitorias, podrán afectarse cuentas de la Tesorería General. En tales casos la Secretaría de Estado de Hacienda quedara automáticamente autorizada.

generación menores que no se encuentran comprometidos con sistemas interprovinciales de interconexión. Quedan exceptuados de esta transferencia los grandes clientes alimentados directamente por los sistemas de interconexión.

En cuanto a riego, se transfiere la totalidad de los servicios a cargo de Agua y Energía Eléctrica S. E., con excepción de las obras correspondientes a la primera etapa de Río Dulce, que serán concluidas por dicha empresa y luego transferidas. Ello permitirá a las provincias aplicar criterios uniformes en materia de concesiones de riego, superándose tratamientos diferenciales que regían en el riego manejado por Agua y Energía Eléctrica y por las administraciones provinciales de riego.

En materia de provisión de gas natural, la transferencia comprendería los ramales de gasoductos y la distribución de gas natural.

En lo referente a obras sanitarias, se transfieren todos los servicios de abastecimiento de agua potable, desagüe y todo otro servicio prestado por la empresa Obras Sanitarias de la Nación, previéndose la creación de un ente interjurisdiccional para los ser-

1. A afectar libramientos existentes en la Tesorería General a favor de los citados entes por un monto equivalente al servicio pagado y la actualización monetaria a que se refiere el presente artículo, sin perjuicio de lo dispuesto por el art. 16 de la ley 21.550 incorporado a la ley 11.672 (complementario permanente de presupuesto).

La actualización monetaria no corresponderá ser aplicada en los casos de obligaciones a que se refiere el presente artículo, que correspondan a organismos integrantes de la Administración central.

2. A afectar los recursos de coparticipación federal previa autorización provincial.

3. A afectar las cuentas bancarias de cualquier naturaleza de las que sean titulares aquellos entes, a cuyos efectos los bancos oficiales, privados o mixtos dispondrán la transferencia a favor de la Tesorería General de los importes respectivos al solo requerimiento de la Secretaría de Estado de Hacienda.

La Secretaría de Estado de Hacienda actualizará los créditos a favor del Tesoro Nacional, que surjan de la falta de pago de los compromisos a cargo de los organismos a que se ha hecho referencia, a cuyo efecto se tomará en consideración el lapso transcurrido entre la fecha del débito producido en la Tesorería General de la Nación y la de reintegro por parte de aquéllos.

vicios que se prestan en la Capital Federal y el Gran Buenos Aires, que forman un conjunto técnicamente indivisible.

En materia de transportes ya se efectivizó la transferencia de los subterráneos de Buenos Aires a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Ahora se implementará la transferencia de los servicios ferroviarios de pasajeros de carácter urbano y suburbano del Sistema Metropolitano, que se separarán de la empresa Ferrocarriles Argentinos y se transformarán, en 1981, en una empresa de propiedad conjunta de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y de la Provincia de Buenos Aires. En una primera etapa, en 1980, se creará la Gerencia de los Ferrocarriles Metropolitanos, corriendo por cuenta de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y de la provincia de Buenos Aires la cobertura del financiamiento de las inversiones.

9. La inversión del sector público

En los últimos años, el Gobierno ha realizado esfuerzos significativos, para reducir la importancia de la inversión en el gasto público. Esto se ha logrado a través de una racional planificación de la inversión pública, y recuperando en buena medida su ca-

La actualización monetaria se realizará sobre la base de la variación del índice general de precios mayoristas, elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos tomando el mes último anterior a las fechas mencionadas en el párrafo precedente.

El Poder Ejecutivo establecerá, asimismo, las condiciones a las que deberán ajustarse las solicitudes de avales y fianza que corresponda para el otorgamiento de garantías a las que se refiere este artículo

Art. 35. — Autorízase al Poder Ejecutivo para que con intervención de la Secretaría de Estado de Hacienda actualice la ley 11.672 (complementaria permanente de presupuesto) disponiendo el ordenamiento y correlación de los artículos resultantes de las modificaciones producidas durante su vigencia a partir del texto aprobado por dec. 140.890 del 18 de enero de 1943, excluyendo los artículos sustituidos implícitamente por otras disposiciones legales como así también aquellos que hayan perdido actualidad o cumplido su finalidad.

Asimismo autorízase al Poder Ejecutivo para incorporar en los textos legales cuya actualización u ordenamiento se disponga periódicamente los artículos de la ley 11.682 que afecten a los mismos.

Incorpórase a la ley 11.672 el presente artículo.

Art. 36. — Incorpórase a la ley 11.672 (complementaria permanente de presupuesto) los arts. 20, excepto el inc. c) y 35 de la presente ley.

Art. 37. — Prorrógase por un (1) año el plazo establecido en el tercer párrafo del art. 21 de la ley 21.550 modificado por el art. 29 de la ley 21.981, para las siguientes empresas: Siam Di Tella Ltda., Fábrica de Revestimientos y Opalinas Hurlingham, Compañía Azucarera Las Palmas, Textil Escalada e Industrias Llave S. A.

Art. 38. — Comuníquese, etc.

pacidad de decisión, que estaba fuertemente condicionada, por las inversiones comprometidas antes de 1976.

En el curso de 1979 se completó la formulación de un "presupuesto decenal de inversión pública 1980-89", que reemplaza al que se elaborará para el período 1979-81. Esta extensión del horizonte tiene por finalidad contar con un panorama más adecuado de la evolución institucional y sectorial de la inversión, considerar las prioridades con una mayor perspectiva, en función del desenvolvimiento del sector público y de la economía en su conjunto, así como ofrecer una adecuada información al sector privado para que programe sus actividades vinculadas con las del Estado. En su estructuración se han mejorado los mecanismos de selección de proyectos y asignación de prioridades entre los distintos sectores. Decidida la distribución de la inversión por sectores, la iniciación de obras de infraestructura económica responde a criterios de priorización apoyados en la justificación técnico-económica de los proyectos. En este sentido tiene fundamental importancia la aplicación del art. 13 de la ley 21.550, de presupuesto para 1977, y sus modificaciones, por el que se exige la conformidad previa de la Secretaría de Planeamiento de la Presidencia de la Nación y de la Secretaría de Estado de Programación y Coordinación Económica del Ministerio de Economía, para la iniciación de nuevas inversiones que superen un determinado monto. Esto ha permitido contar con la evaluación económica de los proyectos más relevantes y con elementos de juicio apropiados para establecer prioridades en la asignación de los recursos, teniendo plena conciencia de los usos alternativos que podrían hacerse de los mismos.

Se han establecido prioridades sectoriales que apuntan a una participación creciente de los sectores propios de la administración del gobierno y de actividades indelegables del Estado, con una correlativa disminución de los sectores susceptibles de la aplicación del principio de subsidiariedad. El principio de subsidiariedad está reflejado en la propuesta de una reducción relativa de la inversión pública en términos del producto bruto interno previsto, para dar posibilidad a un aumento consecuente de la inversión privada.

La tasa de inversión del sector público total, incluyendo la Administración nacional, las empresas y sociedades del Estado, los Entes Binacionales, las provincias y Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, será en 1980 del 8,6 % del P. B. I., proporción inferior a la de 1979 que alcanza al 9,0 %.

Esta reducción confirma la tendencia observada en los últimos años, de llegar a un nivel aceptable para la economía argentina, que será, sin embargo superior en el orden del 20 % a los niveles registrados con anterioridad a 1976. Esto será logrado sin perjuicio de las inversiones comprometidas y la necesidad impostergable de iniciar obras que son vitales para mantener un adecuado abastecimiento de bienes y servicios que debe satisfacer el estado.

Las privatizaciones iniciadas, compatibles con el carácter subsidiario del Estado, se reflejarán con mayor intensidad en el ejercicio 1980, no obstante la gradualidad en su implementación. Se materializará en diversos proyectos el sistema de concesión de obra pública, así como la transferencia al sector privado de parte o la totalidad de algunas actividades. Bajo el sistema de concesión se iniciará el gaso-

ducto centro-oeste, la autopista Buenos Aires-La Plata y la Terminal de Omnibus de Buenos Aires. En el futuro se iniciarán nuevas autopistas, puertos y gasoductos, entre las obras más significativas.

El sector privado asumirá también en los próximos años responsabilidades crecientes en la realización directa de inversiones. Esto ocurrirá en exploración, producción, industrialización, transporte y comercialización de petróleo y sus derivados, transportes, captación, industrialización y licuación de gas; obras portuarias y transporte ferroviario; puertos pesqueros, instalaciones portuarias y almacenaje, en el área de puertos; por la privatización total de la Empresa Flota Fluvial del Estado Argentino; por construcción por la actividad privada de un programa de grandes silos de campaña, así como por la adquisición y construcción de silos terminales; por realización de inversiones en explotaciones mineras, particularmente de cobre y uranio.

El presupuesto decenal de inversión pública propone transferencias de inversiones de la esfera nacional a las provincias y a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. En este sentido atiende a otra faceta del principio de subsidiariedad en este caso en relación con las jurisdicciones. La reducción de la proporción de la inversión pública en el producto bruto se hace recaer en la parte correspondiente a la Nación y en menor medida en el conjunto de las provincias y en la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Esta orientación que ya se iniciara en ejercicios anteriores se acentúa en 1980.

El sector energético nacional, como en ejercicios anteriores, ha recibido una particular atención en el presupuesto 1980. Los montos de inversión están orientados al cumplimiento de las metas del plan nacional de energía, que establece objetivos ambiciosos en electricidad, petróleo, gas y carbón. Entre las realizaciones más destacables se pueden citar la iniciación de las obras civiles principales de Yacretá, luego de haberse logrado los acuerdos indispensables; la continuación de la obra de Salto Grande, que comenzó a generar electricidad en 1979 y cuya habilitación total se concretará en 1982; la continuación de las obras de la Central Nuclear de Río III, de las centrales hidráulicas de Agua del Toro, Los Reyunos, Río Grande N° 1 (central de bombeo), Alicurá y Compensador Arroyito, y de las centrales termoelectricas de Sorrento "B", la ampliación de San Nicolás, y la instalación del Grupo Generador N° 7 Costanera. Asimismo, se iniciará la Central Nuclear de Atucha II y la Planta Industrial de Agua Pesada, y se realizarán importantes obras de transmisión, subtransmisión y distribución.

En materia de petróleo, la Empresa Y. P. F., realizará importantes inversiones en los programas de exploración, perforación, producción e industrialización.

Sin embargo, se ha previsto una participación creciente de la actividad privada, como resultado de la aceleración de las concesiones de explotación de áreas de riego y otras modalidades contractuales, así como por la participación en actividades de transporte, comercialización y otras actividades periféricas. Todo ello está orientado a alcanzar el autoabastecimiento de petróleo hacia 1982, quedando un porcentaje mínimo de importación para cortes. En 1980, se prevé perforar alrededor de 900 pozos entre Y. P. F. y la actividad privada.

Las inversiones de la empresa Gas del Estado están destinadas a concluir en 1980 la Planta de Etano de General Ceri (Bahía Blanca) y continuar con la ampliación del Gasoducto General San Martín (2ª y 3ª etapa), la ampliación del gasoducto del Norte y el almacenamiento subterráneo en Beazley, entre las obras más destacadas. Esto se verá reforzado por una creciente participación en la realización de obras a cargo de jurisdicciones provinciales y la participación privada en el gasoducto Centro-Oeste por el sistema de peaje, y en industrialización y licuación de gas.

En materia de carbón la empresa Y. C. F., continuará con las inversiones vinculadas con el avance de galerías, la planta depuradora y la remodelación del ferrocarril, mientras que el sector privado tendrá a su cargo la construcción del Puerto de Punta Lavaderos, el sistema de transmisión y las inversiones y la de años futuros permitirán a la empresa atender las demandas actuales y alcanzar en 1983 una producción comerciable anual de 1.500.000 toneladas, de las cuales alrededor de 1.200.000 toneladas tendrán como destino la central térmica de Bahía Blanca, en avanzado proceso de construcción.

Al sector transporte corresponde un monto importante de las inversiones presupuestadas. La Dirección Nacional de Vialidad destinará alrededor de un 80 % de sus inversiones al Programa de la Red Nacional de Caminos, que comprende obras nuevas, reconstrucciones y mejoramiento. Asimismo, continuará con el programa de autopistas ya iniciado, en tanto que las nuevas obras de este tipo serán realizadas en el futuro por la actividad privada mediante el sistema de peaje. En 1980 iniciarán las obras de construcción del Puente Posadas-Encarnación y concluirá el Túnel Internacional Cristo Redentor.

Ferrocarriles Argentinos prevé en 1980 continuar con la incorporación de locomotoras diesel eléctricas de línea y maniobra, de cajas para vagones y bogies, la renovación y el mejoramiento de vías de sistemas de señalización y de comunicaciones, así como otras inversiones menores. Esto se realizará en el contexto del redimensionamiento de la red, de la

especialización en servicios masivos de carga y pasajeros, de la reducción de estaciones y la transferencia a la actividad privada de servicios periféricos, en especial talleres.

En transporte marítimo la empresa ELMA, continuará la construcción de tres buques frigoríficos en astilleros nacionales, como inversión más importante en 1980.

Aerolíneas Argentinas continuará en 1980 con un importante esfuerzo de inversión, destinado en su mayor proporción a la incorporación de una aeronave Boeing 747/200 para tráfico internacional. Asimismo, realizará inversiones destinadas a hangares, simuladores de vuelo y equipos para talleres. De este modo, la empresa sigue afianzando su posición competitiva, tanto en el plano internacional como en el regional, aprovechando la excepcional conjuntura que afecta a este sector.

La Empresa Nacional de Telecomunicaciones incrementará su inversión durante 1980 en un 57,8 % con respecto a 1979. Se instalarán 230.000 líneas telefónicas urbanas en todo el país en 1980 y 350.000 en 1981 y se continuará a un ritmo similar hasta el año 1986. En 1982 se habrá cubierto la demanda insatisfecha existente, y se duplicará en 1986 la cantidad de líneas que había en 1977, llegando a las 3,5 millones de líneas. Además se prevé el comienzo de las obras en 32 centros automáticos interurbanos secundarios que se sumarán a los 7 principales ya existentes para permitir el telediscado nacional en forma integral en todo el país. Otras realizaciones importantes que se iniciarán en 1980, son la construcción de la tercera antena de comunicaciones vía satélite, en la provincia de Córdoba, que entrará en servicio en 1982, y el Cinturón Digital Buenos Aires, que descongestionará el tráfico de llamadas provenientes del conurbano, reemplazando centrales existentes cuya antigüedad pasa los 50 años. En 1980 se contratarán además, 800.000 líneas de equipo telefónico, de las cuales 550.000 estarán dotadas de tecnología electrónica. ENTel ha iniciado asimismo el proceso de privatización periférica en los casos de instalación y mantenimiento de planteles, y en 1980 pasarán al sector privado también las obras de construcción de planteles exteriores.

Se ha dado especial importancia a este sector, altamente rentable, por entender que el sistema telefónico hace a la estructura de una economía moderna y es factor esencial del modo de vida de nuestra sociedad. La cobertura del déficit y el reemplazo de equipos e instalaciones obsoletos por otros modernos permitirán brindar un servicio eficiente sin restricciones.

En el área de Cultura y Educación, se contempla inversiones en diversos proyectos destinados a construcciones y equipamiento en universidades nacionales y otros institutos de enseñanza media y superior. Se continuará la construcción del nuevo edificio de la Biblioteca Nacional.

En el ámbito del Ministerio de Justicia se proseguirán los proyectos para mejorar las condiciones y capacidad de los institutos carcelarios, y otros vinculados a actividades de su competencia.

El Poder Judicial realizará inversiones orientadas a la refacción y ampliación de los edificios destinados a sus funciones y equipamientos que permitan modernizar los procedimientos.

En estas áreas se realizan inversiones que no solucionan los problemas de fondo, los que quedarán resueltos con la construcción del Complejo Penal Judicial, a iniciar en los años próximos.

En el sector salud el mayor esfuerzo de inversión estará destinado, como en 1979, a las obras de construcción del Hospital Nacional de Pediatría. Se prevén asimismo inversiones para fiscalización y control sanitario, investigación aplicada, atención médica, lucha contra enfermedades endémicas, atención materno-infantil y salud mental.

Las provincias tendrán a su cargo, como en años anteriores, los programas de construcción de viviendas financiadas a través del FONAVI. Por su parte el Tesoro Nacional tendrá a su cargo los planes de vivienda en áreas de frontera. El Banco Hipotecario Nacional continuará sus habituales operatorias. Con este esfuerzo conjunto se continuarán las acciones tendientes a resolver en forma ordenada el déficit habitacional, atendiendo además a las necesidades de las diferentes zonas del país.

Corresponde destacar también que las previsiones contenidas en este presupuesto, continúan el proceso de ordenamiento de la inversión pública, que habrá de estimar el desarrollo económico y social teniendo en cuenta las prioridades establecidas. Asimismo, este proceso acentuará el abaratamiento en términos reales de la inversión, como ya ha ocurrido en 1979, como consecuencia de una mejor selección de proyectos, mediante estudios de factibilidad, financiación asegurada y ejecución dentro de los plazos técnicamente previstos. De este modo, aun con un monto de inversión que se reduce en su relación con el producto bruto interno, se está incorpo-

rando mayor inversión física al stock de capital reproductivo, que en periodos anteriores.

10. La participación del sector público en la Economía.

Un tema que ha concentrado un elevado grado de confusión en la opinión pública es el de la participación del sector público en la economía. Probablemente ha contribuido a ello la presentación usual de las cuentas del sector público consolidado, a partir de la cual se ha concluido que el sector público absorbe en los últimos años, entre un 35 % y un 40 % del P. B. I., y aun más, dado que las cuentas consolidadas no incluyen ciertas empresas determinados municipios y bancos oficiales.

Este agregado del sector público que comprende a la Administración nacional, Provincias, Municipios, Comarcas, Entes Binacionales, Empresas y Sociedades del Estado, entes binacionales y sistema de seguridad social, ha perseguido, desde que se lo comenzó a utilizar, el objetivo de determinar un resultado global para el sector, adoleciendo dicho agregado de serias deficiencias cuando se pretende utilizarlo para otros fines, como el de la medición de la participación del sector público en la economía. En este sentido cabe destacar:

a) En principio se suman como si fueran homogéneas, erogaciones de naturaleza muy diferente, como los gastos del Gobierno general y los realizados por las empresas del Estado.

Así por ejemplo se agregan los sueldos de la Administración pública con los insumos intermedios adquiridos por las empresas del Estado para ser incorporados en los productos finales; de esta manera se consideran en un pie de igualdad los gastos en personal, que representan recursos productivos sustraídos de la actividad privada con compras de bienes intermedios, que forman asimismo parte del valor de servicios públicos consumidos voluntariamente por el sector privado.

Otro aspecto importante para destacar es la heterogeneidad de los gastos en seguridad social con el resto de los gastos: los cuadros del sector público agregan los pagos del sistema de jubilación, dándoles un tratamiento equivalente al de los gastos corrientes, cuando en realidad son simples transferencias entre sujetos privados, de la clase activa a la pasiva, en las que el sector público actúa como organismo intermedio, absorbiendo recursos sólo por el costo de administración del sistema.

b) En segundo lugar, los actuales cuadros del sector público total, se obtienen a través de un pro-

ceso de consolidación parcial en el que se excluyen las transferencias intersectoriales, pero se mantienen algunas duplicaciones importantes como las derivadas de compras y ventas de bienes y servicios dentro del sector público. Así por ejemplo, se incluyen como gasto los consumos energéticos de los distintos organismos del Estado, en tanto que en las empresas públicas proveedoras de esos bienes y servicios se contabilizan como egresos los respectivos costos totales de producción; de esta manera se computan doblemente conceptos muy importantes del gasto.

Otra duplicación que se da es la que surge de la inclusión como gasto de algunos impuestos o contribuciones que a su vez se consideran como recurso, como por ejemplo, las contribuciones previsionales, y las correspondientes al FONAVI.

Resulta clara entonces la necesidad de modificar la presentación de las magnitudes agregadas del sector público, en tanto se quiera obtener una adecuada medida de su participación en la economía. Al respecto existen varias opciones, derivadas todas ellas de las distintas formas en que se produce la intervención del sector público.

En principio el sector público demanda bienes, sustrayéndolos del consumo privado. Dentro de este principio general es importante distinguir si esos bienes son producidos por el sector privado o por el mismo sector público; resulta obvio destacar que el grado de intervención del sector público en la economía dependerá no sólo del total de bienes consumidos, sino también de la participación en la producción de dichos bienes.

Por otro lado, cabe diferenciar la intervención del sector público como redistribuidor de ingresos dentro del sector privado, categoría claramente ejemplificada por el sistema de jubilaciones y pensiones.

Dados estos grandes conceptos, pueden intentarse tres definiciones alternativas de participación del sector público; la primera de ellas abarcaría al mismo sólo en su faz productiva; la segunda estaría dado por la absorción de bienes finales realizada por el sector público, independientemente de que la producción de dichos bienes sea realizada por el mismo sector público o por el sector privado; finalmente la definición más amplia agregaría a esta última medida todos aquellos pagos de transferencias al sector privado, en los que el sector público interviene simplemente como intermediario.

Definir la participación del sector público como productor de bienes y servicios, implica estimar el

valor agregado por el sector público, lo que supone agregar los conceptos que figuran en el cuadro siguiente:

VALOR AGREGADO DEL SECTOR PUBLICO

— en porcentos del P. B. I. —

Años	Salarios		Superávit bruto de explotación de Empresas Estatales	Total
	Sector Gobierno	Empresas Estatales		
1970	8.2	3.9	2.0	14.1
1975	11.7	7.2	—	18.9
1979	8.3	4.7	1.3	14.3
1980	9.3	4.3	1.8	15.4

Los componentes del valor agregado bruto son, en el caso de la Administración general (nacional, provincial y Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires) los salarios pagados, sin considerar la depreciación del capital físico, y para empresas estatales la remuneración del trabajo y el superávit bruto de explotación, que incluye las asignaciones por amortización del capital. Cabe destacar que las estimaciones realizadas abarcan el valor agregado de la totalidad de las empresas públicas nacionales y provinciales, los entes binacionales, y los bancos oficiales.

Alternativamente, una medida de la participación del sector público en la economía la constituye el porcentaje de la demanda final que es decidida por el sector público.

DEMANDA FINAL DEL SECTOR PUBLICO

— en porcentos del P. B. I. —

Años	Sector Gobierno			Inversión Empresas Estatales	Total
	Consumo				
	Salarios	Bienes y Servicios	Inver- sión		
1970	8.2	2.3	4.1	4.5	19.1
1975	11.7	2.4	4.4	5.4	23.9
1979	8.3	2.8	5.7	4.6	21.4
1980	9.3	2.7	5.1	4.5	21.6

Para estimar el gasto final del sector público se han computado los salarios pagados por el sector Gobierno así como sus gastos en bienes y servicios y en inversión. En el caso de las Empresas Estatales se ha computado solamente la inversión, ya que sólo en tal caso actúan como demandantes finales: los insumos intermedios y los salarios pagados por las empresas son parte del valor de los servicios producidos, que son demandados finalmente por el sector privado.

Finalmente, la medida más comprensiva de la participación del Sector Público incorporaría a la anterior, aquellos rubros que representan transferencias dentro del sector privado canalizadas a través de algún organismo estatal.

En este caso quedarían incorporados los pagos del sistema previsional, el de subsidios familiares, las obras sociales, así como otras transferencias realizadas por el sector Gobierno, como, por ejemplo, los subsidios a la enseñanza privada.

DEMANDA FINAL Y TRANSFERENCIAS DEL SECTOR PUBLICO

— en porcentos del P. B. I. —

Años	Demanda final	Transfe- rencias Seguridad Social	Otras Transfe- rencias	Total
1975	23.9	8.3	3.0	35.2
1979	21.4	7.9	2.8	32.1
1980	21.6	7.9	3.3	32.8

Cabe advertir que las magnitudes incluidas en los cuadros antes considerados están sujetas a revisión teniendo en cuenta que, parte de las mismas tienen su origen en cifras de tipo presupuestario y que el resto surge de estimaciones de carácter preliminar. Sin embargo, se ha querido presentar esta información entendiendo que lo que interesa es dar una idea aproximada de la significación económica del sector público.

Cualquiera sea la medida seleccionada, se observa la reducción operada en los últimos años en la participación del sector público en la economía.

Además, es posible apreciar que la participación del sector Público en la economía alcanzaría el 32.8 % del P. B. I. sólo en el caso que se adopte una definición amplia que abarque transferencias dentro del sector privado canalizadas a través del sector público.

En tanto se quiera tener un indicador de los recursos absorbidos definitivamente por sector público, el indicador de la participación en el gasto total resulta ser la medida más adecuada, arrojando una participación del 21,6 %.

Obviamente, ninguna de estas medidas puede reflejar la incidencia total del sector público en la economía, que se manifiesta de muchas otras maneras, además del gasto directo.

Así, por ejemplo, estas medidas no reflejan el costo de los controles para el sector privado, y por lo tanto las series no reflejan los beneficios para el sector privado derivados de la liberalización de controles en el área de precios, de intereses, de cambios, etcétera.

Asimismo, estas medidas no alcanzan a captar los costos inducidos al sector privado como consecuencia de la administración de impuestos. En este sentido, el esfuerzo de simplificación y ordenamiento, así como de permanencia y seguridad jurídica, apuntan a disminuir los costos en que debe incurrir el sector privado para administrar sus impuestos.

Resulta también difícil cuantificar en qué medida la eficiencia del sector público influye en el gasto privado. Por ejemplo, caminos en mal estado aumentan el costo de reparación de automotores de los particulares, lo que representaría entonces un gasto inducido por el sector público. Inversamente, servicios públicos más eficientes significan ahorros para el sector privado que, en una comparación histórica y considerando globalmente el tema, deben ser tenidos en cuenta. El mejoramiento general de los servicios públicos operado desde 1975 debe ser considerado también como factor equivalente a una reducción del gasto.

Conclusiones

Antes de efectuar las consideraciones finales de este mensaje corresponde hacer referencia a dos de los artículos de la presente ley que por sus características y significación merecen un comentario. Ellos son los arts. 30 y 32.

Con relación al art. 30 su inclusión obedece a la necesidad de adecuar los términos de las disposiciones de la ley 18.586, que legisla sobre las transferencias de servicios a las provincias, a las situaciones emergentes del traspaso de organismo y funciones en ejecución. Se propicia en consecuencia la derogación y sustitución de varios artículos de la men-

cionada ley que han perdido actualidad o bien no se compatibilizan con los criterios que rigen actualmente dicho proceso.

Con relación al art. 32, cabe señalar que la ley 14.392 y sus modificatorias legisla sobre la colonización en el orden nacional y crea el Consejo Agrario Nacional. La mencionada ley constituyó oportunamente un instrumento de colonización cuando existían grandes extensiones de tierras fiscales en los entonces territorios nacionales.

En la actualidad, la situación se ha revertido ya que tales tierras han sido transferidas a las Provincias creadas y la Nación no prevé encarar programas de colonización mediante la compra o expropiación de tierras. Además el proceso de colonización lo cumplen las provincias, siendo tal materia de su competencia tal como lo expresa el art. 107 de la Constitución Nacional. Por lo expuesto, no se justifica la subsistencia del órgano de aplicación, es decir el Consejo Agrario Nacional. En razón de lo comentado, es que se propicia la derogación de dicha ley, determinando la eliminación de su órgano de aplicación.

Finalmente cabe señalar que el presupuesto de 1980 es más ajustado aun que el de 1979, exigiendo un importante esfuerzo por parte de los responsables directos de gastos e inversiones durante el ejercicio. Presupone también un aumento de recursos fiscales en base a una mayor eficiencia que de algún modo extrapola, en forma más acentuada, la tendencia que se observa en los últimos años. No es un presupuesto de cumplimiento fácil, sino que constituye primordialmente una herramienta para reducir y eliminar gastos improductivos y lograr una utilización más eficiente de los recursos que maneja el sector público.

Este presupuesto se inserta, pues, como un eslabón más en una tarea de largo aliento destinada a lograr un Estado que cumpla mejor sus funciones específicas indelegables, y que no sustituya a la actividad privada en lo que ésta puede realizar mejor; que distribuya en forma más racional las tareas entre lo que es el Estado nacional, los Estados provinciales y los municipios; y que por su eficiencia y la racionalidad de sus decisiones se constituya en un real promotor del bienestar de la población de la República Argentina.

Con estos fundamentos y explicaciones se eleva el presupuesto nacional para 1980 a la aprobación de V. E.

Dios guarde a V. E. — José Alfredo Martínez de Hoz.

En cualquier momento una de las Partes Contratantes podrá comunicar a la otra por escrito su deseo de denunciar el presente convenio cuya terminación se producirá seis meses más tarde.

En caso de terminación, los acuerdos celebrados y los proyectos específicos iniciados en cumplimiento del presente convenio permanecerán en vigor por el plazo que se hubiere fijado para ellos, salvo acuerdo en contrario entre las Partes Contratantes.

En fe de lo cual, los plenipotenciarios de las Partes Contratantes han firmado y sellado el presente convenio en la ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, el día veintiocho del mes de mayo del año mil novecientos setenta y cuatro (correspondiente al día siete de Jyaishta, del año Saka mil ochocientos noventa y seis), en dos ejemplares originales, cada uno en los idiomas español, hindi e inglés, igualmente válido, debiendo prevalecer el texto inglés en caso de divergencias en la interpretación.

Por el Gobierno de la República Argentina, Alberto Juan Vignes, ministro de Relaciones Exteriores y Culto.

Por el Gobierno de la República de la India Madan Mohan Khurana, Embajador de la India.

LEY 22.344

Ver Apéndice tomo XLI-A.

(*) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 22.345.

Buenos Aires, 21 de noviembre de 1980.

Excmo. señor Presidente de la Nación:

Tengo el honor de dirigirme al Primer Magistrado a fin de someter a vuestra consideración el adjunto proyecto de ley por el que se propicia la derogación y reemplazo de la ley 20.255.

Por ésta, se dispuso la transferencia sin cargo a favor de la Empresa del Estado Administración General de Puertos de todas las obras portuarias de margen construidas y en construcción por la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, de los terrenos registrados a su nombre ubicados en jurisdicción portuaria y de las instalaciones que ocupaba para desarrollar sus actividades específicas.

LEY 22.345 (*)

Transferencia de obras portuarias, terrenos e instalaciones ocupados por la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables a la Administración General de Puertos — Derogación de la ley 20.255.

Sanción y promulgación: 2 diciembre 1980.
Publicación: B. O. 9/XII/80.

Citas legales: ley 20.255: XXXIII-B, 1379.

Art. 1° — Transfiérense sin cargo a la Empresa del Estado de Administración General de Puertos las escolleras y obras de margen portuarias construidas por la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, con excepción de aquellas que para el desarrollo de sus tareas se encuentran ocupando actualmente así como las que se construyan para tal fin en el futuro.

Art. 2° — Los terrenos, edificios e instalaciones ocupados por la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables dentro de la zona de jurisdicción portuaria, se encuentran o no registrados a su nombre, serán transferidos sin cargo a la Empresa del Estado Administración General de Puertos, cuando a juicio de la mencionada Dirección Nacional no sean útiles para el cumplimiento de su función específica. Igual procedimiento de transferencia sin cargo a favor de la Empresa del Estado Administración General de Puertos, se seguirá en relación con los terrenos, edificios e instalaciones

Asimismo, colocó bajo la exclusiva dependencia de la Empresa del Estado Administración General de Puertos la construcción, conservación, mantenimiento y reparación de las obras portuarias de margen, en tanto que las obras de abrigo y defensa de márgenes sin uso portuario quedaban a cargo de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables.

Para el cumplimiento de la misión encomendada a la Empresa del Estado Administración General de Puertos, la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, debía prestarle sin cargo, la asistencia técnica que aquélla le requiera.

El régimen así establecido, en la práctica no resultó apropiado pues la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables precisa de obras portuarias de margen para el cumplimiento de las tareas que tiene asignadas y en tal virtud ocupa. Por ello, en el proyecto adjunto se establece que las obras de esta naturaleza que estén ocupadas por

que en la actualidad ocupa la Dirección General de Construcciones Portuarias y Vías Navegables dentro de la zona portuaria, cuya desocupación se produzca en el futuro por no ser necesarios para el cumplimiento de sus funciones específicas.

Art. 3° — Correrá por cuenta de la Empresa del Estado Administración General de Puertos la construcción, modificación, conservación, mantenimiento y reparación de las escolleras y obras de margen de uso portuario, dentro de los puertos sujetos a su jurisdicción, quedando facultada a ese efecto a realizar el proyecto, dirección y ejecución de los trabajos por sí o mediante la contratación de los mismos con terceros.

La financiación de las referidas obras podrá realizarse, según los casos, de la siguiente forma: a) Con fondos propios de la Empresa del Estado Administración General de Puertos; b) Con fondos provistos por el Tesoro de la Nación; c) Con fondos provenientes de provincias, municipalidades y de organismos nacionales y provinciales que celebren al efecto convenios con la mencionada Empresa del Estado.

Art. 4° — La Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables tendrá a su cargo y atenderá con recursos que le asigne el presupuesto nacional, la construcción, reparación y/o modificación de las obras de defensa de margen no portuarias que sean necesarias para el uso de las vías navegables.

Art. 5° — La Empresa del Estado Administración General de Puertos facilitará sin cargo a la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, la ocupación de terrenos y muebles con edificios e instalaciones dentro de la zona de jurisdicción portuaria, para el cumplimiento de sus funciones específicas.

Art. 6° — Derógase la ley 20.255.

Art. 7° — Comuníquese, etc.

LEY 22.346

Homenajes — Autorización para emplazar un busto del Gral. Francisco Ramírez en la plazoleta "Entre Ríos" de la ciudad de Buenos Aires.

Sanción y promulgación: 2 diciembre 1980
Publicación: B. O. 9/XII/80.

LEY 22.347 (*)

límites entre las provincias de Salta y Santiago del Estero.

Sanción y promulgación: 2 diciembre 1980
Publicación: B. O. 9/XII/80.

(*) Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 22.347.

Buenos Aires, 11 de noviembre de 1980.

Excmo. señor Presidente de la Nación:

Tengo el honor de dirigirme al Primer Magistrado con el objeto de elevar para su consideración el pre-

sente proyecto de ley, en virtud del cual se pone punto final al secular conflicto que en materia de límites, mantenían las provincias de Salta y Santiago del Estero. Dentro del régimen establecido por la ley 17.324, actualizada por la ley 21.583, ambas provincias solucionaron amistosamente el diferendo. Los gobernadores de ambos estados provinciales, reunidos en Rosario de la Frontera el 18 de diciembre de

la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables para el desarrollo de sus tareas específicas y las que para tal fin construyan en el futuro, quedarán bajo su dependencia exclusiva. En cambio, las que no le sean útiles pasarán a la Empresa del Estado Administración General de Puertos para ser destinadas a la mejor explotación comercial de los puertos, que tal es su misión específica.

Idéntico criterio se adopta respecto de las escolleras u obras de abrigo, transfiriéndose a la Empresa del Estado Administración General de Puertos aquellas que la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables no precise, en vez de dejarlas todas a su cargo, como lo establece la ley vigente.

De esta manera, las transferencias se realizarán en base a las necesidades específicas de cada uno de los organismos interesados sin diferenciar entre obras de margen o de abrigo, dado que ellas serán del organismo que realmente las utilice, con lo cual se obtendrá una más eficaz prestación de sus servicios.

En cuanto a los terrenos, edificios e instalaciones ocupadas por la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables dentro de la zona de jurisdicción portuaria, la transferencia sólo tendrá lugar cuando no le resulten necesarios para el cumplimiento de las funciones específicas.

Dios guarde a V. E. — Albano E. Harguindeguy.

terencia que pudiere resultar, por el Gobierno nacional.

Si el presupuesto provincial no contare con partidas para tales fines, los importes de referencia serán abonados totalmente por el Gobierno nacional.

Art. 3° — Los sueldos y gastos de representación de los Oficiales mayores —excluidos los Jefes de policía— de los ex Territorios nacionales declarados provincias por la ley 14.403 (1), serán abonados íntegramente por el Gobierno nacional, con cargo a la partida que para gastos de las Intervenciones federales asigne el presupuesto.

Art. 4° — El personal superior de las Intervenciones federales, dependerá del señor Comisionado nacional y será designado a su propuesta por el Poder Ejecutivo Nacional.

Art. 5° — Derógase, con efecto retroactivo al 17 de octubre de 1955, el art. 6° del dec. 996/55.

Art. 6° — Las disposiciones del presente decreto que será refrendado por los señores ministros secretarios de Estado en los departamentos del Interior, Hacienda, Ejército, Marina y Aeronáutica, entrarán en vigor el 1° de marzo de 1956.

Art. 7° — Comuníquese, etc. — Aramburu. — Rojas. — Busso. — Blanco. — Ossorio Arana. — Hartung. — Krause.

D. Ley 4262, 7 marzo 1956 (T. y P.). — Reajuste de haberes de jubilados y pensionados (B. O. 13/III/56).

Art. 1° — Reajústanse los haberes de los jubilados y pensionados de las Cajas Nacionales de Previsión, dejándose sin efecto las bonificaciones establecidas por los decretos 39.204/48 (2), 3870/49 (3), 7025/51 (4), 6000-52 (5) y la ley 14.370 (6).

Art. 2° — Los nuevos haberes de las jubilaciones y pensiones se establecerán multiplicando el haber básico del beneficiario, a la fecha de la cesación de servicios o del último reajuste practicado según sea el caso, por el coeficiente que corresponde a dicha fecha en la tabla siguiente:

Año	Coeficiente
hasta 1913/44 inclusive	5,20
1945	4,50
1946	3,80
1947	2,56
1948	2,25
1949	1,95
1950	1,66
1951	1,22
1952	1,07
1953	1,06
1954/55	1,00

- (1) Ver t. XV-A, p. 4.
 (2) Ver t. IX-A, p. 487.
 (3) Ver t. IX-A, p. 580.
 (4) Ver t. XI-A, p. 340.
 (5) Ver t. XII-A, p. 355.

Art. 3° — Para las prestaciones que hubiesen sido reajustadas en virtud de las disposiciones de la ley 14.069 (7), cuyos haberes se devengaron con anterioridad a la fecha de vigencia de la misma, estos coeficientes se aplicarán sobre el monto devengado inicialmente y referidos a la fecha de iniciación de su pago.

Art. 4° — Si los haberes resultantes de la aplicación de los coeficientes del art. 2° no superasen, por lo menos, en la suma de \$ 100.— el total que actualmente perciben los beneficiarios, por todo concepto, se adicionará a ese total dicha suma.

Art. 5° — Establécese el haber mínimo total de las jubilaciones y pensiones en \$ 750 y \$ 650 mensuales, respectivamente, y de acuerdo a la oportuna reglamentación.

Art. 6° — Los haberes de las jubilaciones y pensiones, incrementados por aplicación de las disposiciones del presente decreto-ley, no podrán exceder, en su totalidad, la suma de \$ 2.500.— mensuales, ni ser inferiores a los que percibía el beneficiario al 31 de enero de 1956.

Art. 7° — Las disposiciones del presente decreto-ley rigen desde el 1° de febrero de 1956.

Art. 8° — Este decreto-ley no se aplicará a los beneficiarios de los regímenes establecidos en las leyes 12.992 (8) y 13.013 (9).

Art. 9° — El presente decreto-ley será suscripto por S. E. el señor Vicepresidente de la Nación y refrendado por los señores ministros de Trabajo y Previsión, Hacienda, Ejército, Marina y Aeronáutica.

Art. 10. — Comuníquese, etc. — Aramburu. — Rojas. — Migone. — Blanco. — Ossorio Arana. — Hartung. — Krause.

D. Ley 4263, 7 marzo 1956 (Tr.). — Organización de la Administración general de puertos como empresa del Estado (B. O. 13/III/56).

Art. 1° — La explotación y conservación portuaria atribuida a la Dirección Nacional de Puertos por superior dec. 8303/49 (10) con excepción de los servicios de practicaje, amarre y funciones de seguridad que estarán a cargo de la Prefectura Nacional Marítima, será ejercida por la Administración General de Puertos que actuará con carácter de empresa del Estado, quedando reservado para el Ministerio de Hacienda, por conducto de la Dirección Nacional de Aduanas, exclusivamente el ejercicio de las funciones fiscales de verificación y autorización de despacho o embarque de mercaderías.

Art. 2° — El Ministerio de Transportes someterá a la aprobación del Poder Ejecutivo

- (6) Ver t. XIV-A, p. 171.
 (7) Ver t. XI-A, p. 171.
 (8) Ver t. VII, p. 309.
 (9) Ver t. VII, p. 350.
 (10) Ver t. IX-A, p. 678.

vo, dentro de los 60 días de la fecha del presente decreto-ley el régimen orgánico y estatuto a que se ajustará el funcionamiento de la citada empresa, de conformidad con lo dispuesto por la ley 13.653 (t. o.) (1) y su decreto reglamentario 5833-55 (2), de manera de asegurar la explotación técnico-comercial de los puertos en forma integral.

Art. 3° — Determinase que los recursos de la Administración General de Puertos estarán constituidos por los fondos provenientes de los distintos rubros de la explotación portuaria que se halle a su cargo, con excepción de los relativos a los derechos de entrada, faros y balizas y sanidad, que continuarán ingresando a Rentas generales.

Art. 4° — El régimen establecido por el artículo que precede se aplicará indefectiblemente a partir del vencimiento del plazo fijado por el art. 2° debiendo adoptarse en el interin por los Departamentos de Hacienda y de Transportes las provisiones necesarias para que el organismo portuario pueda concretar en definitiva, a esa fecha, la disponibilidad de sus fondos de explotación, acordando paralelamente las normas de coordinación administrativa necesarias para garantizar una real separación de las funciones fiscales de las portuarias.

Art. 5° — Acuérdate a la Administración General de Puertos un anticipo de hasta la suma de m\$.n. 50.000.000, que se tomará de las disponibilidades de la Tesorería General de la Nación, con destino a atender los gastos iniciales de la citada empresa. Dicha suma será reintegrada con el producido de los recursos que le correspondan en virtud de lo dispuesto por el presente decreto-ley.

Art. 6° — Deróganse las disposiciones que se opongán al presente decreto-ley.

Art. 7° — El presente decreto-ley será refrendado por los señores ministros secretarios de Estado en los departamentos de Transportes y Hacienda.

Art. 8° — Dese cuenta oportunamente al Honorable Congreso nacional.

Art. 9° — Comuníquese, etc. — Aramburu. — Rojas. — Bonnet. — Blanco. — Ossorio Arana. — Hartung. — Krause.

D. 4269, 8 marzo 1956 (Int.). — Designación de interventor nacional en la provincia de Chaco al coronel (R. E.) Pedro Avalia (B. O. 16/III/56).

D. 4271, 8 marzo 1956 (Int.). — Designación de interventor nacional en la Provincia de Formosa al coronel (R. E.) Fernando P. Terrera (B. O. 16/III/56).

D. Ley 4341, 8 marzo 1956 (H.). — Impuesto a la transmisión gratuita de bienes. Tasa aplicable a las herencias, legados y donaciones a favor de entidades de asistencia social y beneficencia (B. O. 15/III/56).

Art. 1° — Las herencias, legados y donaciones a favor de las asociaciones y entidades civiles de asistencia social, caridad y beneficencia abonarán el impuesto a la transmisión gratuita de bienes establecido por la ley 11.287 (t. o. en 1955) (3) con arreglo a la escala fijada por dicha ley para la transmisión entre "padres, hijos y cónyuges", siempre que los importes respectivos se destinen a los fines de creación de la institución y en ningún caso se distribuyan, directa o indirectamente, entre los socios.

Quedan excluidas de la franquicia establecida en el párrafo anterior aquellas entidades organizadas jurídicamente como sociedades anónimas u otra forma comercial y las que obtienen sus recursos, en todo o en parte, de la explotación de espectáculos públicos, juegos de azar, carreras de caballos y actividades similares.

Las disposiciones del presente artículo se aplicarán a las transmisiones que se hayan exteriorizado a partir del 1° de julio de 1955.

Art. 2° — Comuníquese, etc. — Aramburu. — Rojas. — Blanco. — Ossorio Arana. — Hartung. — Krause.

D. Ley 4345, 8 marzo 1956 (H.). — Vigencia de créditos para obras públicas (B. O. 22/III/56).

Art. 1° — Déjase establecido que la vigencia de los créditos y financiaciones del dec. 12.469 del 8 de agosto de 1955, dispuesta por el decreto-ley 470 (4) del 6 de octubre de 1955 no se halla limitada en el tiempo y que su utilización en tal aspecto se regirá por lo establecido por el artículo 14 de la ley de contabilidad (5) y sus normas reglamentarias.

Art. 2° — El presente decreto-ley será refrendado por el Excmo. señor Vicepresidente provisional de la Nación y por los señores ministros secretarios de Estado en los departamentos de Hacienda, Ejército, Marina y Aeronáutica.

Art. 3° — Comuníquese, etc. — Aramburu. — Rojas. — Blanco. — Ossorio Arana. — Hartung. — Krause.

D. 4367, 8 marzo 1956 (Int.). — Modificación de la línea de edificación de una cuadra de la calle Brasil (B. O. 28/III/56).

Art. 1° — Modifícase la línea de edificación de la calle Brasil, entre las calles Pe-

(1) Ver t. IX-A, p. 353.
(2) Ver t. XV-A, p. 147.
(3) Ver t. XV-A, p. 180.

(4) Ver t. XV-A, p. 561.
(5) Ver t. VII, p. 217.

Art. 8º — La Comisión dictará su reglamento, cuyo proyecto elevará oportunamente a la aprobación del Poder ejecutivo nacional.

Art. 9º — Deróganse todas las disposiciones que se opongan al presente decreto.

Art. 10. — El presente decreto será refrendado por los señores ministros secretarios de Estado en los departamentos de Educación y Relaciones Exteriores y Culto.

Art. 11. — Comuníquese, etc. — Aramburu. — Del'oro Maini. — Podestá Costa.

D. Ley 1996, 30 abril 1956 (Tr.). — Estatuto de la Administración General de Puertos (B. O. 21/VI/56).

Art. 1º — Apruébase el adjunto estatuto de la Administración general de Puertos, Empresa del Estado, cuyo texto se incorpora como parte integrante del presente, debiendo funcionar en tal carácter a partir del 1º de mayo del corriente año.

Art. 2º — Declárase que quedarán bajo la jurisdicción de la Administración general de Puertos-Empresa del Estado, a los efectos de su administración y explotación, los siguientes organismos o instalaciones:

a) Los puertos comerciales del Estado que dependan actualmente del Ministerio de Transportes, inclusive las Administraciones del Dock Sud y Muelles y Depósitos de la Plata, y los que se incorporen en el futuro.

b) Los puertos ferroviarios a cargo actualmente de las Administraciones de los Ferrocarriles General Roca, Patagónico, General Mitre y General Urquiza.

c) Los puertos particulares habilitados o que se habiliten en los términos del dec. 10.059/43 (1), a medida que se vayan incorporando al patrimonio del Estado, conforme a las disposiciones de dicho acto de Gobierno.

Art. 3º — La Administración general de Puertos-Empresa del Estado, incorporará a su jurisdicción los bienes correspondientes a los puertos mencionados en el inc. b) del precedente artículo, fijando su régimen de explotación, de acuerdo con las normas señaladas en el estatuto aprobado por el art. 1º.

Art. 4º — Será libre de derechos la importación de materiales, máquinas y sus repuestos que introduzca la Administración general de Puertos-Empresa del Estado, con destino a la explotación portuaria.

Art. 5º — Deróganse todas las disposiciones legales que se opongan a las establecidas en el presente y Estatuto anexo.

Art. 6º — El presente decreto-ley será refrendado por el señor Vicepresidente provisional de la Nación y los señores ministros

de Ejército, Marina, Aeronáutica, Transportes y Hacienda.

Art. 7º — Comuníquese, etc. — Aramburu. — Rojas. — Bonnet. — Blanco. — Ossorio Arana. — Hartung. — Krause.

I - Estatuto orgánico de la Administración general de Puertos

Empresa del Estado

Art. 1º — Por el presente estatuto se regirá la Administración general de Puertos, creada por decreto-ley 4263 (2) del 7 de marzo de 1956, con domicilio constituido en la calle Rivadavia 578 de la Capital federal.

Art. 2º — La Administración general entenderá en lo referente a la explotación de todos los puertos comerciales de la República, teniendo a su cargo la prestación de los servicios a que hace referencia el dec. 8303 (3) de abril 12 de 1949, con excepción de los de amarre, practica y seguridad, que son del resorte exclusivo de la Prefectura Nacional Marítima y cumplirá, además, las funciones de fiscalización y regulación de los servicios autorizados o a autorizar en los puertos y riberas habilitadas o que se habiliten al efecto, de acuerdo a la jurisdicción que corresponde al Ministerio de Transportes por el inc. 4º del Capítulo VIII del art. 4º de la ley 14.303 (4).

II - Organización

Art. 3º — La Dirección y Administración de la Empresa, estará a cargo de un Administrador General designado por el Poder Ejecutivo, autorizado para actuar conforme con las disposiciones del presente estatuto y de acuerdo con las reglamentaciones vigentes o que se dicten sobre competencia de los Administradores Generales de Empresas dependientes del Ministerio de Transportes.

Art. 4º — El Administrador General, dada la personería jurídica de la Empresa tendrá, además, las siguientes facultades y obligaciones:

a) Concertar y realizar todos los contratos necesarios para la explotación comercial de los puertos, así como también, resolver en todas las gestiones tendientes al mejor desenvolvimiento de las actividades, inclusive arrendar, explotar o administrar instalaciones y medios de transportes de propiedad de terceros para sus servicios específicos.

b) Concertar y realizar convenios con personas, empresas o entidades oficiales o particulares, para el uso de los puertos de su dependencia, de sus instalaciones y de los demás bienes a su cargo, inclusive las plazoletas, o terrenos comprendidos en las respectivas zonas portuarias, que se decla-

(1) Ver t. III, p. 379.

(2) Ver p. 244.

(3) Ver t. IX-A, p. 678.

(4) Ver t. XIV-A, p. 2.

ran en su totalidad afectados a la jurisdicción de la empresa a los efectos de su administración y/o explotación.

Aclárase que para los convenios a que se hace referencia, cuando puedan afectar la renta fiscal aduanera, en cada caso se hará la consulta pertinente a la Dirección Nacional de Aduanas por intermedio de su representante en el Comité Ejecutivo.

c) Proponer la construcción de puertos y los planos de obras, y/o adquisiciones a realizar anualmente con cargo a fondos del plan integral de trabajos públicos.

d) Tarifas.

1° Intervendrá en el estudio y reglamentación de las tarifas de: entradas, faros y balizas, y visita de sanidad, que deberán ser fijadas por el Poder Ejecutivo.

2° Propondrá al Ministerio de Transportes para su aprobación por éste, las tarifas y reglamentación de: permanencia, muelle y fondeo en rada para los buques de ultramar y cabotaje internacional y almacenaje en depósitos o plazoletas de mercaderías importadas del extranjero.

3° Dictará el régimen tarifario de los servicios de: almacenaje en depósitos y plazoletas de mercaderías importadas del extranjero por el régimen de despacho directo, exportación o removido, guincha de carga, descarga u operaciones especiales de guinche, descarga o carga de combustibles líquidos y aceites de cualquier origen o destino, muelle, permanencia, uso permanente de puertos, fondeo en rada, embarcaciones de servicio regular entre puertos, apertura de puentes y demás servicios que se prestan a los buques afectados al cabotaje nacional; arrendamiento de terrenos, depósitos, edificios, muelles y demás instalaciones portuarias, espejos de agua, etc., derechos de explotación a las actividades y/o instalaciones comerciales o industriales, avisos y carteles de propaganda, derechos por revisión de planos, inspecciones de obras, estudio e inspección de instalaciones mecánicas, estudio de ubicación y parcelario de inmuebles, amojonamiento de terrenos, apertura de zanja y canalización, inspección de calderas y tarifas por servicios de tracción, servicios varios, equipos, plantales, utilaje y demás servicios portuarios.

e) Disponer por sí la habilitación de instalaciones y la prestación y retribución de servicios no regulares.

f) Resolver en última instancia administrativa cuestiones previstas por el art. 7° inc. f) del presente estatuto, que se eleven en apelación.

Las decisiones del Administrador general en estos casos serán inapelables, sin perjuicio del derecho de repetición previo pago bajo protesto, conforme al art. 2° de la ley 14.391 (1).

g) Resolver en última instancia administrativa los reclamos promovidos por aplicación de los gravámenes previstos por el inc. g) del art. 7° que le llegaren en apelación.

Del pronunciamiento del Administrador general en este aspecto, podrá recurrirse a la Justicia Nacional en los plazos y condiciones previstos por el art. 2° de la ley 14.391, modificatoria de la ley 12.964 (2).

h) Coordinar los servicios a su cargo con las funciones de las otras Empresas del Estado o Reparticiones Nacionales que intervienen en las actividades portuarias, en su vinculación con los intereses de los usuarios, asumiendo el carácter de única autoridad portuaria en todo lo relativo a operaciones, régimen de depósitos portuarios, trabajo en los puertos, tránsito terrestre y funciones que se asignan por el presente estatuto, sin que la autoridad portuaria única interfiera el control fiscal aduanero de las mercaderías y de la carga y descarga de los transportes.

i) Nombrar, contratar, promover, suspender y separar de sus cargos al personal de la Empresa, con excepción de los Jefes integrantes del Consejo de Administración, que serán designados por el Poder ejecutivo.

j) Ejercer la representación legal de la Empresa, y en tal carácter, actuar en juicio activa o pasivamente, con facultades para transar, comprometer en árbitros, absolver posiciones mediante oficio, y celebrar arreglos judiciales en todos los asuntos vinculados con la actividad de la Empresa, pudiendo conferir los poderes necesarios.

Art. 5° — La Administración general de Puertos deberá estructurarse primariamente en su núcleo central en la siguiente forma:

a) En el orden interno:

1° Régimen departamental: y de dependencias adecuado al concepto más simple de organización.

La estructuración definitiva de la organización, denominación de las dependencias, discriminación enumerativas de las funciones específicas y de las obligaciones y facultades que respectivamente le correspondan dentro del cuadro de la Administración general, así como lo relativo al régimen de Contabilidad y Administración será dispuesta y reglamentada por el Ministerio de Transportes dentro de la línea general que se establece, y conforme a las facultades que le son propias de acuerdo al decreto ley 6405 (3), de diciembre 23 de 1955.

2° — Consejo de Administración: funcionará presidido por el Administrador general, de acuerdo a las normas que se propondrán al Ministerio de Transportes e In-

(1) Ver t. XIV-A, p. 203.

(2) Ver t. VII, p. 231.

(3) Ver p. 21.

tegrado por los titulares de los departamentos que se creen o por sus reemplazantes legales, teniendo por misión entender y resolver lo siguiente:

2. 1 Ordenamiento y planificación general del sistema de organización de la Empresa y plan de acción a seguir en materia de obras o de política portuaria.

2. 2 Determinación del presupuesto general de la empresa.

2. 3 Adquisiciones y contrataciones necesarias para la explotación comercial de los puertos que se efectúan en los términos del art. 8º, cuyo monto en cada operación excede de la suma de m\$ n. 250.000.

2. 4 Aprobar el régimen tarifario a que se refiere el art. 4º, apart. d) punto 3º del presente.

2. 5 Casos especiales de importancia o de difícil interpretación reglamentaria que, a juicio de cualesquiera de los miembros del Consejo, deben ser sometidos a consideración del mismo.

2. 6 El Consejo de Administración será integrado también, por el Jefe de Personal de la Administración general y/o por los titulares de las Administraciones Portuarias, a requerimiento de cualquiera de los miembros, cuando se consideren asuntos de su responsabilidad y/o competencia, interviniendo con voz y voto en las deliberaciones, y suscribiendo el acta pertinente.

2. 7 El Consejo de Administración designará, de entre sus miembros, el funcionario que reemplazará al Administrador general en caso de ausencia.

b) En el orden externo:

Las funciones atribuidas al Administrador general por el inc. h) del art. 4º, serán ejercitadas con la intervención de los siguientes organismos asesores:

1º Consejo Coordinador: Constituido por los representantes de las Direcciones Nacionales o Jefes de las reparticiones nacionales de cada Ministerio que desarrollan sus funciones específicas en los puertos del país.

Actuará bajo la presidencia del Administrador general de Puertos quien lo convocará cuando lo considere necesario para decidir sobre las medidas de coordinación a tomar para unificar criterios, abreviar trámites, evitar rozamientos y agilizar procedimientos, en forma que cada dependencia desarrolle sus tareas en un plano de armónica y uniforme determinación, subordinando su conducta general en todo aquello que no afecte a sus funciones específicas, a las necesidades portuarias.

El organismo precedente contará con un Comité ejecutivo, que se constituirá con representantes de las reparticiones cuyas funciones guardan más estrecha vinculación con el movimiento de los puertos, entre las que existen, por tal causa, y en forma constante, problemas de coordinación, a saber:

Administración general de Puertos: Un alto funcionario designado a tal efecto por el Administrador general.

Dirección Nacional de Aduanas: El representante de la misma ante el Consejo o un alto funcionario designado expresamente a tal efecto por el Director Nacional de Aduanas.

Prefectura Nacional Marítima: El representante de la misma ante el Consejo o un alto funcionario designado expresamente a tal efecto por el Prefecto Nacional Marítimo.

Este comité funcionará en forma constante y tendrá a su cargo el estudio y perfeccionamiento de las normas de coordinación administrativa necesaria para uniformar y armonizar el desenvolvimiento de sus respectivas funciones dentro del marco general de los puertos, teniendo especialmente en cuenta los principios consagrados por el art. 4º "in fine" del decreto ley 1263 de 1956.

Las conclusiones que resulten de los estudios que se realicen serán consideradas en reuniones que se efectuarán con la frecuencia que sean necesarias bajo la Presidencia del Administrador general de Puertos, a fin de que se tomen las determinaciones que correspondan.

2º Junta Consultiva:

Estará integrada por representantes de las entidades privadas más importantes, vinculadas al comercio de importación y exportación y a la navegación de ultramar y cabotaje, etc., cuya experiencia en la materia resultará indudablemente útil como factor de asesoramiento para el mejor desenvolvimiento del movimiento portuario.

Cada miembro, designando por la entidad respectiva, durará 2 años, y el organismo funcionará bajo la presidencia del Administrador general de Puertos o su representante, en orden a lo que establezca el reglamento interno que dicte la Junta una vez constituida.

Esta Junta Consultiva actuará en el mismo carácter ante la Administración del Puerto de Buenos Aires para los problemas del orden local (art. 7º inc. h) y será integrada asimismo por representantes de cada una de las administraciones de los puertos del litoral fluvial de mayor importancia que puedan resultar afectados por el movimiento del Puerto de Buenos Aires. En este caso será presidido por el Administrador del Puerto o su representante.

Art. 6º — La ejecución, prestación, conservación y cobro de los servicios portuarios, estará a cargo o bajo la dirección de Administradores en los puertos de Buenos Aires, La Plata (unificado con Muelles y Depósitos), Rosario, Santa Fe, San Nicolás y Bahía Blanca (con Ingeniero White y Galván). Estas Administraciones serán organizadas de acuerdo con una estructura bá-

sica racional, conforme al régimen que establezca el Ministerio de Transportes.

La organización de los restantes puertos, será efectuada mediante la creación de Administraciones o Jefaturas locales u organismos con jurisdicción sobre más de un puerto, cuando la relativa importancia de las actividades o la ubicación geográfica de cada uno así lo aconsejen, a juicio de la Administración general.

La Administración general podrá convenir con otras administraciones Generales del Ministerio de Transportes, la atención común de los servicios concurrentes en los puertos menores del interior cuando la relativa importancia de su movimiento no justifique económicamente la prestación directa y exclusiva, por la primera.

En igual sentido, la Administración general podrá hacerse cargo de los servicios vinculados al puerto, que realicen por sí o por delegación otras Administraciones generales del Ministerio de Transportes, previa autorización de éste.

La Administración general podrá disponer un porcentaje de rebaja en las tarifas de los servicios portuarios establecidas por la misma, total o parcialmente, en determinados puertos o riberas habilitadas, cuando razones de interés público y económicas del Estado o de reactivación de ciertas zonas, justifiquen la adopción de tal medida, debiendo contar con el informe favorable de la Administración Portuaria local y la unanimidad de votos del Consejo de Administración.

Art. 7° — Los Administradores y Jefes portuarios son responsables de la regular y correcta prestación de los servicios a su cargo y tienen a tal fin las siguientes facultades y obligaciones:

a) Resolver las cuestiones referentes al tráfico marítimo, fluvial, etc. en el respectivo sector, a la carga y descarga de mercaderías y en general todo lo relacionado con la prestación de servicios y autorización de operaciones conforme a los reglamentos o normas previas que se dicten. La facultad que a las administraciones de los puertos acuerda este inciso no incluye el aspecto específicamente aduanero vinculado con el control de la carga y descarga, así como las cuestiones de orden técnico que son de exclusiva competencia de la autoridad aduanera o que puedan incidir en la renta aduanera.

b) Proponer los planes semestrales de obras y trabajos de conservación general, proyectos de obras nuevas, etc., a realizar dentro de su jurisdicción, de acuerdo con las normas que al respecto dicta la Administración general.

e) Disponer sobre la utilización y distribución del utilaje en la zona de su compe-

tencia conforme a las necesidades concretas de los servicios.

d) Disponer sobre la distribución y control del personal, conforme a las necesidades del servicio, dentro de las normas y funciones de los cuadros escalafonarios.

e) Administrar e invertir los fondos que se le acuerden, conforme a los presupuestos de explotación, con sujeción a las normas existentes sobre la materia.

f) Resolver en primera instancia las cuestiones que se susciten respecto a la procedencia de los cargos que se formulan en concepto de prestación de servicios, por diferencias provenientes de errores de cálculo o interpretación de tarifas.

g) Aplicar las penalidades, recargos y multas establecidas por las leyes, disposiciones, etc., referentes a servicios, tarifas y funciones a cargo de la Empresa.

De las denegatorias de los Administradores o Jefes de Puerto en los casos de los incs. f) y g) podrá apelarse ante la Administración general en los términos del art. 3° de la ley 12.964 y sus correlativos de la ley 14.391.

h) Los Administradores o Jefes de Puerto podrán constituir previa autorización de la Administración general de Puertos en sus respectivas jurisdicciones, la Junta Consultiva en los términos del art. 5°, apart. b), punto 2°, integrada con los representantes locales de los organismos privados respectivos.

III.- Régimen de contrataciones

Art. 8° — Las adquisiciones y contrataciones de trabajos, servicios o suministros de especies, serán dispuestas por el Administrador general, ajustándose a las sumas asignadas en el presupuesto y planes de obras aprobadas, con la limitación establecida en el art. 5° apart. a), punto 2°, del presente estatuto, en que se determina la intervención del Consejo de Administración.

Art. 9° — Las compras y/o contrataciones a que se refiere el artículo precedente serán efectuadas siguiendo el procedimiento reglamentario previsto por el Poder ejecutivo en cumplimiento del art. 50 de la ley 12.961, y dentro de los límites que a continuación se establecen:

1° Contratación Directa.

Cuando el importe no exceda de m\$n. 20.000 y en los casos previstos en el art. 47 de la ley 12.961.

2° Por concurso de precios.

Cuando el importe no exceda de m\$n. 50.000.

3° Por licitación privada.

Cuando el importe no supere los m\$n. 500.000, para suministros y m\$n. 1.500.000, para obras.

4° Por licitación pública.

Cuando el importe sea superior a los límites previstos en el punto anterior.

Art. 10. — El Administrador general podrá delegar en los funcionarios que considere necesarios, el ejercicio parcial de las atribuciones previstas por el art. 8º, en un margen adecuado a la importancia del organismo o a las necesidades de los servicios que corresponden a sus respectivas jurisdicciones.

IV - Requisitos e incompatibilidades de las autoridades

Art. 11. — Sin perjuicio de las normas de carácter general que rigen la materia del rubro para los agentes de la Administración Pública Nacional, aplicables a las autoridades de la Empresa, en virtud del art. 2º, Inc. 6º de la ley 13.653 (1) t. o. no podrán ejercer funciones directivas en la misma, personas que tengan vinculación directa con las Empresas de Navegación Marítimas o Fluvial, despachantes marítimos o de aduana, o cualesquiera otras que desarrollen actividades afines con las que competen al organismo portuario de acuerdo con las disposiciones del presente reglamento.

V - Capital

Art. 12. — El capital de la Administración general de Puertos, estará constituido por el valor de todos los bienes muebles e inmuebles que le fueron transferidos al Ministerio de Transportes en virtud de los deca. 8803 del 12 de abril de 1949 y 20.221 del 24 de agosto del mismo año, por los que le hayan sido incorporados con posterioridad y con los que en adelante se le transfieran para el cumplimiento de sus funciones.

La apertura de la contabilidad de la explotación se efectuará sobre la base de los registros patrimoniales existentes, a la fecha que se determine en el decreto ley aprobatorio del presente, sujeto a los ajustes pertinentes que se efectuarán conforme a las normas técnicas usuales, ya establecidas o que se establezcan sobre el particular.

VI - Recursos

Art. 13. — Los recursos de la Empresa estarán constituidos por los fondos provenientes de los distintos rubros de la explotación portuaria, a saber:

- 1º Recursos propios de su régimen legal.
- 2º Servicio de permanencia y muelles de los puertos, inclusive los atracaderos e instalaciones de organismos oficiales y particulares, habilitados por el Estado para operaciones comerciales.
- 3º — Recursos de leyes especiales.

4º Producido por el arrendamiento de sus bienes muebles o inmuebles.

5º Producido por trabajo de averías y reposiciones.

6º Producido por cuentas especiales, inclusive entradas a estaciones marítimas o fluviales, desembarcaderos y lugares públicos de los puertos.

7º Producido de cuentas de terceros o do orden.

8º Multas y recargos.

9º Créditos adicionales.

10. Pérdidas de depósitos de garantía por incumplimiento de contratos.

11. Enajenación de chatarra y rezagos, provenientes de elementos fuera de uso.

12. Subvenciones que por cualquier causa se otorguen a la Empresa.

13. Reintegro por gastos de conservación.

14. Cualquier otra retribución inherente a los servicios portuarios o complementaria de los mismos.

VII - Conservación de los puertos

Art. 14. — La conservación de los puertos que carezcan de talleres y cuerpos técnicos, será realizada por los puertos mayores más próximos capacitados al efecto, dentro de la determinación jurisdiccional que establezca la Administración general, salvo las excepciones que se consideren pertinentes en los términos del art. 6º.

VIII - Distribución de utilidades

Art. 15. — De las utilidades líquidas y realizadas, la Empresa efectuará al término de cada año, la siguiente distribución:

25 % Fondo de Reserva en previsión de déficit y quebrantos.

10 % Fondo de Reserva Técnica para mejoramiento y modernización de los equipos portuarios, reparaciones y suministros.

15 % Fondo de Asistencia, Previsión Social y Estímulo al personal.

50 % A Rentas Generales, comprendida la cancelación de los adelantos oportunamente acordados.

La aplicación de estos fondos será reglamentada por la Administración general de Puertos, con aprobación del Ministerio de Transportes de la Nación.

IX - Disposiciones transitorias

Art. 16. — La Administración general de Puertos desarrollará su gestión con sus propios recursos, hasta el 31 de diciembre del corriente año, en base a las previsiones presupuestarias acordadas a la ex-Dirección Nacional de Puertos para el ejercicio corriente.

(1) Ver t. IX-A, p. 353.

Art. 3° — La dirección y administración de la Empresa, estará a cargo de un administrador general designado por el Poder Ejecutivo, autorizado para actuar conforme con las disposiciones del presente estatuto y de acuerdo con las reglamentaciones vigentes o que se dicten sobre competencia de los administradores generales de empresas dependientes de la Secretaría de Transporte. Será asistido en sus tareas por un subadministrador general, designado también por el Poder Ejecutivo, quien será su reemplazante natural y tendrá como funciones principales las correspondientes al director ejecutivo del Puerto de Buenos Aires.

Art. 4° —

inc. c) Proponer la construcción de puertos y los planes de obras, y/o adquisiciones a realizar anualmente con cargo a fondos del plan integral de trabajos públicos y/o de la Administración General de Puertos.

inc. d), punto 2°. Propondrá a la Secretaría de Transporte para su aprobación por ésta las tarifas y reglamentación de: permanencia, muelle y fondeo en rada para los buques de ultramar, y cabotaje internacional y almacenaje en depósitos o plazuelas de mercaderías importadas del extranjero; almacenaje de depósito y plazuela de mercaderías importadas del extranjero por el régimen de despacho directo, exportación o removido, guinchaje de carga, descarga u operaciones especiales de guinche, descarga o carga de combustibles líquidos y aceites de cualquier origen o destino, muelle, permanencia, uso permanente de puerto, fondeo en rada, embarcaciones de servicio regular entre puertos, apertura de puentes y demás servicios que se prestan a los buques afectados al cabotaje nacional; arrendamientos de espejos de agua, terrenos, depósitos, edificios, muelles y demás instalaciones portuarias.

Punto 3°. Dictará el régimen tarifario de los derechos de explotación a las actividades y/o instalaciones comerciales o industriales, avisos y carteles de propaganda, derechos por revisión de planos, inspecciones de obras, estudio e inspección de instalaciones mecánicas, estudio de ubicación y parcelario de inmuebles, amojonamiento de terrenos, apertura de zanjas y canalización, inspección de calderas y tarifas por servicios de tracción, servicios varios, equipos, planteles, utillaje y demás servicios portuarios.

inc. i) Nombrar, contratar, promover, suspender y separar de sus cargos al personal de la Empresa, con excepción del subadministrador general y de los jefes integrantes del Consejo de Administración, que serán designados por el Poder Ejecutivo.

Art. 5° — a) La Administración General de Puertos deberá estructurarse primaria-

mente en su núcleo central en la siguiente forma:

1° Régimen departamental y de dependencias adecuado al concepto más simple de organización.

La estructuración definitiva de la organización, denominación de las dependencias, discriminación enumerativa de las funciones específicas y de las obligaciones y facultades que respectivamente le correspondan dentro del cuadro de la Administración General, así como lo relativo al régimen de contabilidad y administración será dispuesta y reglamentada por la Secretaría de Transporte dentro de la línea general que se establece;

2° Consejo de Administración: funcionará presidido por el administrador general, de acuerdo a las normas que se propondrán a la Secretaría de Transporte e integrado por el subadministrador general y por los titulares de los departamentos que se creen o por sus reemplazantes legales, teniendo por misión entender y resolver lo siguiente:

2.3 Adquisiciones y contrataciones necesarias para la explotación comercial de los puertos que se efectúen en los términos del art. 8°, cuyo monto en cada operación exceda de la suma de m.\$n. 500.000.

3° Junta Consultiva:

Estará integrada por representantes de las entidades privadas más importantes, vinculadas al comercio de importación y exportación y a la navegación de ultramar y cabotaje, cuya experiencia en la materia resultará indudablemente útil como factor de asesoramiento para el mejor desenvolvimiento portuario. Podrá ser integrada asimismo por representantes de las juntas consultivas locales mencionadas en el art. 7°, inc. h) cuando el administrador general lo considere conveniente.

Cada miembro, designado por la entidad respectiva, durará 2 años y el organismo funcionará bajo la presidencia del administrador general de puertos en orden a lo que establezca el reglamento interno que dicte la Junta una vez constituida. Será convocada por el administrador general por lo menos una vez cada tres meses, en especial para requerir opinión sobre los proyectos de plan de acción y presupuesto anual, y cuando lo solicite la tercera parte, como mínimo, de sus miembros. Llevará un libro de actas y se sintetizará lo actuado en la Memoria de la Administración General de Puertos.

Esta Junta Consultiva actuará en el mismo carácter ante la Administración del Puerto de Buenos Aires para los problemas del orden local (art. 7°, inc. h). En este caso será presidida por el subadministrador general o por el administrador del puerto de Buenos Aires;

b) Consejo Coordinador:

Las medidas de coordinación para unificar criterios, abreviar trámites, evitar rozamientos, agilizar procedimientos, en forma que cada dependencia desarrolle sus tareas en un plano de armónica y uniforme determinación, subordinando su conducta general en todo aquello que no afecte a sus funciones específicas, a las necesidades portuarias, serán tomadas por un Consejo Coordinador que estará constituido por: administrador general de puertos; director nacional de aduanas; prefecto nacional marítimo; directores nacionales o jefes de reparticiones nacionales que desarrollen funciones específicas en los puertos del país.

El Consejo será convocado a solicitud de cualquiera de sus integrantes, debiendo serlo trimestralmente como mínimo por el administrador general de puertos. La presidencia del Consejo será ejercida en forma rotativa por el administrador general de puertos, director nacional de aduanas y prefecto nacional marítimo. Llevará un libro de actas y se sintetizará lo actuado en la Memoria de la Administración General de Puertos.

El organismo precedente contará con un comité ejecutivo que se constituirá con 3 altos funcionarios designados por el administrador general de puertos, el director nacional de aduanas y el prefecto nacional marítimo, respectivamente.

Este Comité funcionará en forma constante y tendrá a su cargo el estudio y perfeccionamiento de las normas de coordinación administrativas necesarias para uniformar y armonizar el desenvolvimiento de sus respectivas funciones dentro del marco general de los puertos, teniendo especialmente en cuenta los principios consagrados por el art. 4º "in fine" del dec. ley 4263/56 [XVI-A, 244].

Art. 6º — La ejecución, prestación, conservación y cobro de los servicios portuarios, estará a cargo o bajo la dirección de administradores en los puertos de Buenos Aires, La Plata (unificado con Muelles y Depósitos), Rosario, Santa Fe, San Nicolás y Bahía Blanca (con Ingeniero White y Galván). Estas administraciones serán organizadas de acuerdo con una estructura básica nacional, conforme al régimen que establezca la Secretaría de Transporte.

La organización de los restantes puertos, será efectuada mediante la creación de administraciones o jefaturas locales u organismos con jurisdicción sobre más de un puerto, cuando la relativa importancia de las actividades o la ubicación geográfica de cada uno así lo aconsejen, a juicio de la Administración General.

La Administración General podrá convivir con otras administraciones generales de la Secretaría de Transporte, la atención común de los servicios concurrentes en los

puertos menores del Interior cuando la relativa importancia de su movimiento lo justifique económicamente la prestación directa y exclusiva, por la primera.

En igual sentido, la Administración General podrá hacerse cargo de los servicios vinculados al puerto que realicen por sí o por delegación otras administraciones generales de la Secretaría de Transporte, previa autorización de ésta.

La Administración General podrá proponer o disponer, según corresponda, una rebaja, total o parcial, en las tarifas de los servicios portuarios establecidos en el art. 4º, inc. d), 2º y 3º, para determinados puertos o riberas habilitadas, cuando razones de interés público y económicas del Estado o de reactivación de ciertas zonas, justifiquen la adopción de tal medida, debiendo contar con la aprobación del Consejo de Administración.

Art. 7º — ... inc. h) — Los administradores o jefes de puerto podrán constituir previa autorización de la Administración General de Puertos en sus respectivas jurisdicciones, la Junta Consultiva en los términos del art. 5º, apartado a), punto 3º, integrada con los representantes locales de los organismos privados respectivos.

Art. 8º — Las adquisiciones y contrataciones de trabajo, servicios o suministros de especies, serán dispuestas por el administrador general, ajustándose a las sumas asignadas en los respectivos planes de acción, presupuestos de explotación y planes de obras aprobados, con la limitación establecida en el art. 5º, apartado a), punto 2º del presente estatuto, en que se determina la intervención del Consejo de Administración.

Art. 9º — Las compras y/o contrataciones a que se refiere el artículo precedente serán efectuadas siguiendo el procedimiento reglamentario previsto por el Poder Ejecutivo Nacional en el dec. 9400/57 [XVII-A, 634] y dentro de los límites que a continuación se establecen:

1) Por Contratación Directa: Cuando el monto de la operación no exceda de pesos moneda nacional 100.000 y en los casos previstos en el apartado 3º del art. 56 del dec. ley 23.354 [XVII-A, 154];

2) Por Concurso de Precios: Cuando el importe no exceda de m\$.n. 500.000;

3) Por Licitación Privada: Cuando el importe no exceda de m\$.n. 1.000.000 y de m\$.n. 2.000.000 para obras;

4) Por Licitación Pública: Cuando el importe exceda de m\$.n. 1.000.000 y de pesos moneda nacional 2.000.000 para obras.

Art. 12. — El capital de la Administración General de Puertos estará constituido por el valor de todos los bienes muebles, inmuebles que le fueron transferidos a la Secretaría de Transporte en virtud de los deca.

8803 del 12 de abril de 1949 y 20.221 del 24 de agosto del mismo año, por los que le hayan sido incorporados con posterioridad y con los que en adelante se le transfieran para el cumplimiento de sus funciones.

La apertura de la contabilidad de la explotación se efectuará sobre la base de los registros patrimoniales existentes, a la fecha que se determine en el decreto-ley aprobatorio del presente, sujeto a los ajustes pertinentes que se efectuarán conforme a las normas técnicas usuales, ya establecidas o que se establezcan sobre el particular.

Art. 15. — Si las utilidades líquidas y realizadas exceden del 10% del presupuesto anual, dicho excedente será destinado a Rentas Generales. El resto será distribuido por la empresa al término de cada año, en la siguiente forma:

35% Fondo de reserva en previsión de déficit y quebranto.

15% Fondo de asistencia, previsión social y estímulo al personal.

50% Fondo de reserva técnica para mejoramiento y modernización de equipos portuarios, construcciones, reparaciones y suministros.

La aprobación de estos fondos será reglamentada por la Administración General de Puertos, con aprobación de la Secretaría de Transportes.

Art. 2° — Derogar en el estatuto mencionado los siguientes artículos:

Art. 5°, inc. 2°), punto 7°; art. 16, art. 17, art. 18, art. 19, art. 20 y art. 21.

Art. 3° — Dése cuenta oportunamente al honorable Congreso de la Nación.

Art. 4° — El presente decreto-ley será re-ferendado por los señores ministros secretarios en los departamentos de Interior, de Defensa Nacional, de Obras y Servicios Públicos y de Economía y firmado por los señores secretarios de Estado de Transporte, de Hacienda y de Marina.

Art. 5° — Comuníquese, etc. — Guido. — Villegas. — Astigueta. — Zubiri. — Martínez de Hoz. — Tiscornia. — Kolungia.

D. ley 6676, 9 agosto 1963 (Tr.). — Administración General de Puertos; comisiones coordinadoras (B. O. 19/VIII/63).

Art. 1° — En jurisdicción de los puertos nacionales, la coordinación de las tareas de las reparticiones estatales, la armonización de los servicios que prestan los particulares, la regulación, la promoción de la tecnificación y mecanización de las operaciones portuarias, la solución de los conflictos laborales que por ellas se susciten y el ejercicio de la policía del trabajo portuario, estarán a cargo de sendas comisiones coordinadoras, presididas por un director ejecutivo, que

integrarán la Administración General de Puertos.

Art. 2° — Cada comisión coordinadora estará constituida por:

1. Miembros permanentes:

a) El director ejecutivo local;

b) El administrador del puerto;

c) El prefecto del puerto;

d) El administrador de la aduana del puerto;

e) Un funcionario designado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social;

f) Dos representantes de las organizaciones patronales y de las organizaciones obreras portuarias.

2. Miembros no permanentes:

g) El jefe de cada una de las demás reparticiones estatales que cumplen servicios en el puerto, exclusivamente, cuando se consideren asuntos de su competencia.

Los representantes patronales y obreros serán nombrados por el Poder Ejecutivo, a propuesta en terna de las organizaciones correspondientes. Durarán 2 años en sus funciones, pudiendo ser reelegidos. Su renovación, con anterioridad a dicho plazo, podrá efectuarse cuando exista justa causa. Habrá justa causa cuando se haya dejado de pertenecer a la entidad que se representa, sobrevenido incapacidad, comisión de algún delito o haber sido pasible de medidas disciplinarias graves por parte de su representada.

En caso de vacancia, ausencia o impedimento de alguno de los miembros de la comisión coordinadora, su recemplazo transitorio se efectuará en la siguiente forma:

1. Los miembros indicados en los puntos a), b), c), d), e) y g), con el funcionario que designe a tal efecto la autoridad que determine la reglamentación;

2. Los miembros indicados en el punto f), con el suplente correspondiente, designados en igual forma que los titulares.

Las resoluciones de la comisión coordinadora serán tomadas por simple mayoría de votos, con asistencia del director ejecutivo, de no menos de seis miembros permanentes y los no permanentes que en cada caso correspondan. En caso de empate, el director ejecutivo tendrá doble voto.

Art. 3° — En el puerto de Buenos Aires, el director ejecutivo será el subadministrador general de puertos; en los demás puertos, será designado por el Poder Ejecutivo, a propuesta del administrador general de puertos.

Art. 4° — Las funciones de la comisión coordinadora serán:

a) Entender en todo lo relativo al funcionamiento de los servicios del puerto, adaptando o proponiendo las normas, reglamentos, instrucciones o medidas que considere

DECRETO 191

Reglamento de los servicios de practicaje y pilotaje para los rios, puertos, pasos y canales de la Republica Argentina — Aprobación — Sustitución de los arts. 742 y 743 del REFOCAPEMM.

Fecha 22 julio 1982

Publicación. B. O. 28.VII/82

Decreto D 5207/71: XXXII-A, 174; D. 476/81 (Reglamento de Formación y Capacitación del Personal Embarcado); D. 1715; D. 5207/71 (reglamento de los servicios de practicaje y pilotaje); XXXII-A, 174; ley 18.250 XXIX-B, 1423; ley 19.877 XXXII-D, 5031; D. 4516/73 (REGINAVERE); XXXIV-D, 1157; ley 18.037 (t. o. 1976); XXXVI-D, 3082; ley 19.343; XXXI-C, 3036; ley 18.150: XXIX-A, 177.

Art. 1° — Apruébase el reglamento de los servicios de practicaje y pilotaje para los rios, puertos, pasos y canales de la República Argentina, que forma parte integrante del presente decreto, en reemplazo del texto aprobado por dec. 5207 del 19 de noviembre de 1971.

Art. 2° — Sustitúyase el texto de los arts. 742 y 743 del reglamento de formación y capacitación del personal embarcado de la Marina Mercante (REFOCAPEMM), por el que se expresa a continuación:

742. — Baqueano.

a) Consejero de ruta y maniobra en buques de menos de veinte (20) pies de calado y menos de ciento veinte (120) metros de eslora, dentro de su respectiva zona de baquía.

b) Consejero de ruta y maniobra en convoyes de cualquier longitud total dentro de su zona de baquía.

c) Consejero de ruta y maniobra en buques de cualquier calado y eslora, fuera de las zonas de practicaje, dentro de su respectiva zona de baquía.

743. — Certificado de conocimiento de zona.

Pilotaje del buque o convoy de cualquier longitud donde ocupe empleo de capitán, patrón, primer oficial fluvial, segundo oficial fluvial o segundo patrón dentro de la zona que abarque su certificado, excepto en buques de más de veinte (20) pies de calado o más de ciento veinte (120) metros de eslora en zonas de practicaje.

Art. 3° — El reglamento que se menciona en el art. 1°, será puesto en vigencia a partir de los cuarenta y cinco (45) días de la publicación del presente decreto

en el Boletín Oficial de la Nación, juntamente con los valores tarifarios correspondientes.

Art. 4° — Comuníquese, etc. — Bignone. — Martínez Vivot.

REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE PRACTICAJE Y PILOTAJE PARA LOS RIOS, PUERTOS, PASOS Y CANALES DE LA REPUBLICA ARGENTINA

CAPITULO I — De la prestación del practicaje y pilotaje

Naturaleza del practicaje y pilotaje

Art. 101. — El practicaje y el pilotaje son las tareas que realiza a bordo de los buques el personal habilitado para asesorar al capitán en navegación, maniobras y reglamentación, en las zonas declaradas de practicaje o pilotaje obligatorio o facultativo. A los efectos de las disposiciones establecidas en este reglamento, aquellas tareas que se realizan en puerto se denominan "practicaje" y las de navegación en rios, pasos y canales se denominan "pilotaje".

Art. 102. — El practicaje y el pilotaje constituyen un servicio público impropio, de interés para la seguridad de la navegación, cuya atención se encuentra a cargo de la Prefectura Naval Argentina, siendo ejercido exclusivamente por personal que, habiendo cumplido las condiciones previstas en el Reglamento de Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la Marina Mercante (REFOCAPEMM), habilita el Prefecto Nacional Naval con la denominación de prácticos, de acuerdo con las prescripciones de este reglamento.

Zonas de practicaje y pilotaje obligatorio

Art. 103. — Se declaran zonas de practicaje y pilotaje obligatorio:

a) Río de la Plata: Las aguas comprendidas dentro de los siguientes límites: Al este, la línea imaginaria que partiendo de Punta Rasa pasa por Recalada y llega hasta Punta del Este (R. O. del U.); al oeste, la línea imaginaria que partiendo de Punta Lara pasa por el km. 37 del Canal de Acceso al Puerto de Buenos Aires y llega a Punta Negra (R. O. del U.)

Para la navegación entre la zona fijada en el art. 104 y el km. 37 del canal de Acceso al Puerto de Buenos Aires o viceversa, no es obligatorio llevar práctico del Río de la Plata.

b) Río Paraná: Comprende el curso del Río Paraná desde el Puerto homónimo y el de los Ríos

Paraná Guazú, Paraná Bravo y Paraná de las Palmas hasta sus desembocaduras en el Río de la Plata, incluyendo el Pasaje Talavera, la Zanja del Mercado y la zona del Río de la Plata comprendida en los siguientes límites: Al Norte su margen izquierda desde frente al km. cero del Río Uruguay hasta Punta Negra (R. O. del U.); al este la línea imaginaria que une dicha Punta con el km. 37 del Canal de Acceso al Puerto de Buenos Aires; al sur, el veril Norte del Canal de Acceso al Puerto de Buenos Aires, la escollera exterior del mismo y el veril Norte del Canal Costanero hasta el km. 4 y a partir de allí la margen derecha del Río de la Plata hasta la desembocadura del Río Luján.

1. Al solo efecto del pilotaje de los buques que navegan entre puertos del Río Paraná y el Puerto de Nueva Palmira (R. O. del U.) o viceversa, declárase como continuidad de zona del Río Paraná al tramo comprendido entre el km. cero del Río Uruguay y la rada de dicho puerto.

2. Al solo efecto del pilotaje de los buques que provengan del Canal Ingeniero Emilio Mitre con destino a la zona determinada en el art. 104 o viceversa, declárase como continuidad de la zona del Río Paraná al tramo del canal de acceso al puerto de Buenos Aires comprendido entre su confluencia con el Canal Ingeniero Emilio Mitre y el km. 37 de aquél.

c) Río Uruguay: Comprende el curso de este río desde la rada del puerto de Concepción del Uruguay hasta su desembocadura (km. cero) frente a Nueva Palmira (R. O. del U.), y además la parte del Río de la Plata mencionada en el inc. b) para el Río Paraná.

d) Río de Bahía Blanca: Las aguas comprendidas desde la línea imaginaria que une las balizas Punta Tejada y Punta Lobos, hasta las Radas de los Puertos interiores de la Ría.

e) Puertos: Comprende los siguientes:

1. Puerto de Buenos Aires, con los siguientes límites: Al este la línea imaginaria que partiendo de Punta Lara llega al km. 37 del Canal de Acceso de dicho Puerto; al norte el veril Norte del Canal de Acceso al Puerto de Buenos Aires hasta la baliza del km. 0,900 en el extremo SE de la escollera norte de Puerto Nuevo, continuando por dicha escollera y la línea imaginaria de prolongación hasta el km. 4 del Canal Costanero para seguir la ruta de navegación a la Dársena F, al sur, la margen derecha del Río de la Plata desde Punta Lara hasta la desembocadura del Riachuelo y al oeste, la línea de muelles que partiendo del extremo SW del Dock Sud continúa por los del Riachuelo, Dársena Sur, Puerto Madero, Dársena Norte, Puerto Nuevo y Dársena E.

2. Puertos de: Paraná, Bajada Grande, Santa Fe, Diamante, San Martín, San Lorenzo, Borghi (SULFACID), Rosario, Arroyo Seco, Villa Constitución, San Nicolás, Ramallo, San Pedro, Ibicuy, Zárate, Campana, Concepción del Uruguay, La Plata, Mar del Plata, Quequén, Bahía Blanca, Punta Colorada, Madryn, Comodoro Rivadavia y sus cargaderos Caleta Córdoba, Caleta Olivares, km. 3 y Caleta Olivia, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz, Punta Quilla, Río Gallegos, Río Grande y cargaderos de la Bahía San Sebastián, Ushuaia y Puertos de las Islas del Atlántico Sur, extensivo a todos otros puertos y/o cargaderos que se crearen en el futuro.

3. Todo buque que arribe a cualquier puerto de las Islas Malvinas, proveniente de otro puerto argentino, embarcará en este último y a bordo del buque de que se trata, práctico para las correspondientes maniobras de entrada y salida.

f) Pasos y canales australes: Comprende el Canal Beagle.

Zona común

Art. 104. — Declárase zona común para la continuidad de los practicajes y pilotajes de las zonas: Río Paraná, Río Uruguay, Puerto Buenos Aires y Puerto La Plata, al tramo comprendido entre el límite oeste de la zona Río de la Plata y la zona de espera para embarcos y desembarcos de prácticos limitada al este por la línea recta que se extiende hasta el azimut 040° desde la baliza La Plata, más la zona de alijo adyacente que determine la Prefectura Naval Argentina.

La navegación entre esta zona de espera y alijo y las respectivas zonas de practicaje y pilotaje, no será tenida en cuenta para el cálculo de las tarifas a facturar.

Los movimientos dentro de la antedicha zona común, serán efectuados por los prácticos de la zona Puerto La Plata.

Carácter del servicio

Art. 105. — Todo buque argentino o extranjero, mientras navegue en las zonas de practicaje o pilotaje obligatorio, debe llevar práctico a su bordo con las exenciones que se detallan en el art. 106.

Los convoyes a remolque o empuje, deben considerarse como una sola unidad a los efectos del despacho.

Exenciones

Art. 106. — Quedan exentos de la obligatoriedad de llevar práctico en:

a) Zona Río de la Plata:

1. Los buques argentinos, cualquiera sea la extensión de su eslora y cuyo calado sea hasta 6,4 metros (21 pies).

2. Los buques argentinos, cualquiera sea su eslora y calado en la zona fijada en el art. 104.

b) Zona Río Paraná:

Los buques argentinos cuando tengan hasta 120 metros de eslora y cuyo calado sea hasta 6,1 metros (20 pies).

c) Zona Río Uruguay:

1. Los buques argentinos cuando tengan hasta 120 metros de eslora y cuyo calado sea hasta 6,1 metros (20 pies).

2. Los buques procedentes del Río Paraná con destino al puerto de Nueva Palmira (R. O. del U.) o viceversa, que por sus características tengan que llevar obligatoriamente prácticos del Río Paraná, para lo cual se considerará como extensión de esta zona el tramo comprendido entre el km. cero del Río Uruguay y la Rada del puerto mencionado.

d) Zona Ría de Bahía Blanca:

1. Los buques argentinos, cualquiera sea la extensión de su eslora y cuyo calado sea hasta 6,4 metros (21 pies) entre su límite exterior y el Par 22.

2. Los buques argentinos, cuando tengan hasta 120 metros de eslora y cuyo calado sea hasta 6,1 metros (20 pies), entre el Par 22 y los puertos interiores de Ingeniero White, Galván y Cuatros.

e) Zonas Portuarias:

1. En los puertos de Buenos Aires, La Plata y Bahía Blanca, los buques argentinos de hasta 120 metros de eslora y cuyo calado sea de hasta 6,1 metros (21 pies).

2. En los puertos de los Ríos Paraná y Uruguay, los buques especificados en los puntos b) y c) 1 del presente artículo.

3. En los puertos de Mar del Plata y Quequén, los buques argentinos de hasta 75 metros de eslora y cuyo calado sea de hasta 4,9 metros (16 pies).

4. Para los buques argentinos, se incluye dentro de la zona Río Paraná el practicaje de los puertos de dicho río, con las excepciones que se establecen en el párrafo siguiente, dentro de la zona Río Uruguay el practicaje del Puerto de Concepción

del Uruguay, y dentro de la zona Ría de Bahía Blanca, el practicaje de los puertos de la citada Ría. A tal efecto, dichos puertos se considerarán como continuidad de las zonas respectivas. Quedan exceptuados de esta disposición, en la Zona Río Paraná, el Puerto de Campana (Para buques de una sola hélice y más de 150 metros de eslora o de dos o más hélices y más de 180 metros de eslora) y el puerto de Santa Fe, en cuyo caso los buques deberán tomar práctico de dichos puertos.

5. En Puerto Madryn y Embarcadero de Mineral de Punta Colorada, los buques argentinos de hasta 120 metros de eslora.

6. Los buques argentinos en los puertos y cargaderos actuales situados al sur de Bahía Blanca, excepto los comprendidos en el apart. 5.

f) Canales y pasos australes:

Los buques argentinos cualquiera sea la extensión de su eslora y calado.

g) En cualquier zona de practicaje:

1. Los buques y convoyes de la Armada Argentina y de la Prefectura Naval Argentina, estando al mando de personal militar y personal policial en actividad, respectivamente.

2. Los buques, convoyes y dragas de bandera extranjera, que de acuerdo con los tratados internacionales puedan navegar sin práctico o con práctico extranjero.

3. Los convoyes de bandera argentina dedicados exclusivamente a la navegación fluvial y que estén compuestos por embarcaciones que carezcan de planta propulsora propia remolcadas al tiro, por empuje o acoderadas, siempre que ninguno de sus componentes supere los calados de exención de la zona que navegue.

4. Los convoyes de bandera argentina, fluvio-marítimos (integrados o semi integrados), cuando la suma de los componentes que lo integran no supere la eslora y calado máximo de los buques eximidos.

5. Las dragas, ganjales y balizadores argentinos cualquiera sea la extensión de su eslora y calado.

6. Los buques afectados a tareas de investigación científica, técnica u otras finalidades que el Prefecto Nacional Naval juzgue conveniente eximir.

7. En los casos en que un buque deba correrse sobre un mismo muelle siempre que ello no obligue al empleo de remolcadores o de las máquinas propulsoras, que a juicio de la autoridad marítima local no

existan riesgos para la embarcación o para otras podrá realizarse el movimiento sin el concurso práctico, previa autorización de la citada autoridad. Los buques argentinos quedarán eximidos del empleo del práctico al efectuar movimientos siempre que los efectúen dentro de la misma dársena, dique o fondeadero, no haya que emplear remolcadores y no obliquen al empleo de las máquinas propulsoras con riesgo para otro buque.

h) Los buques extranjeros arrendados o fletados en las condiciones del art. 2º de la ley 18.250, modificada por la ley 19.877, que transporten mercancías amparados bajo el Régimen de Reserva de Cargas, gozarán de las mismas exenciones establecidas para los buques argentinos, con las limitaciones determinadas para cada zona, cuando el capitán y los oficiales de cubierta estén habilitados por la Prefectura Naval Argentina.

Art. 107. — El Comandante en Jefe de la Armada queda facultado a introducir las modificaciones a la limitación de las zonas, como así también la incorporación de nuevas zonas cuando las necesidades o razones de seguridad de la navegación así lo exijan. Cuando dichas medidas deban adquirir carácter permanente, promoverá su incorporación al presente reglamento; similar temperamento se adoptará en lo que respecta a las modificaciones de las exenciones establecidas por el art. 106 de este reglamento.

Opcionalidad

Art. 108. — Los buques que no estén obligados a llevar práctico podrán requerirlo, sometiéndose en este caso a las disposiciones de este reglamento.

Infracciones

Art. 109. — Los responsables de los buques que, sin mediar razones de fuerza mayor, efectúen navegación o movimientos en las zonas de practicaje o pilotaje obligatorio sin tomar práctico, debiéndolo llevar, ingresarán a la cuenta respectiva un importe equivalente al quintuplo del valor del practicaje cometido.

En caso de que hubiera mediado despacho de práctico, abonarán además, el practicaje omitido, el que dependerá al "monto de prorrateo" de la zona en que se haya cometido la infracción. A estos efectos serán considerados solidariamente responsables de la infracción cometida los propietarios, armadores, capitanes y o agentes marítimos.

Art. 110. — Sin perjuicio de lo establecido en el art. 109, los capitanes de los buques argentinos que hubieran omitido llevar práctico, quedan también

comprendidos en las previsiones del art. 599.0101 del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE).

Suspensión del servicio

Art. 111. — Cuando razones hidrometeorológicas o de fuerza mayor lo justifiquen podrá ser suspendida o interrumpida momentáneamente su prestación. Tal circunstancia no dará derecho a reclamo por parte de los usuarios.

Prestación del practicaje y pilotaje

Art. 112. — Los practicajes y pilotajes se efectuarán sin interrupción, con la presencia en el puente del práctico de guardia.

Se entiende que un practicaje o un pilotaje se efectúa sin interrupción cuando la navegación es continuada desde que se inicia el practicaje o el pilotaje, hasta la llegada del buque a su lugar de amarre o rada de destino. Se excluye en la duración del tiempo de practicaje o pilotaje las demoras no imputables al práctico: Descanso del mismo condiciones hidrometeorológicas, condiciones del buque, etc.

Art. 113. — El práctico tendrá derecho a gozar de hasta seis (6) horas continuadas de descanso en el buque que está piloteando cuando sus servicios hayan sido prestados ininterrumpidamente por un período de ocho (8) horas. Para la medición de este término se tendrá en cuenta la realización específica de la tarea y toda interrupción que no supere las tres (3) horas continuadas.

En caso de que el práctico, juntamente con el capitán evalúe la posibilidad de arribar a destino dentro de las próximas dos (2) horas de haber transcurrido el plazo establecido en el párrafo anterior, no deberá hacer uso del derecho establecido.

Entre su arribo a la estación de practicaje o su domicilio particular, según corresponda, luego de finalizado un servicio hasta iniciar otro, el práctico estará facultado a gozar del derecho de referencia.

En casos de buques despachados a Montevideo, o casos similares, el práctico podrá requerir del usuario la reserva del alojamiento correspondiente, a los efectos de descanso, previo el regreso a la estación de practicaje de despacho, corriendo estos gastos por cuenta del usuario. Cuando los pilotajes deban ser efectuados por períodos mayores a diez (10) horas ininterrumpidas, podrá contarse con práctico de relevo a bordo.

Art. 17. — Atento lo expresado en el precedente artículo, déjase en suspenso la elevación del presupuesto y plan de acción del art. 3° y el plan de cuenta del art. 6°, respectivamente del dec. 5583, de abril 22 de 1955, y demás formalidades previas exigibles a las Empresas del Estado, las que deberán cumplirse en los términos reglamentarios con anterioridad al ejercicio de 1957.

Art. 18. — La Administración general de Puertos se hará cargo de todos los débitos que por adquisiciones, contrataciones u otras causas comprendidas dentro del ámbito del derecho privado en que desenvolverá sus funciones específicas, haya contraído, comprometido y/o reconocido la ex-Dirección Nacional de Puertos y se hallen pendientes a la fecha que determine el decreto-ley aprobatorio del presente. Exceptuáanse de la presente disposición, aquellos débitos comprometidos, pendientes ya imputados o cuya imputación corresponda al presupuesto central por la fecha de prestación del servicio que serán cancelados con los recursos asignados en el mismo.

Art. 19. — Con relación al cumplimiento de la cláusula del art. 4° del decreto-ley 4263 del 7 de marzo del corriente, respecto a la disponibilidad por parte de la empresa de sus fondos de explotación, declárase que mientras no se perfeccione la organización de la misma y no se concrete por su parte la recaudación directa de los servicios a su cargo, que actualmente efectúan las dependencias aduaneras en ciertos puertos, la Dirección Nacional de Aduanas transferirá a la Administración general de Puertos mensualmente las sumas que recaude por tales conceptos a partir del 1° de mayo próximo, librando las pertinentes órdenes de pago conforme al procedimiento previsto por el art. 1°, apart. 19, inc. c) 2° párr. de la ley 14.391.

Art. 20. — Los ingresos que en concepto de servicios portuarios se perciban con posterioridad a la fecha del presente decreto-ley y que no hubieran sido previstos en la estimación de recursos del presupuesto del Ministerio de Transportes de la Nación para el año 1956, integrarán los recursos de la Administración general de Puertos.

Art. 21. — La Administración general de Puertos realizará el ajuste general de los cuadros escalafonarios, a fin de adaptarlos a las necesidades de la nueva organización y modalidades de trabajo, practicando paralelamente los estudios tendientes a la unificación de las leyes jubilatorias para el personal de su dependencia.

Art. 22. — Hasta tanto se normalice la situación de los puertos de acuerdo a las normas consignadas en este Estatuto la Administración general de Puertos dependerá directamente de la Presidencia de la Nación.

D. 8017, 3 mayo 1956 (C.). — Normas para la comercialización de arroz con cáscara (B. O. 10/V/56).

Art. 1° — Todas las operaciones primarias de compra-venta de arroz con cáscara, deberán realizarse mediante contrato escrito, de acuerdo a las bases estatutarias respectivas fijadas por el Instituto Nacional de Granos y Elevadores.

Art. 2° — Dentro de los veinte días de finalizada la recepción de la mercadería objeto de la transacción, las muestras lacradas respectivas, acompañadas de una solicitud de análisis firmada por comprador y vendedor, serán enviadas a las dependencias del Instituto Nacional de Granos y Elevadores o cámaras de cereales, según convengnan las partes.

Art. 3° — El comprador practicará la liquidación y deberá enviar sin tardanza al Instituto Nacional de Granos y Elevadores (Subgerencia de contralor del comercio de granos) un ejemplar conformado por las partes, acompañado por una copia del análisis y otra del contrato de compra-venta.

Art. 4° — Los infractores a las disposiciones del presente decreto serán pasibles de las penalidades que establece el art. 29 de la ley 12.253 (1).

Art. 5° — El Instituto Nacional de Granos y Elevadores, dependiente del Ministerio de Comercio, reglamentará la aplicación del presente decreto.

Art. 6° — Derógase toda disposición que se oponga al presente decreto.

Art. 7° — Comuníquese, etc. — Aramburu. — Llamazares.

D. 8050, 3 mayo 1956 (E.). — Modificación del Estatuto del personal civil de las fuerzas armadas y de su reglamento (B. O. 11/V/56).

Art. 1° — Reemplácese el art. 101 del Estatuto para el Personal Civil de las Fuerzas Armadas (2) por el siguiente:

"En el Estado Mayor de Coordinación funciona una Comisión de Coordinación del Régimen para el Personal Civil de las Fuerzas Armadas, presidida por un Jefe de dicho Estado Mayor e integrada por un representante de cada una de aquéllas, designado por el respectivo Ministro Secretario de Estado".

Art. 2° — Reemplácese los arts. 289 y 294 del Reglamento para el Personal Civil de las Fuerzas Armadas, por los siguientes:

"Art. 289. — La Comisión de Coordinación del Régimen para el Personal Civil de las Fuerzas Armadas, constituida por el art. 101 del Estatuto, presidida por el Subjefe del Estado Mayor de Coordinación que designe el Jefe del mismo, será convocada por el mismo cada vez que sea

(1) Ver t. 1920-1940, p. 670.

(2) Ver t. X-A, p. 283.

Art. 10. — Son deberes y atribuciones del presidente:

a) Presidir las reuniones del directorio, dejando constancia de sus resoluciones en el libro de actas que deberá suscribir conjuntamente con los vocales presentes;

b) Observar y ejercer las obligaciones y atribuciones que no hayan sido expresamente reservadas al directorio, y las que deben ejercitarse con extrema urgencia, debiendo dar cuenta de ello al mismo en la primera sesión que realice;

c) Cumplir y hacer cumplir este decreto, los reglamentos internos y las resoluciones del directorio;

d) Citar al directorio a sesión extraordinaria por anterior decisión de éste, de sí mismo o a pedido de dos o más vocales;

e) Ejercer la representación legal del Instituto.

Art. 11. — Un director ejecutivo designado por el Poder Ejecutivo a propuesta del Instituto tendrá a su cargo la gestión técnica y administrativa del organismo, asistiendo al mismo tiempo al directorio en sus funciones y manteniendo permanentemente informado al presidente sobre la marcha del Instituto; debiendo concurrir a las reuniones de aquel cuerpo con voz y voto.

CAPITULO III — *Recursos*

Art. 12. — Serán recursos del Instituto:

a) Los créditos que se le asignen en el Presupuesto General de la Nación y leyes especiales;

b) Los ingresos resultantes de servicios requeridos, venta de estudios, investigaciones, mapas y planos y, en general, de todas sus actividades;

c) Donaciones, subsidios, legados y multas.

Art. 13. — Para cada ejercicio, mientras no se apruebe el presupuesto, regirá el del año anterior.

CAPITULO IV — *Disposiciones generales*

Art. 14. — A partir de la fecha del presente decreto, todos los organismos estatales y todas las empresas, entidades y personas de carácter privado que realicen estudios, investigaciones, exploraciones y perforaciones en materias geológicas, hidrogeológicas o mineras, están obligadas a remitir al Instituto información sobre la marcha de los trabajos y resultados obtenidos. El incumplimiento de esta obligación hará pasible al omitente de una multa entre m\$n. 10.000 y m\$n. 500.000.

Art. 15. — En la medida en que los recursos del Instituto se lo permitan, podrá incorporar y escalafonar a geólogos, ingenieros, químicos, topógrafos, peritos mineros y a personas de cualquier otra especialidad

técnica y administrativa, que sean necesarias para su funcionamiento, no rigiendo en este caso las leyes, decretos u otras disposiciones restrictivas.

Art. 16. — La importación de toda la maquinaria, equipos, drogas, reactivos, bibliografía y demás elementos necesarios para el cumplimiento de las funciones que competen al Instituto Nacional de Geología y Minería, siempre que no se produzcan en el país en la adecuada calidad, quedan liberados totalmente de derechos aduaneros, recargos cambiarios u otros gravámenes, existentes a la fecha o que se creen en el futuro.

Art. 17. — Los ministerios, secretarías de Estado y organismos descentralizados o de economía mixta, podrán transferir con su personal, bienes y presupuestos, todas las reparticiones y dependencias de su jurisdicción que se dediquen a la investigación y estudio de las disciplinas geológica, hidrogeológica y de geología aplicada y minería, al Instituto Nacional de Geología y Minería.

Art. 18. — El Poder Ejecutivo aprobará dentro del plazo de 90 días de dictado el presente decreto, la estructura orgánica del Instituto Nacional de Geología y Minería.

Art. 19. — El presente decreto, será refrendado por los señores ministros secretarios en los departamentos de Economía, Interior y Defensa Nacional y firmado por los señores secretarios de Estado de Industria y Minería y Hacienda.

Art. 20. — Comuníquese, etc. — Guido. — Martínez de Hoz. — Villagas. — Astigueta. — Gottheil. — Tiscornia.

D. ley 6675, 9 agosto 1963 (Tr.). — Administración General de Puertos; modificación del estatuto orgánico (B. O. 19/VIII/63).

Art. 1º — Reemplázase en el estatuto orgánico [XVI-A, 354] de la Administración General de Puertos el texto de los artículos que se indican por el que en cada caso se establece:

Art. 2º — La Administración General entenderá en lo referente a la explotación de todos los puertos comerciales de la República, teniendo a su cargo la prestación de los servicios a que hace referencia el dec. 8803 de abril 12 de 1949 [IX-A, 678], con excepción de los de amarre, practicaje y seguridad que son del resorte exclusivo de la Prefectura Nacional Marítima y cumplirá, además, las funciones de fiscalización y regulación de los servicios autorizados o autorizar en los puertos y riberas habilitadas o que se habiliten al efecto, de acuerdo a la jurisdicción que corresponde a la Secretaría de Transporte por el art. 30 de la ley 14.439 [XVIII-A, 20].

Régimen de pilotaje en los ríos de la Plata, Paraná y Uruguay

Art. 114. — En las zonas de practicaje obligatorio en los ríos de la Plata, Paraná y Uruguay, se observarán las siguientes normas:

a) Conforme a las distancias a recorrer:

1. Recorrido de hasta 200 km. un (1) práctico solamente.

2. Recorrido de más de 200 km. dos (2) prácticos.

Zonas y puertos de pilotaje y practicaje no obligatorios

Art. 115. — En las zonas y puertos de practicaje y pilotaje no obligatorios, cuando un buque necesite los servicios de un profesional para navegar y maniobrar en los mismos, solicitará un práctico al Servicio de Practicaje y Pilotaje de la Prefectura Naval Argentina el que dispondrá el despacho correspondiente.

Por los servicios prestados el Servicio de Practicaje y Pilotaje facturará lo siguiente:

a) Por los practicajes, la tarifa correspondiente a la zona Puerto Buenos Aires.

b) Por los pilotajes, la tarifa correspondiente a la zona Río de la Plata.

Pedidos de prácticos

Art. 116. — Los pedidos de práctico serán formulados por escrito y presentados en los lugares que habilite la Prefectura Naval Argentina, cumpliendo los requisitos que la misma determine.

Dichos pedidos serán firmados por el propietario, armador, agente marítimo o sus representantes reconocidos por la Prefectura Naval Argentina, los que serán responsables de la exactitud de los datos presentados y de su autenticidad, quedando obligados solidariamente al pago de los servicios solicitados.

Pedido por los capitanes de buques

Art. 117. — Los capitanes de buques extranjeros en navegación hacia puertos argentinos, sólo podrán pedir práctico, cuando razones de fuerza mayor, caso fortuito u otras circunstancias conceptuadas por los mismos como de gravedad, tornen urgente el arribo.

Asimismo podrán hacerlo los que no tengan conocimiento de la agencia marítima que los represente en el puerto de arribada. En estos casos los pedidos de

prácticos serán formulados vía radiotelegráfica, con sujeción a las normas que dicte la Prefectura Naval Argentina, debiendo los capitanes regularizar su situación antes de la zarpada, de acuerdo con lo establecido en el artículo precedente.

Igualmente podrán solicitar práctico los capitanes de buques argentinos, por vía radiotelegráfica para embarcar en las Estaciones de Practicajes La Plata y Recalada, cuando naveguen en demanda de puertos argentinos.

Carácter del pedido

Art. 118. — Los pedidos de prácticos se aceptarán con una sola escala y se clasifican en:

a) Ordinarias:

1. Para todos los puertos y Estación de Practicaje La Plata, con una antelación mínima de doce (12) horas a la indicada para embarcar a prestar servicio o tomar el medio de traslado.

Además los formulados hasta las 1000 horas o 1730 horas para embarcar a prestar servicio o tomar el medio de traslado a partir de las 1500 horas o 2300 horas respectivamente.

2. Para embarcar a prestar servicio desde la Estación de Practicaje Recalada, con una antelación mínima de veinticuatro (24) horas.

3. Para los puertos de la zona Río Uruguay, con una antelación mínima de veinticuatro (24) horas, condicionados a la disponibilidad de prácticos.

4. Para los puertos, caletas y atracaderos situados al sur de Puerto Madryn con una antelación mínima de cuarenta y ocho (48) horas.

b) Urgentes:

1. Para todos los puertos y Estación de Practicaje La Plata, los no comprendidos en a) 1, con una antelación mínima de tres (3) horas a la indicada para embarcar a prestar servicio o tomar el medio de traslado.

2. Para embarcar a prestar servicio desde la Estación de Practicaje Recalada con una antelación menor de veinticuatro (24) horas, condicionados a la disponibilidad de prácticos o al tiempo que demande su traslado.

3. Para los puertos de la zona Río Uruguay con una antelación menor de veinticuatro (24) horas condicionados a la disponibilidad de prácticos o al tiempo que demande su traslado.

4. Para los puertos, caletas y atracaderos situados al sur de Puerto Madryn, con una antelación menor de cuarenta y ocho (48) horas, condicionados a la disponibilidad de prácticos o al tiempo que demande su traslado.

Desistimientos

Art. 119. — Se considera que se desiste de los servicios del práctico, cuando el usuario solicita la anulación del pedido formulado, luego de realizado el despacho del práctico para el buque a pilotear.

Cancelación del pedido

Art. 120. — Los pedidos formulados de acuerdo a la clasificación prevista en el art. 118, serán cancelados cuando por causas imputables al buque no se iniciara el servicio o no se reiniciara luego de una escala.

a) Ordinarios:

1. Los comprendidos en el inc. a) aparts. 1 y 3 transcurridas doce (12) horas desde el momento que embarcó el práctico de conformidad con lo formulado en el respectivo pedido.

2. Los comprendidos en el inc. a) aparts. 2 y 4 transcurridas dieciocho (18) horas desde el momento que embarcó el práctico de conformidad con lo formulado en el respectivo pedido. Dicho plazo se elevará a veinticuatro (24) horas para los buques de transporte costero de hidrocarburos, alijadores y bulk-carriers afectados a tareas de alijo.

b) Urgentes:

1. Para todos los puertos la cancelación se producirá a las tres (3) horas a partir de la cual fue solicitado el pedido.

2. En las Estaciones de Practicaje La Plata y Recalada, la cancelación se producirá a las seis (6) horas a partir de la hora para la cual fue solicitado el pedido. En estos casos, cuando se trate de buques de transporte costero de hidrocarburos, alijadores y bulk-carriers afectados a tareas de alijo, la cancelación se producirá a las doce (12) horas a partir de la hora para la cual fue solicitado el pedido.

En los puertos, tanto para los pedidos "ordinarios" como para los pedidos "urgentes" se considerarán cancelados, cuando el buque a pilotear no se encuentre en el lugar mencionado en el despacho y el representante del mismo no hubiese arbitrado los medios para trasladar al práctico hasta su nueva ubicación.

La cancelación también procederá cuando en los casos de escala, ésta demande más de seis (6) horas.

El Comandante en Jefe de la Armada queda facultado para modificar los plazos y términos establecidos en el presente artículo y en el art. 118, cuando razones operativas del servicio así lo aconsejen.

Art. 121. — No se producirá cancelación en los pedidos en los siguientes casos:

a) Cuando dentro del período de tolerancia previo a la cancelación automática no se produjera la marea prevista según tablas, manteniendo su vigencia el pedido hasta la primera marea tabulada en que se cumplan los valores previstos.

b) Cuando dentro del período de tolerancia previo a la cancelación automática se produjera alguna marea tabulada, pero la zarpada del buque no se hubiera concretado por causa de hechos no imputables al mismo producidos con posterioridad a la presentación del pedido (meteorológicos, laborales), manteniendo su vigencia el pedido hasta que se produzca la próxima marea tabulada.

c) Cuando, como consecuencia de otras causas no imputables al buque tales como: Deficiencias del estado de balizamiento, obstrucción o clausura de canales, cierre de puertos o toda otra circunstancia que impida la navegación, no se pueda iniciar el servicio.

d) En los practicajes o pilotajes iniciados, que por razones de prohibición de navegación nocturna emanada de la autoridad marítima de mareas no producidas acorde a los valores tabulados o de inconvenientes en el balizamiento u otros impedimentos de fuerza mayor que impidan al buque la normal navegación en cualquier zona de practicaje, no se producirá la cancelación automática en la o las próximas zonas del itinerario previsto.

Prácticos coordinadores

Art. 122. — El Servicio de Practicaje y Pilotaje contará con tres (3) Prácticos Coordinadores en representación de la siguientes zonas.

a) Río de la Plata, puertos y Rías del Litoral Atlántico

b) Río Paraná y sus puertos.

c) Puerto de Buenos Aires, La Plata y Río Uruguay.

Dichos prácticos coordinadores serán designados por el prefecto nacional naval y deberán ingresar al turno y ser despachados, como mínimo, una vez cada tres (3) meses.

Sin perjuicio de lo determinado en el subsiguiente artículo, los prácticos coordinadores desempeñarán las tareas determinadas en el reglamento orgánico del servicio de practicaje y pilotaje.

Turnos

Art. 123. — Los turnos serán llevados de acuerdo con lo establecido en el reglamento orgánico del servicio de practicaje y pilotaje y con sujeción a lo dispuesto en el subsiguiente artículo.

En las zonas Río de la Plata, Río Paraná, Puerto de Buenos Aires y Río Uruguay, los turnos serán llevados por los respectivos prácticos coordinadores.

Las dependencias de la Prefectura Naval Argentina que reciban pedidos de prácticos, que deben ser retransmitidos a las oficinas de despacho de prácticos que corresponda, lo harán por la vía más rápida, consignando los datos asentados en la respectiva solicitud, los que tendrán carácter de "ordinarios" o "urgentes", de acuerdo con lo establecido en el art. 118 del presente Reglamento.

En las oficinas de despacho de prácticos, diariamente a las 10.00 horas y 17.30 horas, se clasificarán todos los pedidos que se ajustan a los términos del segundo párrafo del art. 118, inc. a), punto 1, ordenándolos según el sentido creciente de la hora para la cual fue solicitado el profesional y, según ese orden se le asignará el práctico de la lista de turno. Cuando dos o más buques hayan sido pedidos para la misma hora se dará precedencia según el orden alfabético del nombre del buque.

Los pedidos que no se encuadren dentro de los términos del párrafo anterior, se cumplirán por orden de recepción del mismo.

Art. 124. — El turno se establecerá en forma rigurosa, de acuerdo con la hora de desembarco que figura en la boleta "Constancia del Practicaje y Pilotaje" del último servicio efectuado y con las disposiciones particulares para cada zona, acorde con las normas de este reglamento.

En caso de haber más de un práctico con la misma hora de desembarco la precedencia la dará el día y hora para el cual fue despachado.

Una vez asignados los buques en la forma establecida en el artículo anterior se procederá a confeccionar las boletas "Constancias del Despacho", las que

deberán ser retiradas por coordinadores respectivos. El práctico que tenga el 1 en la lista de turno quedará como "Práctico de guardia". Cuando este sea despachado para tomar servicio, será reemplazado por el práctico que le sigue en el orden de lista.

Los prácticos están obligados a conocer el orden de lista que les corresponda y para facilitarles este conocimiento las oficinas de despacho de prácticos proveerán la información pertinente.

Los prácticos podrán permutar entre sí el número de orden de turno que les corresponda.

Práctico especial

Art. 125. — Los buques podrán utilizar los servicios de un práctico de su elección llamado por este reglamento "Práctico especial". En este caso será obligatorio para los buques llevar además el práctico de turno.

Los usuarios lo solicitarán por escrito, especificando el nombre del práctico requerido. Además indicarán en el formulario del pedido de práctico de turno que utilizarán práctico especial. Por este servicio el usuario abonará la tarifa reglamentaria correspondiente a cada uno de ellos.

Los prácticos que acepten desempeñarse como "Prácticos especiales" deberán salir del turno durante todo el período mensual es decir del día 21 de un mes al 20 del mes siguiente, a cuyo vencimiento optarán por mantenerse en esa situación o reintegrarse al turno.

CAPITULO II — De los prácticos

Carácter del práctico

Art. 201. — El práctico es un consejero de ruta y maniobra del capitán. En el ejercicio de sus funciones a bordo de buque extranjero es delegado de la autoridad marítima. Asesora al capitán acerca de las reglamentaciones especiales sobre la navegación en la zona y vigila y exige su cumplimiento.

A pedido del capitán, los prácticos pueden dar directamente indicaciones concernientes a la conducción o maniobra del buque, a condición de que el capitán o quien lo reemplacé esté presente y pueda si fuera necesario, intervenir. El capitán es el único responsable de la conducción, maniobra y gobierno del buque y su autoridad, en ningún caso se delega en el práctico.

Art. 202. — En los casos en que un buque lleve práctico especial, corresponderá a éste solamente

asesorar técnicamente al capitán a los efectos de la navegación, en calidad de consejero de ruta y maniobra. El práctico de turno tendrá entonces a su cargo las restantes obligaciones fijadas por el artículo precedente.

Categoría del práctico

Art. 203. — A los efectos del tratamiento y consideración, los prácticos deberán ser equiparados a capitanes de buques mercantes.

En los buques de la Armada Argentina se cumplirán las disposiciones que al respecto se establecen en la correspondiente reglamentación interna.

Título

Art. 204. — Los prácticos serán habilitados por el prefecto nacional naval para cada zona y se distinguirán por la denominación de prácticos de la misma, recibiendo un diploma otorgado por el Comando en Jefe de la Armada y una credencial firmada por el director del Servicio de Practicaje y Pilotaje, donde constará el título profesional correspondiente.

Número de prácticos

Art. 205. — El número de prácticos que corresponde a cada zona se obtiene dividiendo el promedio anual de los practicajes y/o pilotajes de los últimos cinco (5) años anteriores al que se considere, por los siguientes divisores:

Zona Río Paraná	46 trabajos
Zona Río Uruguay	50 trabajos
Zona Río de la Plata	70 trabajos
Zona Ría de Bahía Blanca	115 trabajos
Zona Puerto de Buenos Aires	128 trabajos
Zona Puerto La Plata	174 trabajos
Zona Puerto Bahía Blanca	210 trabajos
Zona Puertos del Río Paraná Superior (Desde Paraná hasta Rosario, ambos inclusive)	175 trabajos
Zona Puertos del Río Paraná Medio (Desde Rosario hasta San Pedro, ambos inclusive)	175 trabajos
Zona Puertos del Río Paraná Inferior (Campana, Zárate e Iticuy)	180 trabajos
Zona Puerto Concepción del Uruguay	180 trabajos
Zona Puerto Mar del Plata	210 trabajos
Zona Puerto Quequén	210 trabajos

Cuando en el cociente de dicha división hubiere decimales, se ajustará el número de prácticos necesarios para la zona que se considere a la cifra inmediata inferior si el número entero arroja diez o

más. Cuando fuere inferior a diez, su resultado obtenido se elevará al número entero inmediato superior si la fracción decimal fuera mayor de cincuenta centésimos, caso contrario los decimales se suprimirán.

El período de cinco años que se menciona en el primer párrafo podrá ser reducido si a juicio de la Prefectura Naval Argentina es conveniente recurrir a lapsos inferiores por haberse producido modificaciones operativas en la prestación del servicio. Si el número de prácticos en servicio fuese superior al fijado anualmente, la eliminación del excedente sólo podrá producirse en virtud de las causas prescriptas en el Refocapemm y en art. 216 de este reglamento.

Cuando por cambio de los sistemas y/o condiciones operativas se altere el tiempo o la naturaleza de la función profesional del práctico, el Servicio propondrá, en la oportunidad que corresponda, las modificaciones del presente artículo. Los nuevos divisores serán calculados en función de:

a) Tiempo medio de los pilotajes y/o practicajes efectivos, demoras, traslados, tiempo a la orden y todo otro tiempo que afecte al práctico al servicio de la Zona.

b) Necesidad de que los prácticos recorran con una frecuencia prudencial la Zona a la que pertenecen.

c) El personal de prácticos mantenga adecuada su retribución y su tiempo de dedicación a servicio en concordancia a su jerarquía profesional.

Para los puertos y/o pasos y canales australes, podrá asignarse un práctico para cada una o más zonas.

Convocatoria

Art. 206. — Determinado el número de prácticos que corresponderán a cada zona, la Prefectura Naval Argentina convocará a concurso para cubrir vacantes, previo cumplimiento de lo establecido en el Refocapemm.

Habilitación del aspirante

Art. 207. — Aprobado el examen práctico final, la Prefectura Naval Argentina procederá a la habilitación del aspirante e indicará el momento de su incorporación al turno de la zona respectiva de manera de cubrir de inmediato las vacantes convocadas. A partir de esta fecha de incorporación al turno comenzarán a regir los derechos y obligaciones que fija esta reglamentación.

Cierre de concurso

Art. 208. — Habilitados todos los aspirantes a prácticos, quedará cerrado el concurso.

Dentro de los ciento ochenta (180) días de cerrado el concurso, si alguno de los prácticos que cubrieron las vacantes convocadas la dejara libre, ésta será cubierta siguiendo el orden de mérito de los que aprobaron dicho concurso y no cubrieron vacante.

Deberes

Art. 209. — Son deberes del práctico:

- a) Cumplir con el turno que se establezca.
- b) Embarcar en el buque que se le asigne.
- c) Ejecutar el pilotaje correspondiente y los movimientos previos y posteriores del buque hasta el término de su cometido, incluso en situaciones de cambio de giro o de destino.

Se exceptuarán los siguientes casos:

1. Por enfermedad o accidente que lo inhabilite para seguir prestando servicios.

2. En los casos que expresamente determina la Prefectura Naval Argentina.

d) Entregar la constancia pertinente en el tiempo y modo que se establezcan una vez finalizado el practicaje o pilotaje.

e) Informar por la vía más rápida a la Prefectura Naval Argentina los accidentes o acaecimientos de la navegación con sujeción a las prescripciones reglamentarias.

f) Denunciar ante la Prefectura Naval Argentina todos los actos u omisiones que importen violación a las leyes y a los reglamentos, ordenanzas y disposiciones de vigor.

g) No ejercer empleo o actividades públicas o privadas que signifiquen incompatibilidad por razones de orden ético, distancia o superposición de horarios.

h) Cumplir con las adscripciones o servicios de emergencia que le ordene el prefecto nacional naval o su representante, salvo razones debidamente fundadas.

i) No percibir, por sus servicios, otras retribuciones que las expresamente establecidas en el presente reglamento.

j) No entablar, negociar, transar o firmar compromisos, constancias, convenios, contratos o arregos de cualquier naturaleza con prácticos, armadores, agentes, capitanes de buques y ningún otro representante nacional o extranjero que pueda vulnerar la soberanía argentina en general y las disposiciones de este reglamento en particular.

k) Afiliarse a la Dirección de Bienestar de la Armada.

l) El práctico de guardia deberá:

1. Reemplazar a todo práctico despachado que por cualquier circunstancia no concurra a tomar el servicio ordenado.

2. Permanecer en contacto con la oficina de despacho de prácticos.

Practicaje en puertos que no cuenten con práctico disponible

Art. 210. — Los prácticos que ejerzan funciones a bordo de buques con destino a puertos de su zona, que no tuvieren práctico habilitado o que teniéndolos, no se encuentren en condiciones de prestar servicios, previa orden de la Prefectura Naval Argentina están obligados a ejecutar el practicaje de puerto. El producido de este practicaje se ingresará a la zona a que pertenece el práctico.

Adscripción

Art. 211. — La Prefectura Naval Argentina por razones imprescindibles de servicio podrá adscribir prácticos de una zona para ejercer su profesión en otra, previo los recaudos que garanticen su capacidad para el servicio al que serán destinados.

Derechos

Art. 212. — Son derechos del práctico:

a) La estabilidad en el ejercicio de su profesión con las limitaciones que establece esta reglamentación.

b) La percepción de los haberes que le correspondan en la sede del Servicio dentro de los primeros cinco (5) días hábiles de cada mes.

c) La percepción del salario familiar de acuerdo con las disposiciones vigentes en la materia.

d) El goce de los beneficios asistenciales y previsionales que establezca la respectiva reglamentación.



e) El uso de las licencias que establece el presente reglamento.

f) Prioridad para cubrir vacantes de otras zonas con sujeción a las normas reglamentarias.

g) La percepción por parte de sus derechohabientes de un reintegro den concepto de gasto de luto, equivalente al importe calculado del 15 % de la remuneración básica mensual vigente (art. 317) al momento del deceso.

h) La percepción de hasta un idéntico reintegro que el señalado en el inciso anterior por parte de quien hubiere efectuado los gastos de entierro.

i) La percepción por parte del práctico o de quienes hubieren sido instituidos beneficiarios o en su defecto los que acrediten su calidad de derechohabientes en la forma y orden establecidos en el art. 38 de la ley 18.037 (t. o. en 1976 y sus modificatorias), en los casos de incapacidad total o permanente o de fallecimiento ocurrido en o por acto de servicio, de una indemnización por tal concepto monto será equivalente a tres (3) remuneraciones básicas al día de la cancelación de la habilitación, en la forma y condiciones reglamentadas por la Prefectura Naval Argentina.

j) La percepción por parte de los derechohabientes, previa acreditación de su calidad de tal, de los gananciales devengados así como de cualquier otro reintegro que les corresponda legalmente.

En los casos que no surja de la documentación presentada la evidencia plena del carácter de legítimos herederos de los interesados, se exigirá la tramitación del juicio sucesorio.

Las disposiciones del presente punto se aplicarán también en lo pertinente a aquellas personas que no siendo herederos legítimos, acrediten haber costado los gastos de pensión hospitalaria, asistencia médica, farmacia, sepelio y demás gastos privilegiados comprendidos dentro de las prescripciones del Código Civil, que el extinto hubiere ocasionado con motivo de su enfermedad y sepelio y hasta la concurrencia del importe del crédito.

Para el cálculo de las retribuciones previstas en los incisos f), h) e i) de este artículo, así como de las establecidas en el inc. b) del subsiguiente artículo, se tendrá en cuenta el número de prácticos que debe tener habilitados la zona a la que pertenece aquel que debe percibir dicho beneficio o sus derechohabientes.

Licencias

Art. 213. — Las licencias establecidas en el presente artículo serán concedidas por el director del Servicio de Practicaje y Pilotaje y se clasifican en:

a) Ordinarias:

De treinta y cinco (35) días anuales corridos con cargo a los usuarios del Servicio de Practicaje y Pilotaje y dentro de lo establecido en el S. D. 23.266/48.

El Servicio de Practicaje y Pilotaje con intervención del práctico coordinador de zona, agrupará a los prácticos en trozos de licencia mensual, procurando que en cada mes no haya con licencia un número de prácticos mayor que la décima parte aproximada del total de prácticos que revista en cada zona de practicaje y que las licencias anuales se concedan en meses correlativos, es decir, que cada año, los prácticos gocen de su licencia en el mes anterior al del año último.

Los prácticos que se incorporen al servicio sólo podrán hacer uso de esta licencia cuando hayan transcurrido seis (6) meses desde la fecha de su incorporación, salvo cuando razones del servicio aconsejen lo contrario.

b) Por enfermedad o accidente:

1. Las licencias por enfermedad o accidente, se concederán independientemente de las que trata el inciso anterior y los haberes que perciban los prácticos en tales supuestos se imputarán a los fondos recaudados en concepto de cargas sociales.

2. En caso de enfermedad o accidente originados fuera del Servicio, podrá concederse por una misma afección hasta cuarenta (40) días corridos de licencia por año calendario o hasta sesenta (60) días alternados si se tratara de enfermedades o lesiones distintas, siempre que el tratamiento médico hasta el alta respectiva, no exija mayores plazos. En tales supuestos, el práctico percibirá el 100 % de la retribución mensual de la zona, calculada sobre el número de prácticos que surja de la aplicación del art. 205.

3. En caso de enfermedad o accidente originados fuera del servicio y siempre que su tratamiento exigiere un plazo mayor del previsto en el precedente subinciso, el práctico podrá usufructuar de hasta veinticuatro (24) meses corridos de licencia de los cuales percibirá en los primeros doce (12) meses, el 100 % de la retribución mensual de la zona calculada sobre el número de prácticos que surja de la aplicación del art. 205, y el 50 % en los doce (12) últimos.

Agotada dicha licencia sin ser dado de alta por el servicio médico correspondiente le será cancelada la habilitación respectiva. Dada el alta en aquel plazo, no podrá gozar de una nueva licencia por enfermedad o accidente originados fuera de actos del servicio, antes de transcurrido un lapso de dos (2) años calendario, contados a partir de la fecha del alta anterior.

Reintegrado el práctico a sus funciones, después de haber hecho uso parcial de los períodos de licencias previstos en el presente, durante el transcurso de los dos (2) años siguientes podrá acordarsele igual tipo de licencia con goce del 100 % o del 50 %, según correspondiere, hasta completar los respectivos plazos establecidos en cada caso.

4. En caso de una misma enfermedad o accidente originados en o por acto del servicio, el práctico gozará de hasta veinticuatro (24) meses corridos de licencia con percepción del 100 % de la retribución mensual de la zona calculada sobre el número de prácticos que surja de la aplicación del art. 205.

Concluida esa licencia sin que haya sido dado de alta por el servicio médico correspondiente, se procederá a cancelarle la habilitación respectiva.

Si se originara una nueva enfermedad o accidente en o por acto del servicio, sin nexo con la dolencia anterior, podrá volver a gozar de otra licencia hasta veinticuatro (24) meses, cualquiera fuera el lapso transcurrido desde la conclusión de la acordada anteriormente.

5. Transcurridos los plazos máximos expresados en los subincisos 3 y 4 o antes, si el servicio médico competente dictaminara la incurabilidad o irreversibilidad definitiva de la enfermedad o lesión de que se trate, se procederá a la cancelación de la habilitación del práctico.

6. A los fines de justificar la licencia por enfermedad en el caso establecido en el subinciso 2 de este inciso, los prácticos serán sometidos a examen médico por profesionales de la Prefectura Naval Argentina, o en su defecto por la autoridad sanitaria que se determine.

En lo que se refiere a las licencias establecidas en los subincs. 3 y 4, será indispensable el dictamen de la Junta de Reconocimientos Médicos de la Prefectura Naval Argentina.

En caso de licencia por enfermedad el causante no podrá ausentarse de la zona de su domicilio

registrado, sin autorización del director del Servicio de Practicaje y Pilotaje por razones debidamente fundadas.

c) Especiales.

Se concederán por las siguientes causas:

1. Para contraer matrimonio, doce (12) días.
2. Por casamiento o nacimiento de un hijo, seis (6) días.
3. Por fallecimiento de cónyuge y ascendiente o descendiente en primer grado, diez (10) días.
4. Por fallecimiento de hermano o afín de primer grado y suegros, cinco (5) días.
5. Por citación judicial, retardada a acontecimientos vinculados con el ejercicio de la profesión, el tiempo que resulte necesario.
6. Por fallecimiento de cuñado, dos (2) días.

Los prácticos percibirán la parte proporcional de la remuneración básica o del ganancial, según sea la menor de ellas, de acuerdo a los días otorgados.

d) Extraordinarias

Pueden concederse sin goce de sueldo, por un período no menor de tres (3) días y hasta seis (6) meses continuados, siempre que razones operativas del servicio lo permitan. Entre el 10 de diciembre y el 10 de enero del año siguiente no podrá concederse este tipo de licencia. No se podrá volver a hacer uso de esta clase de licencia, sino después de cuatro (4) años de haber finalizado el término máximo de licencia anterior.

La licencia de los prácticos solicitada por el coordinador, será concedida por el director del Servicio de Practicaje y Pilotaje, con excepción de las extraordinarias mayores de treinta (30) días que las concederá el Prefecto Nacional Naval.

Reincorporación

Art. 214. — Los prácticos separados del servicio a su solicitud, podrán ser reincorporados siempre que hubiere vacantes en sus zonas respectivas debiendo cumplimentar los requisitos establecidos por el Reto-capemm.

Las solicitudes serán consideradas una vez operado el cierre del concurso por puses de zona y antes de producirse la convocatoria para nuevos aspirantes.

Art. 215. — El práctico en servicio que haya cambiado de zona podrá retornar a la inmediata anterior a la que pertenecía siempre que no hayan transcurrido más de tres (3) años desde su alejamiento, hubiere vacantes en la misma y las razones del servicio lo permitan. Aquel cuyo alejamiento de la zona sea mayor de un (1) año, deberá efectuar el 50 % de los viajes de práctica establecidos en el Refocapemm.

Jurisdicción disciplinaria

Art. 216. — Quedarán sujetas a la jurisdicción administrativa de la navegación los prácticos que, además de los casos en que sean aplicables las disposiciones contenidas en el REGINAVE cometan actos en el ejercicio de sus funciones o fuera de ellas, que generen un perjuicio para el servicio o lesionen el prestigio institucional o el de sus autoridades.

Art. 217. — En el ejercicio de la jurisdicción disciplinaria serán de aplicación las disposiciones generales y las normas de procedimientos contenidas en el título VII del REGINAVE.

Facultades disciplinarias

Art. 218. — Las sanciones de apercibimiento y de suspensión hasta treinta (30) días podrán ser impuestas por el director del Servicio de Practicaje y Pilotaje.

Suspensión provisoria

Art. 219. — En aquellos casos en que la conducta de los prácticos pudiere dar lugar, en principio, a la aplicación de la sanción de cancelación de la habilitación, el Prefecto Nacional Naval podrá disponer la suspensión provisoria en sus funciones del práctico imputado, hasta tanto se dicte resolución en la respectiva causa administrativa. En los casos en que la resolución de referencia sea absolutoria, tendrán derecho a la percepción de los haberes correspondientes al periodo de la suspensión, como si durante el mismo hubieran integrado el turno.

CAPITULO III. — De las tarifas

Conceptos que integran las tarifas

Art. 301. — Para establecer el pago de los servicios de practicaje y pilotaje por parte de los usuarios, se tendrán en cuenta los siguientes conceptos:

a) Tarifas ordinarias:

1. Tarifas de entradas o salidas de puertos
2. Tarifa de Movimientos en los puertos

3. Tarifa de Recorridos en los ríos y rías
4. Tarifa de unidad fiscal.

b) Tarifas de adicionales por servicios extraordinarios:

1. Tarifa de servicio urgente.
2. Tarifa de práctico a la orden.
3. Tarifa de demora:

3.1. Tarifa de demora en puertos, rodas y estaciones de practicaje.

3.2. Tarifa de demoras en viaje.

3.3. Tarifa de demoras en desembarco del práctico.

Entrada o salida de puerto

Art. 302. — Se entiende por entrada o salida de puerto, el practicaje desde la rada hasta que el buque amarrado en el puerto o viceversa.

Movimientos en los puertos

Art. 303. — Se consideran movimientos todo cambio de ubicación del buque dentro del puerto, aun en los casos en que el buque pasara por la zona determinada como rada, excepto en el puerto de Buenos Aires.

Recorridos en los ríos y rías

Art. 304. — Se considerarán recorridos en los ríos y rías, aquellos que se efectuen en las zonas Río de la Plata, Ría de Bahía Blanca, Río Paraná y Río Uruguay, dentro de los límites de las mismas, y los servicios serán facturados en base al kilometraje realizado.

Los efectuados en la zona del Río Uruguay se facturarán en forma diferenciada y dividida y se liquidarán los distintos trabajos, que constituirán un solo servicio, a saber: los pilotajes en el Río Uruguay según el tarifario del Río Paraná y los practicajes de puerto según el tarifario de los puertos del Río Paraná Interior.

Unidad fiscal

Art. 305. — La unidad fiscal es el valor básico correspondiente a una unidad de coeficiente fiscal.

Esta tarifa se aplicará en base al volumen de los buques, expresados por su coeficiente fiscal.

Coefficiente fiscal

Art. 306. — Se designa coeficiente fiscal a la cifra que resulta de las siguientes operaciones:

a) Se multiplica la eslora por la manga y el puntal, entendiéndose por puntal la distancia (normal a la quilla en el centro de la eslora) entre la cuerda de la cara superior del bao de la cubierta superior más alta (corrida más de un 75 %) y la intersección de la cara superior de la quilla en el plano de simetría del buque.

b) El producto resultante se divide por ochocientos (800).

c) Si no hubiere decimales, el coeficiente fiscal estará representado por un número de unidades igual al número obtenido. Si en la cantidad resultante hubiera decimales, éstos se suprimen y se aumentará en una unidad el número que resulte representará las unidades que corresponden al coeficiente fiscal del buque.

d) Las dimensiones expresadas en el inc. a) se basan en el sistema métrico decimal y se refieren a las medidas máximas de la embarcación las que se obtendrán en la forma que se considere más fehaciente según lo determine la Prefectura Naval Argentina.

e) El capitán deberá facilitar al práctico, a su pedido, los elementos razonablemente necesarios para efectuar las verificaciones referidas a lo normado en el presente artículo.

Tarifa de los convoyes

Art. 307. — Para establecer la tarifa por servicios prestados a los convoyes a remolque en los ríos y rías, se sumará al coeficiente del remolcador el que corresponda a cada uno de los buques, lanchones, y/o barcazas remolcados, agregándose además, ocho (8) unidades fiscales por cada sesenta (60) metros de longitud de cabo de remolque o fracción entre unidades. A estos efectos, se considera longitud de cabo de remolque, la distancia existente entre el extremo popel de la unidad anterior y el extremo proel de la posterior.

Para establecer la tarifa por servicios prestados a los convoyes por empuje o acoderados en los ríos y rías, se sumará al coeficiente fiscal del remolcador solamente el que corresponde a cada uno de los buques, lanchones y/o barcazas empujadas y/o acoderadas.

En los puertos, se adoptará igual procedimiento que el indicado precedentemente, en los casos que

sean remolcadas embarcaciones que no posean propulsión o gobierno.

Mínimo coeficiente fiscal

Art. 308. — El mínimo coeficiente fiscal a aplicar para el cobro del practicaaje o pilotaje es de ocho (8) unidades fiscales, aun cuando el buque tenga un coeficiente fiscal menor al expresado.

Procedimiento para el cálculo de la tarifa ordinaria

Art. 309. — Para el cálculo de la tarifa ordinaria se procederá del siguiente modo:

Para los puertos, ríos y rías, se multiplicará el coeficiente fiscal del buque por la tarifa establecida para la unidad fiscal. A este resultado se le adicionarán, según correspondan los valores fijados para entradas-salidas, movimientos o recorridos.

Adicionales por servicios extraordinarios

Art. 310. — Además de la tarifa ordinaria, se facturarán adicionales en los siguientes casos:

a) Servicio urgente: En las situaciones contempladas en el art. 118, inc. b) de este reglamento.

b) Práctico a la orden: Cuando un agente marítimo o armador solicita un práctico para embarcar fuera de la zona en que debe cumplir su tarea, y razones del servicio así lo permitan, dicho práctico se considera a la orden del buque desde la hora de salida del medio de traslación que indique el usuario en el correspondiente pedido de práctico, hasta la entrada del buque en su respectiva zona, con una hora de tolerancia. Asimismo se considera práctico a la orden en todos los casos en que éste, a solicitud del usuario, debe permanecer a bordo del buque fuera de su zona o en puertos de escala, para iniciar o reiniciar el practicaaje o pilotaje.

c) Demoras en puertos, radas y estaciones de practicaaje a la iniciación del servicio: Cuando un buque inicie su movimiento después de transcurrida una hora de aquella para la cual ha sido solicitado el práctico. En la estación de practicaaje recalada, se computará luego de transcurridas seis (6) horas de aquella para la cual fue solicitado el práctico.

d) Demoras en viaje: En los ríos y rías, cuando el promedio de la velocidad del buque en la totalidad del recorrido directo, desde la iniciación hasta la terminación del pilotaje, sea menor de 18,5 kilómetros por hora (10 nudos). Para determinar la velocidad media, se excluirán las demoras por escalas y el tiempo que el buque esté fondeado para descansar.

del práctico. Para los puertos se considera como demora todo período de tiempo en que el buque interrumpa su navegación normal.

c) Demora en desembarco de práctico: Se incurrirá en demora en desembarcar el práctico cuando por causas no imputables al mismo, su desembarco sea efectuado después de transcurrida una (1) hora desde la terminación del practicaje y pilotaje. Cuando el buque no desembarcare al práctico en el lugar de su destino, se computará desde la hora de finalización del practicaje o pilotaje, hasta la fecha y hora de arribo del práctico a la estación de practicaje donde debe tomar turno, con las excepciones que marca el art. 413, incs. a) y c)

Servicios no concluidos en la forma solicitada

Art. 311. — Si luego de iniciado el servicio por razones ajenas al práctico no pudiese concluirse en la forma solicitada originariamente, se liquidará como si el mismo se hubiese realizado. Si la distancia recorrida excede en un 20 % a la que hubiese correspondido para el servicio solicitado, se facturará por el excedente el importe de la tarifa ordinaria que corresponda al servicio prestado.

Buques que cambian su destino

Art. 312. — Los buques que cambian el destino para el cual fue solicitado el práctico, abonarán el servicio efectuado.

Practicajes y pilotaje con dos prácticos

Art. 313. — En los casos en que por razón de la distancia a recorrer o el tiempo de navegación, el practicaje o pilotaje deba realizarse con más de un práctico, los usuarios abonarán por cada práctico la totalidad del servicio prestado al buque.

Cuando se cuente con el concurso de práctico especial, se aplicará el mismo procedimiento que el indicado precedentemente.

Practicaje y pilotaje con alijo, maniobras y/o movimientos previos al destino

Art. 314. — Si durante un practicaje o pilotaje se efectuaron alijos a otros buques o maniobras de amarre o atraque, previas al destino definitivo del buque, el mismo se dividirá y se facturarán los distintos trabajos que constituirán un solo servicio.

Si durante un practicaje se efectuaron operaciones de fondeo, movimientos en radas o en el interior del puerto, previos o posteriores a la entrada o salida de un puerto de un buque, se considerarán inherentes al

mismo; no lo dividen ni dan derecho a retribución alguna, salvo las indicadas como demoras en el art. 310.

Desistimiento y cancelación

Art. 315. — Por el desistimiento del práctico se abonará el 30 % de la tarifa del servicio solicitado y por la cancelación el 50 %.

Fijación de las tarifas

Art. 316. — Los valores de las tarifas serán fijados anualmente por el Comando en Jefe de la Armada, conforme a lo previsto en la ley 19.343.

A esos efectos, dichos valores serán propuestos por la Prefectura Naval Argentina antes del cierre del ejercicio anual, en base a las siguientes pautas:

a) Las tarifas responderán estrictamente a una estructura de costos que contemple los siguientes rubros:

1. Remuneraciones y cargas sociales de los prácticos.

2. Gastos de administración y operación, sueldos y cargas sociales personal seguridad y defensa

Sueldos y cargas sociales personal civil.

Conversación y reparación bienes de capital

Combustibles y lubricantes.

Transporte de víveres, agua, combustibles, etc.

Viáticos y traslados de los prácticos.

Gastos eventuales.

Otros bienes de consumo y servicios no personales.

3. Previsión para renovación equipamiento

Componente nacional.

Componente importado.

4. Amortizaciones.

b) Las tarifas correspondientes a entradas-salidas, movimientos, recorridos y adicionales por servicios extraordinarios, responderán al costo expresado en el punto a) 1 de este artículo.

La tarifa unidad fiscal responderá en forma proporcional a todos los costos expuestos en los puntos anteriores, inclusive el expresado en el párrafo anterior.

Art. 317. — A los efectos de la fijación del costo expresado en el punto a) 1 del artículo precedente, la remuneración básica del práctico será un treinta por ciento (30 %) superior a la retribución total que perciban regular y mensualmente los capitanes de ultramar clase A de empresa estatal mejor remunerada. No se considerarán como parte integrante de esta retribución, a los fines precedentes, las bonificaciones que por eficiencia, productividad o divisas, asigne a su personal individual o colectivamente la empresa estatal que corresponda.

Estas remuneraciones básicas serán calculadas para los casos en que los prácticos efectúen el número de trabajos establecidos en el art. 205.

Ajuste de tarifas

Art. 318. — La prefectura naval argentina podrá modificar mensualmente las tarifas en base a los ajustes que se realicen a la estructura de costos, por la incidencia que tengan en los conceptos expuestos en el art. 316, los siguientes índices:

a) Remuneraciones y cargas sociales de los prácticos: Variación del sueldo del capitán de ultramar clase A (art. 317).

b) Gastos de administración y operación.

1. Sueldos y cargas sociales personal seguridad y defensa: Variación de las remuneraciones del personal policial de la Prefectura Naval Argentina.

2. Sueldos y cargas sociales personal civil: Variación de las remuneraciones del personal civil de las Fuerzas Armadas.

3. Conservación y reparación de los bienes del capital: Índice de precios mayoristas no agropecuarios.

4. Combustibles y lubricantes: Variación de los precios oficiales de los combustibles y lubricantes.

5. Transporte de víveres, agua y combustible, etc. Índice de precios mayoristas no agropecuarios.

6. Viáticos y traslados de los prácticos. Índice de precios al consumidor - nivel general.

7. Gastos eventuales: Índice de precios al consumidor - nivel general.

8. Otros bienes de consumo y servicios no personales: Índice de precios al consumidor. Nivel general.

c) Previsión para renovación equipamiento.

1. Componente nacional: Índice de precios mayoristas-nivel general.

2. Componente importado: Variación de la divisa norteamericana.

d) Amortizaciones: Por la actualización del valor que tengan los bienes amortizados.

CAPITULO IV — De la administración

Jurisdicción

Art. 401. — La Administración del Servicio de Practicaje y Pilotaje estará a cargo de la Prefectura Naval Argentina, mediante el sistema de Cuenta Especial de Administración Directa.

Dicha administración, se atenderá a las siguientes normas:

a) El Servicio autofinanciará las inversiones y gastos de operación y administración con los recursos de las tarifas a cobrar a los usuarios.

b) Las compras, reparaciones, contrataciones y venta de equipo de rezago se harán conforme a las disposiciones de la ley de contabilidad de la Nación, por intermedio de los organismos competentes de la Prefectura Naval Argentina.

c) Proyectará su propio anteproyecto de presupuesto anual de gastos y recursos que será elevado por la vía correspondiente para su incorporación al presupuesto general de la Prefectura Naval Argentina, en la fecha que así aquélla lo disponga.

d) Adoptará las medidas necesarias para planificar y proponer el correcto equipamiento.

e) Entenderá en el movimiento de los fondos recaudados, actuando para ello como un subresponsable de la Dirección de Administración de la Prefectura Naval Argentina, de conformidad con el presupuesto aprobado y restantes disposiciones en vigor sobre la materia.

f) Proponer al prefecto nacional naval el nombramiento o contratación del personal de Administración, de Radas y Estaciones de Practicaje que requiera el Servicio, los que estarán bajo relación de dependencia directa del Director del Servicio de Practicaje y Pilotaje.

g) El ejercicio económico-financiero del Servicio se iniciará y finalizará en las fechas en que lo haga la Administración Central de la Prefectura Naval Argentina.

Patrimonio

Art. 402. — El patrimonio estará constituido por:

a) Los bienes de uso y materiales destinados a la prestación del servicio. Su valor de inventario surgirá de la aplicación de las normas contables y de valuación que correspondan.

b) Las disponibilidades en efectivo y saldos de las cuentas bancarias autorizadas.

c) Los fondos que se reserven para la renovación de los distintos bienes de uso y equipos. Estos fondos podrán ser utilizados para adquisición, renovación, reparación, funcionamiento y conservación del material e instalaciones y equipamiento en general del Servicio de Practicaje y Pilotaje de la Prefectura Naval Argentina.

Recursos

Art. 403. — La cuenta pertinente dispondrá de los siguientes recursos:

a) Proveniente de los ingresos por aplicación de las tarifas vigentes.

b) Producido por la venta de material de rezago.

c) Producido por la recaudación de los recargos y multas que fija este Reglamento.

d) Los intereses aplicados por mora en el pago de las facturas.

e) El producido por la inversión de los fondos establecidos en el art. 402. A fin de preservar los fondos de los efectos de la desvalorización, podrán efectuarse inversiones, acorde con las prescripciones que establezca la ley general de presupuesto y demás reglamentaciones que normen la materia.

Liquidación de las retribuciones a los prácticos

Art. 404. — La liquidación de las retribuciones de los prácticos se efectuará de la siguiente manera:

a) Los recursos se contabilizarán independientemente por cada zona de practicaje o pilotaje, en períodos que comprenden desde el día 21 de un mes hasta el 20 inclusive del mes siguiente.

b) Entre los días 21 y 30 de cada mes se efectuará la liquidación correspondiente a cada zona.

c) En cada una de las zonas se descontará del producido total, los importes percibidos en concepto de practicaje y pilotaje efectuados por prácticos especiales, a los que se les liquidará el total de las tarifas ordinarias y adicionales por servicios extraordinarios, de las tareas que cada uno de ellos haya realizado durante el período. El remanente constituye el importe que corresponde prorratear entre los prácticos, el que se denominará monto de prorrateo. En las zonas Puertos del Río Paraná Superior y Puertos del Río Paraná Medio, se sumarán los respectivos montos de prorrateo formándose un fondo común. Igual procedimiento se seguirá con el producido de cada uno de los puertos integrantes de la zona Puertos del Río Paraná Inferior.

d) A los efectos de la liquidación de este monto de prorrateo se procederá de la siguiente forma:

El importe se divide por el número efectivo de días de permanencia en el turno y/o en el uso de licencia ordinaria, de todos los prácticos. El cociente se multiplica por el número efectivo de días que permaneció individualmente cada uno en el turno y/o licencia ordinaria y el producto constituye el haber que debe percibir en el período.

Con relación a los prácticos especiales en uso de licencia ordinaria que han prestado servicio en forma transitoria en el turno oficial, tendrán derecho a participar del monto de prorrateo del período en que la usufructen en forma proporcional a los días que hayan permanecido en el turno, de acuerdo con las normas que sobre el particular dicte el Servicio de Practicaje y Pilotaje.

e) Los prácticos percibirán mensualmente una retribución mínima que no podrá ser inferior al treinta por ciento (30 %) de la retribución básica, cualquiera sea la zona para la que se encuentren nombrados.

f) El producido de los prácticos en puertos que no cuenten con práctico disponible a que alude el art. 210, ingresará al monto de prorrateo de la zona a que pertenece el práctico que efectúa el servicio. Idéntico procedimiento se adoptará en los casos de adscripción que establece el art. 211 del presente Reglamento.

Traslados

Art. 405. — Se entiende por gastos de traslado, los originados por la movilidad de los prácticos, desde o hasta las estaciones donde deba tomar turno o los puertos donde deba embarcarse para tomar servicio. Los importes que se abonen en tal concepto serán

fiados por el prefecto nacional naval e incluirán los pasajes y los gastos adicionales que ocasionen, como así también las erogaciones que se produzcan por el traslado de los que se accidentaren en actos del servicio hasta su domicilio o lugar de internación según corresponda; y los que por fallecimiento ocurrido en igual circunstancia, para trasladar los restos hasta el domicilio real o lugar de sepelio, siempre que éste se realice en la localidad del mencionado domicilio.

Art. 406. — Cuando por caso fortuito o fuerza mayor, el práctico no pueda ser desembarcado en el lugar de destino, deberá regresar por la vía más rápida a la estación de practicaje donde debe tomar turno. En esta circunstancia el usuario se hará cargo directamente de los gastos por racionamiento y estadía en el hotel de categoría acorde con la jerarquía del práctico, referida en el art. 203, incluyendo la movilidad en el puerto a que arribara, que en ningún caso podrá estar situado a una distancia superior a 1200 millas marítimas de la estación de practicaje correspondiente al práctico y además del traslado para su regreso a dicha estación.

Art. 407. — En los casos en que el práctico sea desembarcado en un puerto situado a mayor distancia de la establecida en el art. 406, abonarán un importe adicional equivalente al cinco por ciento (5 %) del valor total del servicio facturado por cada hora que transcurra, desde el momento en que debió ser desembarcado en la estación de practicaje hasta su regreso a ésta.

Viáticos

Art. 408. — Se entiende por viáticos los gastos que demande la permanencia del práctico fuera de la estación de practicaje, en el lugar en el que fue solicitado y desde la hora de su arribo al mismo, hasta la hora de su embarco en el buque al que se lo haya destinado y/o desde la hora de su desembarco hasta la hora en que inicia el regreso a su estación por el primer medio de traslado. En ambos casos, los cargos por viáticos se formularán por periodos de veinticuatro (24) horas o fracción, con una tolerancia de tres (3) horas.

Los importes que se abonen en tal concepto serán fijados por el prefecto nacional naval, debiendo cubrir las asignaciones que se establezcan, los gastos de manutención y alojamiento. A los prácticos del Río Paraná se les abonará una asignación diaria fijada dentro de las mismas condiciones, por sus estadías por razones de servicio, mientras permanecen en el turno en el Puerto de Rosario. A tal efecto se computarán los días desde la fecha de presentación hasta el día inclusive en que se embarquen para efectuar un nuevo pilotaje.

Cargas sociales

Art. 409. — Con los importes recaudados en este concepto, se atenderán:

- a) Remuneración anual complementaria.
- b) Vacaciones pagas.
- c) El aporte patronal de la obra social (Dirección de Bienestar de la Armada).
- d) La indemnización por fallecimiento o incapacidad por accidente en o por acto del servicio.
- e) El seguro de vida colectivo obligatorio.
- f) Las diferencias para alcanzar las remuneraciones mínimas establecidas en el art. 404, inc. e) del reglamento.
- g) Las retribuciones de los que se encuentren en uso de las licencias previstas en los subincs. b y c del art. 213.
- h) Las retribuciones de los prácticos designados para cumplir comisiones del servicio, que se liquidarán en forma equivalente a las mensuales de las zonas a las que pertenezcan.
- i) Las retribuciones de quienes hayan sido absueltos y se encontraren suspendidos provisoriamente, conforme lo establecido por el art. 219.
- j) Las asignaciones en concepto de salario familiar.
- k) Toda otra carga que se instituya.

Liquidación y pago de los servicios

Art. 410. — Para la liquidación de los servicios de practicaje y pilotaje se confeccionará una boleta de constancias en la que se consignarán todos los datos que sean necesarios para determinar los conceptos a formular. Dicha boleta será firmada por el capitán del buque y el práctico que presta el servicio.

Art. 411. — La factura por los servicios de practicaje y pilotaje será remitida a los usuarios, quienes deberán cancelarlas dentro de los quince (15) días corridos a contar desde la fecha en la cual hayan sido recibidas.

Todo otro reclamo deberá efectuarse dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores a la recepción; vencido este plazo la factura se considerara aceptada por el usuario.

Los reclamos que se efectúen vencido el plazo de los cinco (5) días hábiles citados, sólo podrán realizarse previo pago de la factura observada.

Vencido el plazo señalado en el primer párrafo se producirá la mora automática y de pleno derecho del deudor conforme a lo establecido en la ley 18.150 y disposiciones concordantes.

Los intereses que se perciban por la vía de apremio dispuesta en la cita ley, ingresarán al Fondo de Reserva que se alude en el art. 402, inc. c).

Art. 412. — Los fondos que se recauden de acuerdo con lo establecido en este reglamento, serán depositados dentro de las veinticuatro (24) horas hábiles en la cuenta bancaria oficial que a los efectos se designe.

Art. 413. — El embarco y desembarco del práctico lo prestará el Servicio de Practicaje y Pilotaje con medios propios, pudiendo exceptuarse los siguientes casos:

a) En los lugares en donde el Servicio de Practicaje y Pilotaje no los tuviere implantados, correrán por cuenta y cargo exclusivo de los usuarios, pudiendo contratarse cuando resulte conveniente a juicio de la Prefectura Naval Argentina los servicios de terceros. Salvo en los casos de fuerza mayor, se fija un límite de tres (3) horas para proceder al desembarco del práctico pasado el cual por cada hora o fracción que transcurra sin desembarcar el práctico se le efectuará un recargo del 2 % del valor total del servicio facturado.

b) En los lugares donde estuvieren implantados por el Servicio de Practicaje y Pilotaje y que por causas de fuerza mayor debidamente justificadas el servicio de lanchas no pudiere ser prestado con los medios propios, podrá contratarse temporariamente los servicios de terceros.

c) En los casos en que, por cualquier circunstancia, el servicio de desembarco de prácticos se encontrare suspendido, salvo cuando de común acuerdo, el capitán y el práctico lo consideren innecesario, dejando expresa constancia de ello en la bolata constancia de practicaje, el buque deberá permanecer fondeado hasta un máximo de seis (6) horas a la espera de la reanudación del mismo. Transcurrido este plazo o el menor acordado, el buque podrá continuar su navegación con el práctico a bordo, debiendo ajustarse para su desembarco a lo prescripto en el art. 406 concordante con el art. 407. Al buque que sin causa debidamente justificada, no cumpliera con el plazo de espera establecido o acordado, se le facturará el quintuplo del valor fijado por el art. 310, inc. e).

d) Cuando sea utilizado por personal ajeno al cuerpo de prácticos, deberá formularse al usuario que corresponda los cargos que se estipulen por el mismo y los que se lijén por concepto de gastos de racionamiento, si se hubieren producido.

CAPITULO V — Disposiciones transitorias

Art. 501. — En la región determinada por los seis puntos cuyas coordenadas geográficas son:

Latitud (S)	Longitud (W)
A 54° 45'	68° 36' 38.5"
B 54° 57'	68° 36' 38.5"
C 54° 57'	67° 13'
D 55° 24'	67° 13'
E 55° 24'	66° 25'
F 54° 45'	66° 25'

El practicaje y pilotaje previsto en el art. 103, inc. e), apart. 2 (para el puerto de Ushuaia) y en el inc. f) (para Canal Beagle) se ajustará a lo siguiente:

a) Practicajes

Se aplicará el reglamento del país al que pertenezca el puerto a que arriba el buque.

b) Pilotajes

Tanto los buques argentinos como chilenos aplicarán sus propios reglamentos.

Los buques de terceras banderas, que naveguen hacia el oeste, aplicarán este reglamento, y los que naveguen hacia el este, aplicarán el reglamento de practicaje y pilotaje para la República de Chile.

Dichos buques izarán en el palo trinquete el pabellón del país cuyo Reglamento están cumpliendo.

c) Tarifas e infracciones

No se cobrará tarifa alguna en concepto de pilotaje y practicaje, con excepción de los viáticos y traslados de los prácticos. Los responsables de los buques que, sin mediar razones de fuerza mayor efectúen navegación o movimiento sin práctico, debiéndolo llevar, ingresarán a la cuenta respectiva los importes indicados en el art. 109 que a tales efectos se calcularán en base a las tarifas en vigor para la zona Río de la Plata y Puerto Buenos Aires, según se trate de pilotaje o practicaje omitido en la zona de canales o en el Puerto de Ushuaia, respectivamente.

d) Zona de espera o desembarco de prácticos

Serán zonas de espera y desembarco de prácticos las siguientes:

1. Para el practicaaje en el Puerto de Ushuaia: Frente a islotes Les Eclaireurs.

2. Para el pilotaje en los canales y pasos australes: En el este Bahía Slogget y en el oeste, Meridiano 68° 36' 38" W.

DECRETO 207

Abogacía y procuración — Arancel de honorarios — Montos mínimos y multas a partir del 1/VII/82.

Fecha: 27. julio 1982.

Publicación: B. O. 29/VII/82.

Citas legales: ley 21.839: XXXVIII-C, 2412:

Art. 1° — Actualizanse a partir del 1 de julio de 1982 los montos mínimos y las multas establecidos en la ley 21.839 en la forma siguiente:

a) El monto mínimo de la multa a que se refiere el art. 5°, parte final, se fija en pesos doce millones cuatrocientos veinticinco mil doscientos ochenta (\$ 12.425.280);

b) Los montos mínimos establecidos en el art. 8° se fijan en:

1. Pesos un millón doscientos cuarenta y cinco mil doscientos ochenta (\$ 1.245.280) para los procesos de conocimiento;

2. Pesos setecientos treinta y tres mil noventa y dos (\$ 733.092) para los procesos de ejecución;

3. Pesos cuatrocientos ochenta y ocho mil novecientos setenta y ocho (\$ 488.978) para los procesos voluntarios.

Cuando se tratare de procesos correccionales el monto mínimo será de pesos un millón doscientos cuarenta y cinco mil doscientos ochenta (\$ 1.245.280) y en los demás procesos penales será de pesos dos millones cuatrocientos cuarenta y cuatro mil quinientos cinco (\$ 2.444.505);

c) El monto mínimo establecido en el art. 30 se fija en pesos un millón doscientos cuarenta y cinco mil doscientos ochenta (\$ 1.245.280);

d) El monto mínimo establecido en el art. 33 se fija en pesos ciento veinticuatro mil doscientos cincuenta y dos (\$ 124.252);

e) El monto mínimo establecido en el art. 36 se fija en pesos un millón doscientos cuarenta y cinco mil doscientos ochenta (\$ 1.245.280);

f) La multa establecida en el art. 56 se fija en pesos dos millones cuatrocientos cuarenta y cuatro mil quinientos cinco (\$ 2.444.505);

g) Los montos mínimos establecidos en el art. 58 se fijan en:

1. Pesos cuarenta y ocho mil ochocientos noventa y tres (\$ 48.893) el previsto en el inc. a);

2. Pesos ciento veinticuatro mil doscientos cincuenta y dos (\$ 124.252) el previsto en el inc. b);

3. Pesos ciento cuarenta y seis mil seiscientos ochenta y seis (\$ 146.686) el previsto en el inc. c);

4. Pesos un millón doscientos cuarenta y cinco mil doscientos ochenta (\$ 1.245.280) el previsto en el inc. d);

5. Pesos doscientos cuarenta y cuatro mil cuatrocientos cincuenta (\$ 244.450) el previsto en el inc. e); y

6. Pesos setecientos treinta y tres mil noventa y dos (\$ 733.092) el previsto en el inc. g).

Art. 2° — Comuniquese, etc. — Bignone. — Lennon.

DECRETO 211

Culto — Diócesis de Mercedes — Reconocimiento como obispo a S. E. Rvdma. monseñor Emilio Oghenovich.

Fecha: 27 julio 1982.

Publicación: B. O. 29/VII/82.

DECRETO 255

Delegación en el Secretario de Cultura la resolución de distintos asuntos del área a su cargo.

Fecha: 5 agosto 1982.

Publicación: B. O. 9/VIII/82.

Citas legales: ley 17.502: XXVII-C, 2801; D. ley 23.354/56 (ley de contabilidad): XVII-A, 154; D. 5720/72 (Contrataciones del Estado): XXXII-C, 3628.

Art. 1° — Delégase en el señor Secretario de Cultura la resolución de los asuntos del área de Cultura relativos a:

Art. 21.—...e) Todas las actuaciones promovidas por diplomáticos extranjeros acreditados ante el Gobierno nacional, cuando exista reciprocidad.

Art. 2° — Comuníquese, etc. — Alfonsín. — Borrás. — Caputo.

DECRETO 2848

Comisión de Defensa y Promoción del Trabajo — Creación.

Fecha: 12 setiembre 1984.
Publicación: B. O. 14/9/84.

Art. 1° — Créase la Comisión de Defensa y Promoción del Trabajo, con la misión de aconsejar al Poder Ejecutivo las reformas e innovaciones en la legislación que sean necesarias para la protección y promoción de los derechos de los trabajadores ante el despido arbitrario, la falencia del empleador y los cambios en la relación laboral que deriven de transformaciones económicas y tecnológicas.

Art. 2° — Dicha Comisión deberá prestar particular atención a las siguientes necesidades:

a) Establecer un sistema de previsión o seguros que permita asistir a los dependientes hasta la obtención de un nuevo empleo y facilitarle el ejercicio de sus derechos indemnizatorios ante despidos incausados o en los casos de quiebras o concursos.

b) Proponer un nuevo régimen de cobertura para los trabajadores que pierdan su empleo en razón de cambios económicos o tecnológicos.

c) Proyectar un sistema de entrenamiento y formación continua tanto para los trabajadores que se encuentren en situación de desempleo como para aquellos que deseen mejorar su capacitación.

d) Propiciar mecanismos eficaces para asistir técnica y económicamente a los trabajadores que busquen nuevos empleos inclusive cuando ello implique cambio en el lugar de residencia.

e) Diseñar un sistema de asistencia, de todo tipo para los trabajadores en relación de dependencia, sean o no desempleados, que aspiren a crear sus propias empresas.

Art. 3° — La Comisión de Defensa y Promoción del Trabajo será presidida por el señor ministro de Trabajo y Seguridad Social e integrada por el señor secretario de Seguridad Social, el señor subsecretario de Economía, el señor subsecretario de Acción de Gobierno de la Presidencia de la Nación, el señor subsecretario de Industria; el señor presidente del Banco de la Nación Argentina y los señores asesores presidenciales Doctores Gabriel Mazkin y D. Alfredo Ferro.

La Comisión llamará en consulta a los representantes de las organizaciones de las empresas y de los trabajadores y a los especialistas cuya opinión estime conveniente.

Art. 4° — Compete al señor ministro de Trabajo y Seguridad Social, en su calidad de presidente de la Comisión, el dictado de las normas reglamentarias que correspondieren.

Art. 5° — La Comisión de Defensa y Promoción del Trabajo deberá expedirse sobre el objeto encomendado en un lapso de sesenta (60) días a partir de la fecha.

Art. 6° — Comuníquese, etc. — Alfonsín. — Grinspun. — Casella.

DECRETO 2878

Dirección Nacional de Promoción y Asistencia Social del Ministerio de Salud y Acción Social — Intervención.

Fecha: 13 setiembre 1984.
Publicación: B. O. 19/9/84.

DECRETO 2885

Reglamento de los servicios de practicaje y pilotsaje para los rios, puertos, pasos y canales de la República Argentina — Modificación.

Fecha: 13 setiembre 1984.
Publicación: B. O. 20/9/84.

Citas legales: D. 191/82: XLII-C, 2519; D. 476/81 (reglamento de Formación y Capacitación del Personal Embarcado): XLI-B, 1715; ley 18.150: XXIX-A, 177, ley 17.454 (Cod. Procesal Civil y Comercial de la Nación - t. o. 1981): XLI-C, 2975.

Art. 1° — Suprímase el art. 115 del capítulo I de la prestación del practicaaje y pilotaje del reglamento de los servicios de practicaaje y pilotaje para los ríos, puertos, pasos y canales de la República Argentina.

Art. 2° — Sustitúyanse los textos y títulos de los arts. 103 al 109, 111 al 115, 117 al 124, 204 y 205, 209 y 210, 212 y 213, 303, 307, 314, 316, 319, 403, 406 al 409 y 411 del reglamento de los servicios de practicaaje y pilotaje para los ríos, puertos, pasos y canales de la República Argentina, aprobado por dec. 191 del 22 de julio de 1982, por los que figuran en el anexo I que forma parte integrante del presente decreto.

Art. 3° — Incorpórase en el capítulo III de las tarifas del reglamento de los servicios de practicaaje y pilotaje para los ríos, puertos, pasos y canales de la República Argentina, el siguiente artículo:

Zonas y puertos de practicaaje y pilotaje no tarifados

319. — Por los servicios de practicaaje y pilotaje solicitados en las zonas y puertos de practicaaje y pilotaje no tarifados, se facturará lo siguiente:

a) Por los practicaajes, la tarifa correspondiente a la zona Puerto Buenos Aires.

b) Por los pilotajes, la tarifa correspondiente a la zona Río de la Plata.

Art. 4° — Comuníquese, etc. — Alfonsín. — Borrás.

Anexo I

TEXTOS Y TÍTULOS MODIFICADOS DEL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE PRACTICAJE Y PILOTAJE PARA LOS RÍOS, PUERTOS, PASOS Y CANALES DE LA REPUBLICA ARGENTINA

Zonas y puertos de practicaaje y pilotaje obligatorio

103. Se declaran zonas de practicaaje y pilotaje obligatorio.

a) Río de la Plata. Las aguas comprendidas dentro de los siguientes límites: Al este, la línea imaginaria que partiendo de Punta Rasa pasa por Recalada y llega hasta Punta del Este (R. O. del U.); al oeste, la línea imaginaria que partiendo de Punta Lara pasa por el km. 37 del Canal de Acceso al Puerto de Buenos Aires, y llega a Punta Negra (R. O. del U.).

b) Río Paraná: Comprende el curso del Río Paraná desde la Rada del Puerto homónimo y el de los Ríos Paraná Guazú, Paraná Bravo, Río Sauce, Río Ibicuy y Paraná de las Palmas hasta sus desembocaduras en el Río de la Plata, incluyendo el Pasaje Talavera, la Zanja Mercaderes y la Zona del Río de la Plata comprendida en los siguientes límites: Al norte su margen izquierda desde frente al km. 0 del Río Uruguay hasta Punta Negra (R. O. del U.); al este la línea imaginaria que partiendo de dicha Punta pasa por el km. 57 del Paso Banco Chico y llega a la Baliza La Plata (Bal. este km. 7.700 del Canal de Acceso del Puerto homónimo), incluyendo en su trayectoria a la zona de Alijo adyacente establecida por la Prefectura Naval Argentina; al sur la línea imaginaria que une dicha Baliza con el km. 37 del Canal de Acceso al Puerto de Buenos Aires, y continúa por el Veril Norte de dicho Canal, la escollera exterior de aquél y el Veril Norte del Canal Costanero hasta el km. 4 y a partir de allí la margen derecha del Río de la Plata hasta la desembocadura del Río Luján.

e) Puertos: comprende los siguientes:

1. Zona Puerto de Buenos Aires con los siguientes límites: al este el Malecón Oeste del Canal de Acceso al Puerto La Plata y la línea imaginaria que partiendo de la Baliza La Plata (Bal. este km. 7.700 del Canal de Acceso al Puerto homónimo), pasa por el km. 57 del Paso Banco Chico incluyendo en su trayectoria a la zona del Alijo adyacente establecida por la Prefectura Naval Argentina y llega hasta una (1) milla al Norte de aquél; al norte la línea imaginaria que une dicho punto con el km. 37 del Canal de Acceso al Puerto de Buenos Aires y continúa por el Veril norte del mismo hasta la Baliza km. 0.900 en el extremo SE de la escollera norte de Puerto Nuevo, continuando por dicha escollera y la línea imaginaria de prolongación hasta el km. 4 del Canal Costanero para seguir la ruta de navegación a la Dársena F al Sur la margen derecha del Río de la Plata desde el Malecón Oeste del Canal de Acceso al Puerto La Plata hasta la desembocadura del Riachuelo; el límite abarcará a continuación todas las instalaciones portuarias de los Puertos Dock Sud y Buenos Aires y los pasajes de navegación que lleven a los mismos.

2. Puertos de: Paraná, Bajada Grande, Santa Fe, Diamante, San Martín, San Lorenzo, Borghi (SULFACID), Rosario, Arroyo Seco, Villa Constitución, San Nicolás, Ramallo, San Pedro, Ibicuy, Zárate, Campana, Concepción del Uruguay, La Plata, Mar del Plata, Quequén, Bahía Blanca, San Antonio, Punta Colorada, Madryff, Comodoro Rivadavia y sus cargaderos Caleta Córdoba, Caleta Olivares, km. 3, Caleta Olivia, Puerto Desierto, San Julián, Santa Cruz, Punta Quilla, Río Gallegos, cargaderos de la Bahía, San Sebastián, Río Grande, Ushuaia y Puertos de las Islas del Atlántico Sur, extensivo a todos otros puertos y/o cargaderos que se crearen en el futuro.

f) Zona Pasos y Canales Australes: Comprende el Canal Beagle.

Zona de Espera y Alijo

104. Declárase Zona de Espera y Alijo al tramo comprendido entre el límite Oeste de la Zona Río de la Plata y los límites este y norte, incluidos en ella, de la zona Puerto de Buenos Aires.

Los movimientos dentro de la antedicha Zona de Espera y Alijo serán efectuados por los prácticos de la Zona Puerto La Plata.

Buques con obligación de tomar práctico

105. Todo buque argentino o extranjero, mientras navegue en las zonas de practicaje o pilotaje obligatorio, debe llevar práctico a su bordo con las exenciones que se detallan en el art. 106.

Los convoyes a remolque o empuje, deben considerarse como una sola unidad a los efectos del despacho.

Buques eximidos de tomar práctico

106. Quedan exentos de la obligatoriedad de llevar práctico en:

a) Zonas portuarias:

5. En San Antonio, Embarcadero de Mineral de Punta Colorada y Puerto Madryn, los buques argentinos de hasta 120 metros de eslora.

h) Los buques extranjeros arrendados o fletados a cas, o desnudo y que cuentan con la autorización de la autoridad de aplicación, gozarán de las mismas exenciones establecidas para los buques argentinos con las limitaciones determinadas para cada zona, cuando el capitán y oficiales cuenten con título o patente habilitante nacional en las condiciones establecidas en el Reglamento de Formación y Capacitación para el Personal Embarcado de la Marina Mercante.

Buques con opcionalidad de tomar práctico

107. Los buques que no estén obligados a llevar práctico podrán requerirlo, sometiéndose en este caso a las disposiciones de este reglamento.

Modificaciones a zonas y exenciones

108. El prefecto nacional naval queda facultado a introducir las modificaciones a las limitaciones de las zonas, como así también la incorporación de nuevas zonas cuando las necesidades o razones de seguridad de la navegación así lo exijan. Cuando dichas medidas deban adquirir carácter permanente, promoverá su incorporación al presente reglamento; similar temperamento se adoptará en lo que respecta a las modificaciones de las exenciones establecidas por el art. 106 de este reglamento.

Infracciones

109. Los responsables de los buques que, sin mediar razones de fuerza mayor, efectúen navegación o movimientos en las zonas de practicaje o pilotaje obligatorio sin tomar práctico o habiéndolo desembarcado, debiéndolo llevar, ingresarán a la cuenta respectiva un importe equivalente al quintuplo del valor del practicaje omitido.

En caso de que hubiera mediado despacho de práctico abonarán además, el practicaje omitido el que ingresará al monto de prorrateo de la zona en que haya cometido la infracción. A esos efectos serán considerados solidariamente responsables de la infracción cometida los propietarios, armadores, capitanes y/o agentes marítimos.

Suspensión del servicio

111. La Prefectura Naval Argentina cuando medien razones meteorológicas, hidrográficas o de fuerza mayor que lo justifiquen, podrán interrumpir o suspender la prestación del servicio, sin que tal circunstancia otorgue a los usuarios derecho a reclamo.

Prestación del practicaje y pilotaje

112. Los practicajes y pilotajes se efectuarán sin interrupción, con la presencia en el puente del práctico de guardia.

Se entiende que un practicaje o un pilotaje se efectúa sin interrupción cuando la navegación es continuada desde que se inicia el practicaje o el pilotaje, hasta la llegada del buque a su lugar de amarre o rada de destino. Se incluye en la duración del tiempo del practicaje o pilotaje las demoras no imputables al práctico; descanso del mismo, condiciones hidrometeorológicas, condiciones del buque, etcétera.

En los servicios iniciados, si por razones inherentes al buque, no se los pudiera completar en la forma solicitada inicialmente, se considerará finalizado el practicaje o pilotaje luego de tres (3) horas de haber dejado el buque amarrado en muelle autorizado o fondeado en rada habilitada por la Prefectura Naval Argentina.

Los servicios solicitados con escala se considerarán finalizados cuando la permanencia en la misma demande un tiempo mayor de seis (6) horas, entendiéndose que un buque hace escala cuando toca un puerto que no es el de su destino.

113. El práctico tendrá derecho a gozar de hasta seis (6) horas continuadas de descanso en el buque que está pilotando cuando sus servicios hayan sido prestados ininterrumpidamente por un período de seis (6) horas. Para la medición de este término se tendrá en cuenta la realización específica de la tarea y toda interrupción que no supere las tres (3) horas continuadas.

En caso de que el práctico, juntamente con el capitán, evalúe la posibilidad de arribar a destino dentro de las próximas dos (2) horas de haber transcurrido el plazo establecido en el párrafo anterior, no deberá hacer uso del derecho establecido.

Entre su arribo a la estación de practicaje o su domicilio particular, según corresponda, luego de finalizado un servicio o suma de servicios continuados que superen ocho (8) hs. de dedicación específica hasta recibir el despacho correspondiente a otro, el práctico estará facultado a gozar del derecho referido. Para la mediación de este tiempo se aplicará el mismo concepto indicado en el primer párrafo de este artículo, quedando a juicio del coordinador el análisis de situaciones especiales que justifiquen la inclusión para el cómputo de las citadas ocho (8) horas de aquellas de dedicación no específica.

En casos de buques despachados a Montevideo o casos similares, el práctico podrá requerir del usuario la reserva del alojamiento correspondiente, a los efectos del descanso previo al regreso a la estación del practicaje de despacho, corriendo estos gastos por cuenta del usuario.

Cuando los pilotajes deban ser efectuados por períodos mayores de ocho (8) horas ininterrumpidas podrá contarse con práctico de relevo a bordo.

Régimen de practicajes y pilotajes

114. En las zonas de practicaje y pilotaje se observarán las siguientes normas:

a) En los recorridos de hasta doscientos (200) kilómetros se despachará un (1) práctico solamente.

b) En los recorridos de más de doscientos (200) kilómetros se despacharán dos (2) prácticos.

c) En los practicajes y pilotajes, cuando por las características del buque se prevean dificultades en la maniobra y/o derrota y en recorridos con una duración de más de seis (6) horas de navegación sin posibilidad de interrupción, la Prefectura Naval Argentina podrá disponer, a solicitud del práctico coordinador, el incremento del número de prácticos que corresponda asignar al mismo.

Pedidos de prácticos

115. Los pedidos de prácticos serán formulados por escrito y presentados en los lugares que habilite la Prefectura Naval Argentina, cumpliendo los requisitos que la misma determine, no pudiendo ser presentados con una anticipación mayor del día anterior al del despacho que corresponda al servicio solicitado.

Dichos pedidos serán firmados por el propietario, armadores, agente marítimo o sus representantes reconocidos por la Prefectura Naval Argentina, los que serán responsables de la exactitud de los datos presentados y

de su autenticidad, quedando obligados solidariamente al pago de los servicios solicitados.

La inexactitud, en defecto, de los datos consignados en el formulario del pedido, con una tolerancia del tres (3 %) por ciento será penalizada con un diez por ciento (10 %) del valor total del servicio a prestar. En lo que hace al calado, la tolerancia será del uno (1 %) por ciento y la penalización del cincuenta por ciento (50 %) y se tendrá en cuenta solamente el calado medio del buque sin considerar el de aquellos en lastre o que, cargados, no requieran de mareas extraordinarias para franquear la determinante de la zona de navegar.

Carácter del pedido

117. Los pedidos de prácticos se aceptarán con una sola escala y se clasificarán en:

a) Ordinarios:

1. Para todas las estaciones de practicaje, excepto las mencionadas en los puntos 2, 3, y 4, con una antelación mínima de doce (12) horas a la indicada para embarcar a prestar servicio o tomar el medio de traslado.

Además los formulados hasta las 1.00 horas o 17:00 horas para embarcar a prestar servicio o tomar el de traslado a partir de las 15:00 horas o 23:00 horas respectivamente.

Además los formulados los domingos y feriados de ley hasta las 10:00 horas para embarcar a prestar servicio o tomar el medio de traslado a partir de las 15:00 horas.

4. Para todos los puertos, caletas, canales y atracaderos situados al sur de Bahía Blanca, excepto Puerto Madryn, con un antelación mínima de cuarenta y ocho (48) horas.

b) Urgentes:

1. Para todas las estaciones de practicaje, excepto las mencionadas, en los puntos 2, 3 y 4, los no comprendidos en a) 1, con una antelación mínima de tres (3) horas a la indicada para embarcar a prestar servicio o tomar el medio de traslado.

4. Para todos los puertos, caletas, canales y atracaderos situados al sur de Bahía Blanca, excepto Puerto Madryn, con un antelación no menor de cuarenta y ocho (48) horas, condicionados a la disponibilidad de prácticos o al tiempo que durarice su traslado.

Al solo efecto de prever el traslado del profesional para los buques que accedan a la Bía de Bahía Blanca, el usuario avisará al capitán en el sentido de que deberá informar con una antelación no menor de seis (6) horas su ETA a la zona de embarque requiendo con una (1) hora de tolerancia.

La Prefectura Naval Argentina queda facultada para modificar transitoriamente los plazos y términos del

segundo párrafo del punto a) 1 del presente artículo cuando razones operativas del servicio o particularidades de alguna zona así lo aconsejen.

El usuario deberá indicar en el pedido la hora y el medio de traslado a utilizar por el práctico, siempre que el lugar de embarco se encuentre fuera de la estación de practicaje o que el puerto no cuente con líneas de autotransportes públicos regulares.

El servicio de practicaje y pilotaje dispondrá la fijación de los lapsos máximos de antelación que correspondan a cada lugar al que deba trasladarse el práctico.

Desistimientos

118. Se considera que se desiste de los servicios del práctico, cuando el usuario solicita la anulación del pedido, luego de realizado el despacho del práctico para el buque a pilotear, hasta la hora indicada para prestar servicio o tomar el medio de traslado.

Cancelación del pedido

119. Los pedidos formulados de acuerdo a la clasificación prevista en el art. 117 serán cancelados cuando por causas imputables al buque no se iniciara el servicio:

a) Ordinarios:

1. Los comprendidos en el inc. a) aparts. 1 y 3 del art. 117, transcurridas doce (12) horas desde la hora de embarco indicada en el respectivo pedido.

2. Los comprendidos en el inc. a) aparts. 2 y 4 del art. 117, transcurridas dieciocho (18) horas desde la hora de embarco indicada en el respectivo pedido.

Dicho plazo se elevará a veinticuatro (24) horas para los buques que, previo a su arribo deban alijar o ser alijados.

b) Urgentes:

1. Para todos los puertos la cancelación se producirá a las tres (3) horas a partir de la cual fue solicitado el pedido.

2. En las estaciones de practicaje La Plata y Recalada, la cancelación se producirá a las seis (6) horas a partir de la hora para la cual fue solicitado el pedido.

En estos casos, cuando se trate de buques afectados por tareas de alijo, la cancelación se producirá a las doce (12) horas a partir de la hora para la cual fue solicitado el práctico.

En los puertos, tanto para los pedidos ordinarios como para los urgentes, se considerarán cancelados cuando el buque a pilotear no se encuentre en el lugar mencionado en el despacho y el representante del mismo

no hubiese arbitrado los medios para trasladar al práctico hasta su nueva ubicación.

El prefecto nacional naval queda facultado para modificar los plazos y términos establecidos en el presente artículo y en el art. 117, cuando razones operativas del servicio así lo aconsejen.

120. No se producirá cancelación de los pedidos en los siguientes casos:

a) Cuando dentro del período de tolerancia previo a la cancelación automática no se produjera la marea prevista según tablas, manteniendo su vigencia el pedido hasta la primera marea tabulada en que se cumplan los valores previstos

b) Cuando dentro del período de tolerancia previo a la cancelación automática se produjese alguna marea tabulada, pero la zarpada del buque no se hubiere concretado por causas de hechos no imputables al mismo producidos con posterioridad al despacho del práctico solicitado (meteorológicas, laborales y trámites aduaneros no previstos) y antes de la hora de embarco indicada, mantendrá su vigencia el pedido hasta que se produzca la próxima marea tabulada.

c) Cuando, como consecuencia de otras causas imprevistas a la hora del despacho del práctico solicitado y no imputables al buque, tales como: Deficiencia del estado de balizamiento, obstrucción o clausura de canales, cierre de puerto o toda otra circunstancia que, impida la navegación no se pueda iniciar el servicio.

d) En los practicajes y pilotajes iniciados, que por razones de prohibición de navegación emanada de la autoridad marítima, desconocida a la hora del despacho práctico solicitado, de mareas no producidas acorde a los valores tabulados o de inconvenientes en el balizamiento u otras razones de fuerza mayor que impidan al buque la normal navegación de cualquier zona de practicaje o pilotaje, no se producirá la cancelación automática en la o las próximas zonas del itinerario previsto. A tal efecto, el motivo de la demora deberá ser oficialmente informado a la o las estaciones de practicaje correspondientes, caso contrario no se suspenderá la cancelación.

Prácticos coordinadores

121. El servicio de practicaje y pilotaje contará con cuatro (4) prácticos coordinadores en representación de las siguientes zonas:

a) Río de la Plata, Puertos y Rías del Litoral Atlántico, excepto Bahía Blanca.

b) Ría de Bahía Blanca y sus Puertos.

c) Río Paraná y sus Puertos.

d) Puertos de Buenos Aires, La Plata y Río Uruguay.

Dichos prácticos coordinadores serán designados por el prefecto nacional naval a propuesta de las respectivas asociaciones de prácticos.

Deberán ingresar al turno y ser despachados, como mínimo, una vez cada tres (3) meses.

En razón de la distancia a su zona de influencia, los prácticos coordinadores podrán ser representados por otros prácticos denominados subcoordinadores, quienes contarán con el acuerdo del director del servicio de practicaje y pilotaje.

Sin perjuicio de lo determinado en el subsiguiente artículo, los prácticos coordinadores desempeñarán las tareas determinadas en el reglamento orgánico del servicio de practicaje y pilotaje.

Turnos

122. Los turnos serán llevados de acuerdo a lo establecido en el reglamento orgánico del servicio de practicaje y pilotaje y con sujeción a lo dispuesto en el subsiguiente artículo.

En sus respectivas zonas la asignación de los turnos será efectuada por los prácticos coordinadores o por quienes actúen como tales. Las dependencias de la Prefectura Naval Argentina que reciban pedidos de prácticos, que deban ser retransmitidos a las oficinas de despacho de prácticos que correspondan, lo harán por la vía más rápida, consignando los datos asentados en la respectiva solicitud, los que tendrán carácter de ordinarios o urgentes, de acuerdo con lo establecido en el art. 117 del presente reglamento.

En las oficinas de despacho de prácticos diariamente excepto los domingos y feriados de la ley, a las 10.00 horas y 17.00 horas y los domingos y feriados de ley y a las 10.00 horas se clasificarán todos los pedidos que se ajusten a los términos del 2º párr. del art. 117 inc. a) punto 1, ordenándose según el sentido creciente de la hora para la cual fue solicitado el profesional y, según ese orden, se le asignará el práctico de la lista de turno.

Cuando dos o más buques hayan sido pedidos para la misma hora, se dará precedencia según el orden alfabético del nombre del buque. Los pedidos que no se encuadran dentro de los términos del párrafo anterior, se cumplirán por orden de recepción del mismo.

123. El turno se establecerá en forma rigurosa de acuerdo con la hora de desembarco que figura en la boleta "Constancias del practicaje y pilotaje", del último servicio efectuado y con las disposiciones particulares para cada zona acorde con las normas de este reglamento.

En caso de haber más de un práctico con la misma hora de desembarco, la precedencia la dará el día y hora para la cual fue despachado.

Una vez asignados los buques en la forma establecida en el artículo anterior se procederá a confeccionar las boletas "Constancias del despacho" las que podrán ser retiradas por los prácticos coordinadores respectivos o por quienes actúen como tales o por el práctico despachado. El práctico que tenga el número 1 en la lista de turno quedará como práctico de guardia. Cuando éste sea despachado para tomar servicio será reemplazado por el práctico que le sigue en el orden de lista.

Los prácticos están obligados a conocer el orden de lista que les corresponda y para facilitarles este conocimiento, las oficinas de despacho de prácticos proveerán la información pertinente. Con autorización del práctico coordinador, los prácticos podrán permutar entre sí el número de orden y/o el despacho que les corresponde.

Práctico especial

124. Los buques podrán utilizar los servicios de un práctico de su elección llamado por este reglamento práctico especial. En este caso será obligatorio para los buques llevar además el práctico de turno. Los usuarios lo solicitarán por escrito, especificando el nombre del práctico requerido. Además indicarán en el formulario del pedido de práctico de turno que utilizarán práctico especial. Por este servicio, el usuario abonará la tarifa reglamentaria correspondiente a cada uno de ellos.

Los prácticos que soliciten desempeñarse como prácticos especiales deberán salir del turno durante todo el período mensual, es decir el día 21 de un mes al 20 del mes siguiente, a cuyo vencimiento oларán por mantenerse en esa situación o reintegrarse al turno. En el caso de que los dos (2) períodos mensuales, alternados o consecutivos, dentro del ejercicio anual del servicio, no hubieran efectuado ningún practicaje o pilotaje, no podrán desempeñarse como tales en los próximos doce (12) meses.

Título

204. Los prácticos serán habilitados por el prefecto nacional naval para cada zona y se distinguirán por la denominación de prácticos de la misma, recibiendo un diploma otorgado por la citada autoridad y una credencial firmada por el director del servicio de practicaje y pilotaje donde constará el título profesional correspondiente.

Número de prácticos

205. El número de prácticos que corresponde a cada zona se obtiene dividiendo el promedio anual de los practicajes y/o pilotajes de los últimos cinco (5) años anteriores al que se considera, por los siguientes divisors:

Zona Rio Paraná	41 trabajos
Zona Puerto de Buenos Aires	100 trabajos

Cuando en el cociente de dicha división hubiere decimales, se ajustará el número de prácticos necesarios para la zona que se considere a la cifra inmediata inferior si el número entero arroja diez o más. Cuando fuere inferior a diez, el resultado obtenido se elevará al número entero inmediato superior si la fracción decimal fuera mayor de cincuenta centésimos; caso contrario los decimales se suprimirán.

El período de cinco (5) años que se menciona en el primer párrafo podrá ser reducido si a juicio de la Prefectura Naval Argentina es conveniente recurrir a lapsos inferiores por haberse producido modificaciones operativas en la prestación del servicio.

Si el número de prácticos en servicio fuese superior al fijado anualmente, la eliminación del excedente sólo podrá producirse en virtud de las causas prescriptas en el REFOCAPEMM y en el art. 216 de este reglamento.

Cuando por cambio de los sistemas y/o condiciones operativas se altere el tiempo o la naturaleza de la función profesional del práctico, el servicio propondrá, en la oportunidad que corresponda, las modificaciones del presente artículo. Los nuevos divisores serán calculados en función de la:

a) Naturaleza y tiempo medio de los pilotajes y/o practicajes, demoras, traslados, tiempo a la orden, guardias y todo otro factor que afecte al práctico en su función.

b) Necesidad de que los prácticos recorran con una frecuencia prudencial la zona a la que pertenecen y mantengan adecuada su retribución acorde al art. 317.

Para los puertos y/o pasos y canales australes, podrá asignarse un práctico para cada una o más zonas.

Deberes

209. Son deberes del práctico:

c) Ejecutar el practicaje o pilotaje correspondiente y los movimientos previos y posteriores del buque hasta el término de su cometido, incluso en situaciones de cambio de giro o de destino. Se exceptuarán los siguientes casos:

1. Por enfermedad o accidente que lo inhabilite para seguir prestando servicios.

2. En los casos que expresamente determine la Prefectura Naval Argentina.

3. Cuando, a juicio del práctico coordinador, sea conveniente su relevo.

l) El práctico de guardia deberá:

1. Reemplazar a todo práctico despachado que por cualquier circunstancia no concurra a tomar el

servicio ordenado, o deba ser relevado aun después de iniciado el servicio.

2. Permanecer en contacto con la Oficina de Despacho de Prácticos.

Practicaje en puertos que no cuenten con prácticos disponibles

210. Los prácticos que ejerzan funciones a bordo de buques con destino a puertos de su zona, que no tuvieren prácticos habilitados, o teniéndolos no se encuentren en condiciones de prestar servicio, previo los recaudos que garanticen su capacidad, por orden de la Prefectura Naval Argentina estarán obligados a ejecutar el practicaje de puerto.

Derechos

212. Son derechos del práctico:

d) El goce de los beneficios asistenciales y previsionales que establezca la respectiva reglamentación. En caso de accidente en o por acto de servicio, el servicio se hará cargo de los gastos no cubiertos por la Dirección de Bienestar de la Armada hasta su alta definitiva.

k) La percepción de un suplemento por zona desfavorable equivalente al diez (10) por ciento de la remuneración básica establecida en el art. 317 de este reglamento, por parte de los prácticos que presten servicios y residan en forma permanente en Puerto Madryn.

Este adicional continuará percibiéndolo, conforme lo establezca la Prefectura Naval Argentina aun cuando por razones de servicio el práctico deba cubrir turno temporalmente en otra estación de practicaje.

l) No embarcar o desembarcar cuando a su juicio no están dadas las condiciones necesarias para su seguridad personal.

Dejará registrada tal circunstancia y sus causales, en un acta labrada ante el jefe de la estación de practicaje.

Licencias

213. Las licencias establecidas en el presente artículo serán concedidas por el director del servicio de practicaje y pilotaje y se clasifican en:

a) Ordinarias:

De treinta y cinco (35) días anuales, corridos o fraccionados, con cargo a los usuarios del servicio de practicaje y pilotaje. El servicio de practicaje y pilotaje, con intervención del práctico coordinador de zona, agrupará a los prácticos en lotes de licencias de manera tal que no se vea afectado el servicio normal.

Los prácticos que se incorporen al servicio sólo podrán hacer uso de esta licencia cuando hayan transcurrido seis (6) meses desde la fecha de su incorporación, salvo cuando razones del servicio aconsejen lo contrario.

c) Especiales:

Se concederán por las siguientes causas:

7. Por cambio de estación de practica:

De 300 a 700 km. seis (6) días.

Más de 700 km., seis (6) días. Los prácticos percibirán la parte proporcional de la remuneración básica o del ganancial, según sea la menor de ellas, de acuerdo a los días otorgados.

d) Extraordinarias:

Podrán concederse sin goce de sueldo, por un período (desde un (1) día hasta cuatro (4) meses anuales, siempre que las razones operativas del servicio lo permitan. Entre el 10 de diciembre y el 10 de enero del año siguiente no podrá concederse este tipo de licencia, salvo caso de probada necesidad.

Podrán concederse además sin goce de sueldo, a aquellos prácticos electos o designados para ocupar cargos públicos, ajustándose los términos de las mismas a lo establecido en el REFCCAPEMM respecto a las condiciones de recuperación de la capacitación para su reingreso al servicio. Tal circunstancia no dará origen a una nueva vacante.

La licencia de los prácticos solicitada por el coordinador, será concedida por el director del servicio de practica y pilotaje con excepción de las extraordinarias mayores de treinta (30) días que las concederá el prefecto nacional naval.

Movimientos en los puertos

Se considera movimiento a todo cambio de ubicación del buque dentro del puerto, aun en los casos en que deba pasar por la zona determinada como Rada, excepto en el de Buenos Aires y entre los Puertos de Bahía Blanca.

Tarifa de los convoyes

307. Para establecer la tarifa por servicios prestados a los convoyes a remolque en los ríos y rías, se sumará al coeficiente fiscal del remolcador el que corresponde a cada uno de los buques, lanchones y/o barcazas remolcadas, agregándose además ocho (8) unidades fiscales por cada sesenta (30) metros de longitud de cabo de remolque o fracción entre unidades. A estos efectos, se considera longitud de cabo de remolque, la distancia existente entre el extremo popel de la unidad anterior y el extremo proel de la posterior.

Para establecer la tarifa por servicios prestados a los convoyes por empuje a acoderados en los ríos y rías, se sumará al coeficiente fiscal del remolcador solamente el que corresponde a cada uno de los buques, lanchones y/o barcazas empujadas y/o acoderadas.

En los puertos, se adoptará igual procedimiento que el indicado precedentemente, en los casos que sean remolcadas embarcaciones que no posean propulsión o gobierno, o que teniéndolos se encuentren fuera de servicio.

Practicajes y pilotajes con alijo maniobras y/o movimientos previos al destino

314. Si durante un practica y/o pilotaje se efectuaren alijos a otros buques o maniobras de amarre o atraque, previas al destino definitivo del buque, el mismo se dividirá y se facturarán los distintos trabajos que constituirán un solo servicio. Si durante un practica y/o pilotaje se efectuaren operaciones de fondeo, movimiento en radas o en el interior del puerto, previos o posteriores a la entrada o salida de un puerto de un buque, se considerarán inherentes al mismo y no lo dividirán ni darán derecho a retribución alguna, salvo las indicadas como demoras, en el art. 310 o cuando permitan continuar con las actividades de carga o descarga.

Fijación de las tarifas

316. Los valores de las tarifas serán fijados anualmente por el prefecto nacional naval o quien lo reemplace temporalmente.

A esos efectos, dichos valores serán propuestos por el servicio de practica y pilotaje antes del cierre del ejercicio anual en base a las siguientes pautas:

a) Las tarifas responderán estrictamente a una estructura de costos que contemple los siguientes rubros:

1. Remuneración y cargas sociales de los prácticos.

2. Gastos de administración y operación.

Sueldos y cargas sociales personal seguridad y defensa.

Sueldos y cargas sociales personal civil.

Conservación y reparación bienes de capital.

Combustibles y lubricantes.

Transporte de víveres, aguas, combustibles, etcétera.

Viáticos y traslados de los prácticos.

Gastos eventuales.

Otros bienes de consumo y servicios personales.

3. Previsión para renovación equipamiento.

Componente nacional.

Componente importado.

4. Amortizaciones.

b) Las tarifas correspondientes a entradas - salidas movimientos, recorridos y adicionales por servicios extraordinarios, responderán al costo expresado en el punto a) 1 de este artículo.

La tarifa "unidad fiscal" responderá en forma proporcional a todos los costos expuestos en los puntos anteriores, inclusive el expresado en el párrafo anterior.

Zonas y puertos de practicaje y pilotaje no tarifados

319. Por los servicios de practicaje y pilotaje solicitados en las zonas y puertos de practicaje y pilotaje no tarifados, se facturará lo siguiente:

a) Por los practicajes, la tarifa correspondiente a la Zona Puerto Buenos Aires.

b) Por los pilotajes, la tarifa correspondiente a la Zona Río de la Plata.

Recursos

403. La cuenta pertinente dispondrá de los siguientes recursos:

f) Producido por la venta de publicaciones.

g) Producido de los ingresos por servicios de embarco y desembarco de terceros.

h) Producido del derecho de inscripción y renovación de la habilitación como usuario.

406. Cuando por caso fortuito o fuerza mayor, el práctico no pueda ser desembarcado en el lugar de destino, deberá regresar por la vía más rápida a la estación de practicaje donde debe tomar turno. En esta circunstancia el usuario se hará cargo directamente de los gastos por racionamiento y estadía en el hotel de categoría acorde con la jerarquía del práctico referida en el art. 203, incluyendo la movilidad en el puerto a que arribara, que en ningún caso podrá estar situado a mayor distancia de los puertos de Río de Janeiro hacia el norte y Puerto Ushuaia hacia el sur y además del traslado para su regreso a dicha estación.

407. En los casos en que el práctico sea desembarcado en un puerto situado a mayor distancia de la establecida en el artículo anterior, abonarán un importe adicional equivalente al cinco (5 %) por ciento del valor

total del servicio facturado por cada hora de demora que transcurre desde el momento en que debió ser desembarcado, en la estación de practicaje, hasta su regreso a ésta.

Viáticos

408. Se entiende por viáticos los gastos que demande la permanencia del práctico fuera de la estación de practicaje, en el lugar en el que fue solicitado y desde la hora de su arribo al mismo, hasta la hora de embarco en el buque al que se lo haya destinado y desde la hora de su desembarco, hasta la hora en que inicia el regreso a su estación por el primer medio de traslado.

En ambos casos los cargos por viáticos se formularán por periodos de veinticuatro (24) horas o fracción. Los importes que se abonen en tal concepto serán fijados por el prefecto nacional naval, debiendo cubrir las asignaciones que se establezcan, los gastos de manutención y alojamiento. A los prácticos del Río Paraná se les abonará una asignación diaria fijada dentro de las mismas condiciones, por sus estadías por razones de servicio, mientras permanezcan en el turno en el Puerto de Rosario. A tal efecto se computarán los días desde la fecha de presentación hasta el día inclusive en que se embarquen para efectuar un nuevo pilotaje.

Cargas sociales

409. Con los importes recaudados en este concepto, se atenderán:

a) La remuneración anual complementaria, que se liquidará en las condiciones que rijan para este concepto, sobre todo retribución sujeta a retención jubilatoria.

b) Las vacaciones pagas, que retribuye a los prácticos por la licencia ordinaria establecida en el art. 213, inc. a) y será proporcional al tiempo trabajado en el año calendario.

Para el caso de que este tiempo supere los seis (6) meses, se liquidará el total de días establecidos en el artículo anteriormente citado.

A los prácticos que permanezcan en el servicio se les abonará este concepto durante el mes de febrero del año siguiente.

j) Las asignaciones en concepto de salario familiar, incluidas las de los prácticos suspendidos disciplinariamente y en uso de licencia extraordinaria sin goce de sueldo.

k) El suplemento por zona desfavorable establecido en el art. 212, inc. k).

l) Toda otra carga que se instituya.

411. Las facturas por los servicios de practicaje y pilotaje serán remitidas a los usuarios, quienes deberán cancelarlas dentro de los quince (15) días corridos a contar desde las fechas en los cuales hayan sido recibidas.

Todo reclamo deberá efectuarse dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores a la recepción; vencido este plazo la factura se considerará aceptada por el usuario.

Contestado este reclamo, se concederá el plazo establecido en el primer párrafo a contar de la fecha de recepción de la respuesta; cualquier objeción a la misma sólo prosperará previo pago de la factura observada.

Los reclamos que se efectúen vencido el plazo de los cinco (5) días hábiles citados, sólo podrán realizarse previo pago de la factura observada.

Vencido el plazo señalado en el primer párrafo se producirá la mora automática y de pleno derecho del deudor, conforme a lo establecido en la ley 18.150 y disposiciones concordantes.

Los intereses que se perciban por la vía de apremio dispuesta en la citada ley, ingresará al Fondo de Reserva a que se alude en el art. 402, inc. c).

No prosperará reclamo alguno transcurridos noventa (90) días corridos a partir de la recepción de la factura.

La certificación de deuda emitida por el servicio de practicaje y pilotaje reviste carácter ejecutivo de conformidad con lo previsto en el art. 523, inc. 2 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, no rigiendo para los mismos los beneficios de excusión y división. Tampoco será requisito la interpelación previa a la agencia y/o buque y/o armador, beneficiario del servicio.

DECRETO 2893

Sociedades que realicen operaciones de capitalización y ahorro, asociaciones y fundaciones — Multas por infracciones a la ley 22.315 — Actualización.

Fecha: 13 setiembre 1984.
Publicación: B. O. 19/9/84.

Citas legales: ley 22.315: XL-D, 3988.

Art. 1° — Fijase en pesos argentinos cuatrocientos quince mil (\$a 415.000) el monto máximo de la multa prevista por el art. 14, inc. c) de la ley 22.315

Art. 2° — Comuníquese, etc. — Alencón. — Alconada Aramburú.

DECRETO 2896

Salarios y sueldos — Exclusión a Siam Sociedad Industrial Americana Maquinarias S. A. de lo dispuesto en el art. 6° del dec. 2274/84, aplicándose al personal comprendido en convenios colectivos de trabajo las restantes disposiciones de dicho decreto.

Fecha: 13 setiembre 1984.
Publicación: B. O. 24/9/84.

DECRETO 2929

Importación de productos originarios y procedentes de Bolivia, Cuba, Ecuador y Paraguay — Tratamiento arancelario preferencial.

Fecha: 13 setiembre 1984.
Publicación: B. O. 24/9/84.

Citas legales: D 8942/65 (NºDI): XIV-C, 2220.

Art. 1° — A partir del 1 de mayo de 1984 las importaciones de los productos originarios y procedentes de la República de Bolivia, de la República de Cuba, de la República del Ecuador y de la República del Paraguay, detallados en la lista anexa que forma parte del presente decreto, tendrán un tratamiento arancelario preferencial, consistente en la reducción del porcentual indicado para cada producto, sobre el arancel fijado en la Nomenclatura Arancelaria y Derechos de Importación (NADI).

Art. 2° — A partir del 1 de mayo de 1984 las importaciones de los productos originarios y procedentes de la República del Perú que figuran simultáneamente en el acuerdo de alcance parcial suscripto entre la República Argentina y la República del Perú y en el acuerdo de alcance parcial suscripto entre la República Argentina y la República de Cuba, gozarán del tratamiento preferencial más favorable si así lo consigna la lista anexa que forma parte del presente decreto.

Art. 3° — Las concesiones que se mencionan en los arts. 1° y 2° se aplicarán a los productos que se importen en las condiciones de origen establecidas en el acuerdo de alcance parcial suscripto entre la República Argentina y la República de Cuba.

Art. 4° — El tratamiento arancelario preferencial establecido en el presente decreto, será de aplicación exclusiva a los productos originarios y procedentes de la República de Bolivia, de la República de Cuba, de la República del Ecuador, de la República del Paraguay y de la República del Perú, no siendo

DECRETO 620

1212

DECRETO 620

Industria petroquímica — Régimen promocional sectorial — Restablecimiento de su vigencia.

Fecha: 28 abril 1986.
Publicación: B.O. 5/5/86.

Citas legales: D. 814/79: XXXIX-B, 1412.

Art. 1° — Restablécense la vigencia del régimen sectorial petroquímico instituido por el dec. 814 de fecha 11 de abril de 1979.

Art. 2° — Sustitúyese el texto del art. 15 del dec. 814 de fecha 11 de abril de 1979 por el siguiente:

Art. 15. — El presente régimen mantendrá su vigencia hasta el 31 de diciembre de 1986.

Art. 3° — Comuníquese, etc. — Alfonsín. — Sourrouille. — Lavagna — Canitrol.

DECRETO 634

Empresas y sociedades del Estado y sociedades anónimas comprendidas en el art. 31 de la ley 23.110 — Niveles de erogaciones autorizados al 30/6/86.

Fecha: 29 abril 1986.
Publicación: B. O. 5/5/86.

DECRETO 637

Instituto de Obra Social para el Personal del Ministerio de Economía (creado por ley 20.412) — Prórroga de la intervención dispuesta por dec. 1844/84 hasta que se formalice la constitución de la Comisión Normalizadora.

Fecha: 30 abril 1986.
Publicación: B. O. 20/5/86.

DECRETO 638

Capitanía de Puerto Quequén — Creación.

Fecha: 30 abril 1986.
Publicación: B. O. 13/5/86.

Citas legales: D. 3572/76: XXXVII-A, 241; D. 531/85: XLV-B, 1106; D. 2493/85: XLIV-A, 25; D. 2326/85: XLV-D, 3751; D. ley 23.354/56 (ley de contabilidad): XVII-A, 155; D. 930/85: XLV-B, 1127.

Art. 1° — Créase, en el ámbito del Ministerio de Obras y Servicios Públicos - Secretaría de Transporte — Subsecretaría de Transporte Fluvial y Marítimo — Dirección Nacional Capitanía General de Puertos, la Capitanía de Puerto Quequén, cuya sede será el puerto del mismo nombre.

Art. 2° — Suprimase la Unidad de Apoyo Puerto Quequén prevista en jurisdicción de la actual Capitanía de Puertos de Quequén y Mar del Plata por el dec. 3572 de fecha 30 de diciembre de 1976, quedando esta última transformada en Capitanía de Puerto Mar del Plata.

Art. 3° — Sustitúyense el anexo I J - Organigrama - del dec. 3572 del 30 de diciembre de 1976 y la planilla anexa 2 al art. 1° del dec. 531 del 15 de marzo de 1985 - Planta permanente - en la parte correspondiente a la Dirección Nacional Capitanía General de Puertos, por el organigrama planta permanente y planta permanente y Gabinete que, como anexos IIIa y IIIb (*) forman parte del presente decreto

Art. 4° — La misión y funciones de la Capitanía de Puerto Quequén y de la Capitanía de Puerto Mar del Plata serán las establecidas en el dec. 3572 del 30 de diciembre de 1976, para las restantes Capitanías de Puertos. A tal efecto, deberá considerársela como anexo II (*) del presente decreto.

Art. 5° — Incorpóranse a la planta de cargos ocupados al 4 de diciembre de 1985, las vacantes detalladas en el anexo IV que forma parte integrante del presente, en los términos del art. 2° del dec. 2493 del 30 de diciembre de 1985.

Art. 6° — Exceptúase a la Dirección Nacional Capitanía General de Puertos de las disposiciones contenidas en el art. 6° apart. I y III, del dec. 930 del 22 de mayo de 1985, modificado por dec. 2326 del 4 de diciembre de 1985 para crear un (1) cargo categoría 23, un (1) cargo categoría 19 y un (1) cargo categoría 16 del agrupamiento administrativo, y un (1) cargo categoría 4/12 del Agrupamiento Servicios Generales. Asimismo, dicha repartición queda exceptuada de las previsiones contenidas en los arts. 1° y 4° de la norma mencionada precedentemente en lo relativo a la cobertura de los cargos señalados en primero y último término.

Art. 7° — Exceptúase a la Dirección Nacional Capitanía General de Puertos de las disposiciones establecidas en los arts. 1° y 4° del dec. 930 del 22 de

(*) Omitidos en Boletín Oficial.

mayo de 1985, modificado por su similar 2326 del 4 de diciembre de 1985 para permitir la cobertura de los siguientes cargos: Uno (1) categoría 13 y dos (2) categoría 2/10 del agrupamiento administrativo y uno (1) categoría 1/9 del Agrupamiento Servicios Generales que se encontraban previstos en el dec. 531 del 15 de marzo de 1985

Art. 8° — El gasto que demande el cumplimiento del presente decreto será imputado a finalidad 6 - Función 46 - Jurisdicción 63 - Programa 004 - Carácter 0 - Servicio administrativo 383 - Partida principal 1110 - del presupuesto general de la Administración nacional para el ejercicio 1985, prorrogado en función del art. 13 de la ley de contabilidad.

Art. 9° — Comuníquese, etc. — Alfonsín. — Sourrouille. — Tomasini — Brodersohn.

DECRETO 642

Dirección Nacional de Policía del Trabajo del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social — Se da por terminada la intervención dispuesta por dec. 3025/84.

Fecha: 2 mayo 1986
Publicación: B. O. 5/5/86.

DECRETO 645

Consejo Agropecuario de Emergencia Económica — Creación en el ámbito del Ministerio de Economía a fin de tratar medidas y cursos de acción que permitan afianzar la competitividad de la producción agropecuaria argentina afectada por la crisis mundial provocada por políticas y prácticas proteccionistas.

Fecha: 5 mayo 1986
Publicación: B. O. 8/5/86.

DECRETO 652

Industria electrónica — Régimen promocional

Fecha: 6 mayo 1986.
Publicación: B. O. 12/5/86.

Citas legales: D. 2541/77; XXXVII-D, 3803; R. 978/85 (M. Ec.); XLV-D, 3813; ley 22.021; XXXIX-C, 2382; ley 22.702; XLIII-A, 5; ley 22.973; XLIII-D, 3959; ley 21.608; XXXVII-C, 2513; ley 11.683 (t. o. 1978); XXXVIII-D, 3470; D. 8942/65 (NADI); XXV-C, 220; ley 22.876; XLIII-C, 2590; ley 20.631 (ley de impuesto al valor agregado - t. o. 1977); XXXVIII-A, 201; R. 477/80 (S. D. I.); XL-D, 4369.

Art. 1° — Institúyese el régimen sectorial para la promoción industrial del sector electrónico, con los siguientes objetivos:

a) Impulsar el desarrollo tecnológico y la capacidad de decisión en el sector.

b) Promover selectivamente en el país la producción con creciente valor agregado de bienes electrónicos, incluyendo las estructuras físicas, mecánicas y el soporte lógico necesario para su funcionamiento.

c) Lograr que el nivel de precios y la calidad de los productos electrónicos de fabricación nacional bajo este régimen mantenga un razonable nivel de competitividad internacional

d) Fomentar una sustitución selectiva y eficiente de importaciones, con una protección arancelaria decreciente en el tiempo, a fin de generar una corriente exportadora de las industrias del sector.

e) Fortalecer el papel del empresariado nacional y de las pequeñas y medianas empresas, en el desarrollo industrial.

f) Crear nuevas fuentes de ocupación particularmente para científicos, técnicos y profesionales del sector y conexos.

g) Fomentar la vinculación de las empresas productivas con las entidades oficiales del sistema científico-tecnológico para facilitar el acceso, aplicación y desarrollo de nuevas tecnologías.

h) Propiciar la difusión de la tecnología electrónica en el sector productor de bienes y servicios a fin de modernizar la capacidad instalada y mejorar la productividad, la calidad y las condiciones de trabajo

Los proyectos de promoción serán considerados proyectos que propongan realizar actividades en alguno de los siguientes:

Buenos Aires, 4 de setiembre de 1987

VISTO el Expediente N° 22486/87 del registro de la SECRETARIA DE MARINA MERCANTE, y

CONSIDERANDO:

Que la política con relación a las Empresas del Estado señala la imperiosa necesidad de encauzar la gestión de las mismas, procediendo en consecuencia a la reorganización legal, financiera, administrativa y contable a fin de ponerlas en condiciones de actuar en el mismo nivel de eficiencia y agilidad que las empresas privadas.

Que el tipo societario creado por la Ley N° 20.705 constituye un instrumento legal adecuado para el logro de los objetivos expuestos, al tiempo que asegura un adecuado control de gestión, legalidad y auditoría por el Estado Nacional, a través de la propiedad del capital social, lo que asegura el poder decisorio en las Asambleas y en la designación de los integrantes del Directorio y de la Comisión Fiscalizadora.

Por ello,

El Presidente de la Nación Argentina

DECRETA:

Artículo 1° – Conforme lo autoriza el artículo 9° de la Ley N° 20.705, transfórmase a la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS EMPRESA DEL ESTADO, en SOCIEDAD DEL ESTADO regida por la mencionada Ley.

Apruébase el Estatuto de ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, cuyo texto constituye el anexo único del presente decreto.

Art. 2° – En razón de la transformación dispuesta en el artículo anterior, ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO asumirá todos los derechos y obligaciones que a la fecha correspondan a la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS EMPRESA DEL ESTADO.

Art. 3° – Con ajuste a lo dispuesto por el artículo 9°, segundo apartado, de la Ley N° 20.705, mantiénese en favor de ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, los beneficios tributarios e impositivos de que goza actualmente la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS EMPRESA DEL ESTADO.

Art. 4° – Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

DECRETO N° 1456/87

ALFONSIN
Pedro A. Trucco
Juan V. Sourrouille

ESTATUTO

ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO

TITULO I

Denominación, Régimen Legal, Domicilio y Duración.

Artículo 1° – ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS, EMPRESA DEL ESTADO, continuará funcionando bajo la denominación de ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS, SOCIEDAD DEL ESTADO, con sujeción al régimen de la Ley N° 20.705, disposiciones de la Ley N° 19.550 y modificatorias que le fueren aplicables y a las normas del presente Estatuto. En el cumplimiento de las actividades propias de su objeto social y en todos los actos jurídicos que formalice, podrá usar indistintamente su nombre completo o la sigla A.G.P.

Art. 2° – El domicilio legal de la Sociedad se fija en la Ciudad de Buenos Aires, pudiendo establecer administraciones zonales y locales, delegaciones, sucursales, agencias y representaciones dentro o fuera del país. Las actuales administraciones portuarias locales y zonales tienen su domicilio en el lugar de sus respectivas sedes, a los efectos relacionados con las funciones de administración y explotación a su cargo.

Art. 3° – La duración de la Sociedad será de CIEN (100) años, a contar desde la fecha de inscripción de su Estatuto en el Registro Público de Comercio.

Art. 4° – El Estado Nacional ejercerá a través del MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS los derechos derivados de su participación en el Capital de la Sociedad.

TITULO II

Objeto

Art. 5° – La ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS, SOCIEDAD DEL ESTADO, tiene por objeto la dirección, administración y explotación de los puertos comerciales de la República cuya gestión le haya sido confiada por el PODER EJECUTIVO NACIONAL, y de las actividades anexas, accesorias y complementarias de estos fines, con ajuste a los principios y lineamientos fijados por la Política Portuaria Nacional. Para el cumplimiento de estos objetivos entenderá también en la planificación de la infra y superestructura portuaria nacional, con miras de asegurar el desarrollo regional armónico de los puertos del país.

Art. 6° – Para cumplir su objeto la Sociedad podrá:

- a) Adquirir por compra o cualquier otro título, bienes inmuebles, muebles, semovientes, instalaciones y toda clase de derechos, títulos, acciones o valores, venderlos, permutarlos, cederlos y disponer de ellos, darlos en garantía y gravarlos, incluso con prendas, hipotecas o cualquier otro derecho real y constituir sobre ellos servidumbres; asociarse con personas de existencia visible o jurídica y concertar contratos de sociedad accidental o en participación.
- b) Celebrar toda clase de contratos y contraer obligaciones, incluso préstamos y otras obligaciones con bancos oficiales o particulares, nacionales o extranjeros, organismos internacionales de crédito y/o de cualquier otra naturaleza; aceptar consignaciones, comisiones y/o mandatos y otorgarlos; conceder créditos comerciales vinculados con su giro.
- c) Emitir, previa resolución del MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, en el país o en el extranjero debentures o cualquier otro título de deuda en cualquier moneda, con o sin garantía real, especial o flotante.
- d) Constituir o participar en Sociedades del Estado, sociedades anónimas con participación estatal mayoritaria u otras sociedades por acciones.
- e) Realizar toda clase de actos jurídicos y operaciones cualesquiera sea su carácter legal, incluso financieros, que hagan al objeto de la Sociedad o estén directa o indirectamente relacionados con el mismo.
- f) La enumeración precedente es enunciativa, en consecuencia la Sociedad podrá realizar cuantos más actos fueran necesarios o convenientes para el cumplimiento de su objeto en el modo y forma establecido por las leyes de la Nación y el presente estatuto.

TITULO III

Capital - Certificados

Art. 7° – El capital social se fija en la suma de AUSTRALES TRES-CIENTOS CINCUENTA Y SEIS MILLONES CIENTO MIL (A 356.100.000), según resulta del balance cerrado al 31 de diciembre de 1985 y estará representado por TRES MIL QUINIENTOS SESENTA Y UN (3.561) certificados nominativos de CIENTO MIL AUSTRALES (A 100.000) cada uno, transferible únicamente entre los entes enumerados en el artículo 1° de la Ley N° 20.705.

Cada certificado nominativo da derecho a un (1) voto. Por resolución de la Asamblea el capital social podrá elevarse hasta el quíntuplo del monto fijado precedentemente. Toda resolución de aumento de capital social será elevada a escritura pública, publicada en el Boletín Oficial y en un

diario de circulación general en toda la República por el término de TRES (3) días e inscrita en el Registro Público de Comercio. Los certificados representativos del capital de la Sociedad integrarán el patrimonio del MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.

Art. 8° – Los certificados representativos de capital serán firmados por el Presidente o un Director y uno de los Síndicos, y en ellos se consignarán las siguientes menciones:

- 1° - Denominación de la Sociedad, domicilio, fecha y lugar de Constitución, duración e inscripción.
- 2° - El capital social.
- 3° - El número del certificado, su valor nominal y los derechos que les corresponden.

Los certificados nominativos podrán ser representados por títulos que correspondan a uno o más certificados.

TITULO IV

Dirección y Administración

Art. 9° – La dirección y administración de la Sociedad estará a cargo de un Directorio integrado por UN (1) Presidente, UN (1) Vicepresidente y CINCO (5) Directores Titulares, designados todos por la Asamblea Ordinaria por TRES (3) años, pudiendo ser reelegidos sin limitación. La Asamblea Ordinaria también elegirá TRES (3) Directores Suplentes, por igual término que los titulares, para el caso de renuncia, fallecimiento, incapacidad, inhabilidad, remoción o ausencia temporaria de estos últimos. El reemplazo se hará conforme al orden de designación de estos últimos. Los suplentes que asuman la titularidad completarán el período del Director reemplazado, salvo el caso de ausencia temporaria en el que terminada ésta, volverán a la condición de suplentes, sin que el haber desempeñado el cargo titular modifique el orden que originariamente le hubiere correspondido, ello sin perjuicio de las situaciones definitivamente adquiridas con anterioridad.

Los Directores darán las garantías que fije la Asamblea Ordinaria, para el buen desempeño de sus funciones.

Art. 10° – Si el número de vacantes en el Directorio una vez incorporados los suplentes, impidiera al mismo sesionar válidamente, los Síndicos designarán Directores provisorios cuyo mandato durará SESENTA (60) días, plazo dentro del cual la Asamblea Ordinaria designará los nuevos Directores, los que completarán el período.

Art. 11° – El Vicepresidente reemplazará al Presidente en caso de renuncia, fallecimiento, incapacidad, inhabilidad, remoción o ausencia tem-

poraria de este último. Si la ausencia fuera definitiva, deberá convocarse a Asamblea Ordinaria para elegir el nuevo Presidente dentro de los SESENTA (60) días de producirse la vacante. En caso de renuncia, fallecimiento, incapacidad, inhabilidad, remoción o ausencia del Vicepresidente, será reemplazado por el Director Titular que ocupe el primer puesto en la designación efectuada por la Asamblea. Si la renuncia fuera definitiva, deberá convocarse la Asamblea para la designación de nuevo Vicepresidente dentro de los SESENTA (60) días de producida la vacancia.

Art. 12° – El Directorio se reunirá por lo menos UNA (1) vez al mes y además cada vez que lo convoque el Presidente, quien lo reemplace, o cuando lo solicite cualquiera de los Directores o Síndicos.

Art. 13° – El Directorio funcionará con la presencia del Presidente o quién lo reemplace y con la mayoría de los miembros que lo integran, adoptando sus resoluciones por mayoría de votos presentes. El Presidente o quien lo reemplace tendrá en todos los casos derecho a voto y a doble voto en caso de empate. Para reconsiderar resoluciones será necesario un quórum igual o superior al existente en la reunión cuyas decisiones se quiera reconsiderar. De las deliberaciones y resoluciones del Directorio se dejará constancia en un libro de actas, debiendo suscribir las mismas el Presidente, el Vicepresidente, los Directores y Síndicos asistentes.

Art. 14° – El Directorio tendrá amplias facultades para organizar, dirigir y administrar la Sociedad, sin otras limitaciones que las que resulten de las normas que le fueren aplicables del presente Estatuto y de las resoluciones de las Asambleas, correspondiéndole:

- a) Ejercer la representación legal de la Sociedad por intermedio del Presidente o del Vicepresidente en su caso, sin perjuicio de los mandatos generales y especiales que se otorguen, en cuya virtud, tal representación podrá ser ejercida por terceras personas, si así lo dispusiera el Directorio.
- b) Conferir poderes especiales –inclusive los enumerados en el artículo 1881 del Código Civil– o generales, así como para querellar criminalmente, y revocarlos cuando lo considere necesario.
- c) Comprar, vender, ceder y permutar toda clase de bienes muebles o inmuebles, derechos, inclusive marcas y patentes de invención; constituir servidumbres como sujeto activo o pasivo, hipotecas, prendas o cualquier otro derecho real, y en general, realizar todos los demás actos y celebrar dentro y fuera del país, los contratos que sean atinentes al objeto de la Sociedad, inclusive dar y tomar en locación.
- d) Asociarse con otras personas de existencia visible o jurídica, conforme a la legislación vigente, y celebrar con las mismas contratos de sociedad accidental o en participación para la realización de uno o más negocios u operaciones determinadas.

- e) Tramitar ante las autoridades nacionales o extranjeras todo cuanto sea necesario para el cumplimiento del objeto de la Sociedad y coordinar sus actividades y operaciones con otras personas visibles o jurídicas.
- f) Aprobar la estructura orgánica y dotación de personal y fijar sus retribuciones, efectuar nombramientos permanentes o transitorios, disponer promociones, pases, traslados y remociones y aplicar las sanciones disciplinarias que pudieren corresponder.
Esta facultad podrá ser delegada al Presidente hasta el nivel jerárquico que fije el Directorio.
- g) Previa resolución de la Asamblea, emitir dentro o fuera del país, en moneda nacional o extranjera, debentures u otros títulos de deuda con garantía real, especial o flotante, conforme a las disposiciones legales que fueran aplicables.
- h) Autorizar operaciones y contratar préstamos, empréstitos y otras obligaciones con bancos oficiales o particulares, instituciones y organismos de crédito internacional o de cualquier otra naturaleza, sociedades o personas de existencia visible o jurídica, del país o del extranjero.
- i) Someter a consideración de la Asamblea la Memoria, inventario, Balance General y Estado de Resultados de la Sociedad, proponiendo el destino de las utilidades del ejercicio.
- j) Someter a la aprobación de la autoridad competente el régimen de las siguientes tarifas:
 - a) Uso de Puerto: ultramar tabla dólar y cabotaje tabla australes.
 - b) Almacenaje: importación, exportación y removido.
 - c) Servicio a las Cargas: combustibles, aceites, alcoholes, etc. (líquidos a granel).
- k) Crear agencias y sucursales dentro y fuera del país, mantener, suprimir o trasladar las dependencias de la Sociedad, y/o personal de la misma, fuera del país, constituir y aceptar representaciones en el exterior.
- l) Aprobar el presupuesto anual de gastos y recursos, así como el programa de obras y sus modificaciones.
- II) Aprobar el régimen de licitaciones y contrataciones de la Sociedad.
- m) Resolver cualquier duda o cuestión que pudiera suscitarse en la aplicación del presente Estatuto, a cuyo efecto el Directorio queda investido de amplios poderes sin perjuicio de dar cuenta oportunamente a la Asamblea.

La enumeración que antecede es enunciativa y no taxativa, y en consecuencia, el Directorio tiene todas las facultades para administrar y dispo-

ner de los bienes de la Sociedad, y celebrar todos los actos que hagan al objeto social, salvo las excepciones previstas en el presente Estatuto; incluso por intermedio de apoderados especialmente designados al efecto, a los fines y con la amplitud de facultades que en cada caso determine.

Art. 15° — Son facultades y deberes del Presidente del Directorio o en su caso del Vicepresidente o del Director designado conforme lo establecido en el artículo 11°:

- a) Ejercer la representación legal de la Sociedad conforme al artículo 268 de la Ley N° 19.550 y cumplir y hacer cumplir las leyes, el presente Estatuto y las resoluciones que tome la Asamblea, el Directorio y Comité Ejecutivo.
- b) Convocar y presidir las reuniones del Directorio y Comité Ejecutivo con voto en todos los casos y doble voto en caso de empate.
- c) En caso de que razones de emergencia o necesidad perentoria tornen impracticable la citación del Directorio, ejercer los actos reservados a los mismos sin perjuicio de su obligación de informar en la primera reunión que se celebre.
- d) Transar judicial o extrajudicialmente toda clase de cuestiones, comprometer en árbitros o amigables componedores, promover y contestar toda clase de acciones judiciales y administrativas y asumir el papel de querrelante en jurisdicción penal o correccional competente, otorgar toda clase de fianzas y prorrogar jurisdicciones dentro o fuera del país, renunciar al derecho de apelar o a prescripciones adquiridas, hacer novaciones, otorgar quitas o esperas y, en general, efectuar todos los actos que según la Ley requieran poder especial.
- e) Absolver y poner posiciones y reconocer documentos en juicio, sin perjuicio de que tal facultad puedan ejecutarla otros directorios o representantes de la Sociedad con suficiente poder al efecto.
- f) Firmar letras de cambio como librador, aceptante o endosante, librar y endosar cheques y otorgar papeles de comercio contra fondos de la Sociedad, sin perjuicio de las delegaciones de firmas o de facultades que el Directorio efectuó.
- g) Informar en cada sesión ordinaria al Directorio sobre las marcha de la empresa y sobre las disposiciones de fondo adoptadas desde la sesión anterior.
- h) Proponer al Directorio los movimientos del personal y sus promociones, disponer en los casos en que se le hubiere delegado tal facultad. En casos de urgencia, dispondrá los movimientos y promociones que sean necesarios, debiendo someterlos a la aprobación posterior del Directorio.

Art. 16° – Las remuneraciones de los miembros del Directorio serán fijadas por la Asamblea, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 261 de la Ley 19.550, debiendo ajustarse a las normas que en materia de política salarial y jerarquización dicte el PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Art. 17° – El Directorio designará un Gerente General el que ejercerá la conducción ejecutiva de las Gerencias de conformidad con las normas que fije el Directorio a tales fines. Asimismo podrá designar un Subgerente General, cuya misión y funciones serán fijadas por el Directorio.

Art. 18° – Anualmente, el Directorio designará de su seno al Director-Secretario, al que le corresponderá labrar y autorizar con el Presidente o quien lo reemplace, todas las actas de sesiones del Directorio y de la Asamblea.

Art. 19° – El Directorio podrá constituir un Comité Ejecutivo integrado por Directores, que tenga a su cargo la gestión de negocios ordinarios de la Sociedad, fijando el número de sus miembros. Uno de ellos será el Presidente del Directorio o quien lo reemplace, que asimismo presidirá el Comité Ejecutivo.

Art. 20° – El Directorio reglamentará las funciones y competencia que se deleguen en el Comité Ejecutivo.

TITULO V

Fiscalización

Art. 21° – La fiscalización de la Sociedad será ejercida por TRES (3) Síndicos titulares designados por la Asamblea por el término de TRES (3) años. Esta designará, asimismo, TRES (3) Síndicos suplentes, quienes reemplazarán a los titulares en caso de remoción, vacancia temporal o definitiva o de sobrevenir una causal de inhabilitación para el cargo, según el orden de su elección por la Asamblea. Tanto los titulares como los suplentes podrán ser reelegidos indefinidamente.

Los Síndicos tendrán las obligaciones y responsabilidades que resultan de los artículos 284 a 307 de la Ley N° 19.550, de la legislación vigente y de las que puedan establecerse en lo futuro para los Síndicos de las Sociedades del Estado. Actuarán como cuerpo colegiado bajo la denominación de "Comisión Fiscalizadora". La Comisión Fiscalizadora se reunirá, por lo menos, UNA (1) vez por mes y también a pedido de cualquiera de sus miembros dentro de los CINCO (5) días de formulado el pedido. La Comisión Fiscalizadora adoptará sus decisiones por mayoría de votos, sin perjuicio de las facultades que corresponden al Síndico disidente; se labrará acta de sus reuniones. La Comisión será presidida por uno de los Síndicos elegidos por mayoría de votos en la primera reunión de cada año; en la misma reunión se elegirá un reemplazante para el caso de ausencia.

TITULO VI

Asambleas

Art. 22° – La Sociedad celebrará anualmente no menos de una Asamblea ordinaria, a los fines determinados en el artículo 234 de la Ley N° 19.550 y las extraordinarias que correspondan en razón de las materias incluidas en el artículo 235 del citado cuerpo legal, las que serán convocadas por el Directorio, la Comisión Fiscalizadora o a pedido del tenedor o tenedores de los certificados representativos del capital social, conforme a las disposiciones legales y estatutarias vigentes.

Art. 23° – Las Asambleas, sean ordinarias o extraordinarias, serán convocadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 237 de la Ley N° 19.550, sin perjuicio de lo establecido en el último párrafo del precitado artículo en materia de Asamblea unánime. Las Asambleas sesionarán y resolverán conforme a lo dispuesto por los artículos 243 y 244 de la Ley de Sociedades.

Art. 24° – Las Asambleas serán presididas por el Presidente de la Sociedad o en su defecto por el Vicepresidente y, a falta de éste, por la persona que designe la Asamblea.

Art. 25° – Corresponde a la Asamblea:

- a) Designar y remover a los Directores titulares, Síndicos integrantes de la Comisión Fiscalizadora y suplentes, y fijar la remuneraciones del Presidente, Vicepresidente, Directores y Síndicos titulares, con ajuste a las normas que en materia de política salarial y jerarquización dicte el PODER EJECUTIVO NACIONAL.
- b) Considerar, aprobar o modificar los Balances, Inventarios, Memoria y Estado de Resultados que presente el Directorio, como así también el informe de la Comisión Fiscalizadora.
- c) Resolver la emisión dentro o fuera del país, en moneda nacional o extranjera, de debentures y todo otro título de deuda con o sin garantía especial o flotante.
- d) Tratar y resolver cualquier otro asunto incluido en el Orden del Día de la Convocatoria, sin perjuicio de su eventual modificación o ampliación en el caso de Asambleas celebradas conforme a lo dispuesto en el artículo 237 "in fine" de la Ley N° 19.550.

TITULO VII

Balance y Cuenta

Art. 26° – El ejercicio económico-financiero de la Sociedad comenzará el 1° de enero de cada año y concluirá el 31 de diciembre del mismo año. La Asamblea podrá modificar la fecha de cierre del ejercicio, inscribiendo la resolución pertinente en el Registro Público de Comercio y comunicándola a la autoridad de control.

Art. 27° – A fin de cada ejercicio, el Directorio confeccionará un Inventario y Balance detallado del Activo y Pasivo de la Sociedad, un Estado de Resultados y una Memoria sobre la marcha y situación de aquella, de acuerdo con las prescripciones legales y estatutarias, documentación ésta que será sometida a la consideración de la Asamblea General Ordinaria, con un informe escrito de la Comisión Fiscalizadora.

Art. 28° – Las utilidades realizadas y líquidas que resulten se destinarán:

- a) CINCO POR CIENTO (5%) para el Fondo de Reserva Legal, hasta completar el VEINTE POR CIENTO (20%) del capital social.
- b) A fomento y expansión de los servicios explotados por la empresa.
- c) A recompensa de estímulo para el personal.
- d) Una vez cubierto el Fondo de Reserva Legal y las demás previsiones facultativas que aconseje el Directorio, el remanente quedará a disposición de la Autoridad Competente, la que podrá resolver su destino por sí o a propuesta del Directorio.

TITULO VIII

Liquidación

Art. 29° – La Sociedad no podrá ser declarada en quiebra y su liquidación solo será resuelta por el PODER EJECUTIVO NACIONAL previa autorización legislativa, conforme lo dispuesto por el artículo 5° de la Ley N° 20.705. Una vez cancelado el pasivo social y los gastos de liquidación, el remanente se destinará al reembolso del valor nominal integrado de los certificados representativos del capital social. Si todavía quedare remanente, el mismo será entregado al propietario de los certificados representativos del capital.

DECRETO 1833

Empresas y sociedades del Estado cualquiera sea su naturaleza jurídica — Remuneraciones de las autoridades superiores a partir del 1/10/87.

Fecha: 16 noviembre 1987.
Publicación: B. O. 26/11/87.

Citas legales: ley 22.790; XLIII-B, 1328; D. 1610/83; XLIII-C, 2636; D. 3251/84; XLIV-D, 3901; ley 18.017 (l. o. 1974); XXXV-A, 452; ley 18.753; XXX-C, 3004.

Art. 1º — Fijanse, a partir del 1 de octubre de 1987, en los importes que se detallan en el anexo I, que forma parte integrante del presente decreto (*) los montos máximos de las retribuciones de las autoridades superiores que representan al Estado, en las empresas y sociedades a que se refiere la ley 22.790.

Art. 2º — Las remuneraciones que se fijan por el presente decreto serán las únicas que percibirán los funcionarios respectivos, por el desempeño de tales cargos, salvo las que pudieran corresponderle en concepto de adicional por función ejecutiva, aprobado por dec. 1610 del 28 de junio de 1983 y modificatorios, y el adicional por dedicación plena aprobado por dec. 3251 de fecha 30 de setiembre de 1984, según consta en el anexo 2 que forma parte integrante del presente decreto (*) y de asignaciones familiares de acuerdo con la ley 18.017 y modificatorias.

Déjase sin efecto toda otra bonificación o retribución que estuvieran percibiendo a la fecha dichos funcionarios por su carácter de tales.

Art. 3º — Facúltase al ministro de Economía y al secretario de la Función Pública de la Presidencia de la Nación, en forma conjunta, para complementar o rectificar las planillas anexas en concordancia con las disposiciones del presente decreto, previa intervención de la Comisión Técnica Asesora de Política Salarial del Sector Público. Las resoluciones conjuntas que se dicten tendrán vigencia a partir de la fecha establecida en el art. 1º.

Art. 4º — La Comisión Técnica Asesora de Política Salarial del Sector Público será el organismo de interpretación con facultades para aclarar las normas del presente decreto, en los temas específicos sobre los que le acuerda competencia la ley 18.753.

Art. 5º — Comuníquese, etc. — Alfonsín. — Sourrouille. — Tonelli. — Brodersohn.

(*) Ver Boletín Oficial del 26/11/87.

DECRETO 1842

Desmonopolización de servicios públicos prestados por empresas estatales.

Fecha: 19 noviembre 1987.
Publicación: B. O. 27/11/87.

Citas legales: Constitución Nacional: 1852-1880, 68 y XVII-A, 1.

Visto: Lo propuesto por el Ministerio de Obras y Servicios Públicos con referencia a la desmonopolización de los servicios públicos prestados por las empresas estatales, y

Considerando: Que el deterioro funcional y financiero de gran parte de las empresas estatales dedicadas a la producción de bienes y a la prestación de servicios al público, en su mayoría pertenecientes al área del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, impide satisfacer las crecientes demandas de la ciudadanía.

Que los ingentes recursos que el Tesoro Nacional se ve obligado a destinar al financiamiento de esas empresas, impide la adecuada prestación y la justa remuneración de los servicios esenciales a cargo del Estado, tales como la justicia, la seguridad pública, la educación, la previsión social, la vivienda y la salud.

Que esta grave situación no puede, sin irreparable perjuicio económico y social para la Nación en su conjunto, dejar de encararse con la premura y efectividad que las circunstancias exigen.

Que contribuye decisivamente a este estado de cosas el monopolio o cuasimonopolio que de hecho — y en algún caso de derecho — se ha otorgado a las empresas estatales para la prestación de servicios y la producción de bienes que podrían estar total o parcialmente a cargo del sector privado de la economía.

Que las propias empresas del Estado han sido alentadas a asumir funciones regulativas que en rigor corresponden a la Administración central o a las autoridades locales.

Que en muchos casos dicho monopolio estatal y el conjunto de normas regulativas surgen de la aplicación o interpretación de disposiciones legales sancionadas en condiciones históricas muy distintas de las actuales, o respondiendo a concepciones centralizadoras y autoritarias que han perdido vigencia.

Que, en consecuencia, el mantenimiento de monopolios estatales en el área de los servicios y bienes destinados al público, han perdido todo sustento fáctico y carece por ende de razonabilidad constitucional.

puesto que obra en detrimento del bienestar público y del desarrollo económico, tecnológico y social de la Nación.

Que, sin perjuicio de proveer enérgicamente al ajuste operativo-financiero y a la modernización de las empresas estatales, resulta necesario y coadyuvante a ese fin introducir factores de competitividad en el sector de los servicios y producción de bienes, que permitan, a través de la diversificación de la oferta, crear condiciones de mercado que posibiliten la prestación de servicios eficientes, acordes con los nuevos requerimientos y avances tecnológicos. Que en tal sentido es indispensable facilitar y estimular la activa participación de inversiones privadas en el área de los servicios y bienes destinados al público, por intermedio de empresas comerciales, cooperativas de servicios y otras entidades del sector privado.

Que con tal objeto es preciso formular una definición normativa general que afirme positivamente la posibilidad de realizar tales inversiones para la prestación de nuevos y mejores servicios al público, y derogue todas las disposiciones de igual o inferior jerarquía normativa que obsten a tal finalidad.

Que el régimen de capitalización de la deuda externa ofrece una valiosa herramienta para la canalización de nuevas inversiones en el sector de los servicios y bienes destinados al público.

Que el régimen de desmonopolización permitirá la apertura de nuevas fuentes de trabajo, creando oportunidades para que trabajadores de las empresas estatales sean asimilados por estructuras más dinámicas y productivas, con la consiguiente mejora de sus perspectivas y condiciones de trabajo y desarrollo personal.

Que la presente medida se dicta al amparo de lo establecido en el art. 86, inc. 1, de la Constitución Nacional.

Por ello, el Presidente de la Nación Argentina, decreta:

Art. 1º — Se establece como principio general, en materia de producción y provisión de bienes y prestaciones de servicios, en el área de actividad de las empresas públicas dependientes del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, la libre concurrencia del sector privado, en las condiciones establecidas por este decreto.

Quedan exceptuadas del régimen de este decreto la explotación, industrialización y comercialización de hidrocarburos.

Art. 2º — Quedan sin efecto todos los actos unilaterales de la Administración central, de las entidades descentralizadas y de las empresas y sociedades esta-

tales, así como todas las convenciones celebradas entre ellas, por los cuales se hayan otorgado o reconocido privilegios, exclusividades o derechos de cualquier naturaleza cuya finalidad o efectos sea la exclusión del sector privado de la prestación de servicios al público.

Art. 3º — Los particulares que, de conformidad con este decreto, produzcan y provean bienes o presten servicios en las áreas de competencia del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, no podrán solicitar subvención ni subsidio por parte del Estado. En cambio gozarán de libertad para fijar precios y tarifas, dentro del marco establecido por las leyes y los decretos en vigencia.

La producción y provisión de bienes, y la prestación de servicios, deberán ajustarse a las normas técnicas, de seguridad, de protección del medio ambiente, de salubridad y de naturaleza similar dictadas por la autoridad competente.

El Ministerio de Obras y Servicios Públicos, a través de las Secretarías competentes, dictará las normas aclaratorias e interpretativas que aseguren la regularidad, continuidad, igualdad, proporcionalidad, trato no discriminatorio a los usuarios y demás medidas de protección a los mismos, en los servicios comprendidos por el presente decreto.

Art. 4º — Los particulares que deseen producir y proveer bienes o prestar servicios en las áreas de competencia del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, notificarán su intención, en cada caso, a la Secretaría de ese Ministerio que corresponda según la actividad a desarrollar. Si, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la notificación por parte de un interesado, la Secretaría correspondiente no se opusiera, con expresión de fundamentos, el interesado quedará autorizado de pleno derecho, sin necesidad de acto alguno de autoridad competente, a producir o proveer los bienes o a prestar los servicios sobre los cuales haya versado la notificación.

Art. 5º — En los casos en que el interesado en prestar un servicio deba integrarse a redes troncales o a otros servicios prestados por alguna empresa o sociedad del Estado, o coordinar sus actividades con las de una o más entidades, sujeto a las condiciones que prevean los reglamentos que para tales integraciones o actividades establecerá la Secretaría pertinente, deberá solicitar autorización a dicha Secretaría acompañando su proyecto y una síntesis de éste, de todo lo cual presentará copia a la empresa o sociedad del Estado que corresponda.

La misma síntesis será publicada durante cinco (5) días, por gestión del propio peticionante y a su costo, en un diario de amplia circulación a nivel nacional. En caso de actividades limitadas a un Provincia o localidad, la

publicación se hará en un periódico de amplia circulación en la capital o localidades pertinentes.

Si la solicitud no fuere objeto de observación fundada por parte de la empresa o sociedad del Estado correspondientes, u otro organismo competente, o terceros interesados, al cabo de treinta (30) días hábiles administrativos contados desde el día siguiente al de la última publicación, la Secretaría correspondiente tendrá cinco (5) días hábiles adicionales para dictar resolución, aprobando o rechazando la solicitud, con expresión de fundamentos. Si la Secretaría no se expidiera en término, la solicitud se reputará aprobada de pleno derecho, sin necesidad de acto alguno de la autoridad.

En caso de producirse observaciones fundadas, la secretaría correspondiente correrá traslado de las observaciones al peticionante y convocará a audiencia pública a las partes interesadas. La audiencia pública deberá celebrarse dentro de los treinta (30) días hábiles contados desde el día siguiente al del vencimiento del plazo dado para la presentación de observaciones fundadas. Si la audiencia no se realizare en término, las observaciones se reputarán desestimadas de pleno derecho, sin necesidad de acto alguno de la autoridad competente.

Dentro de los treinta (30) días hábiles administrativos siguientes al de la audiencia pública, la Secretaría correspondiente dictará resolución, aprobando o rechazando la solicitud con expresión de fundamentos. Si la Secretaría no se expidiera en término la solicitud se reputará aprobada de pleno derecho, sin necesidad de acto alguno de la autoridad competente.

Art. 6º — La relaciones jurídicas preexistentes en virtud de las cuales personas o entidades privadas, o sociedades mixtas con participación estatal, tengan a su cargo la prestación de servicios al público, no podrán ser alteradas ni desconocidas en razón de este decreto. Las presentes disposiciones tampoco afectarán los términos y condiciones de los concursos públicos y licitaciones en trámite de adjudicación.

Art. 7º — Las normas técnicas de seguridad, salubridad y protección del medio ambiente dictadas por las empresas y sociedades estatales, dependientes del Ministerio de Obras y Servicios Públicos continuarán en vigencia, pero la competencia para su aplicación y eventual modificación o derogación, queda transferida de pleno derecho a la secretaría correspondiente.

Art. 8º — Quedan derogadas, a partir de la fecha de publicación de este decreto, todas las normas que se opongan a él, sea que ellas hubieran sido dictadas por el Poder Ejecutivo nacional, o por delegación del mismo, o por cualquier órgano o autoridad de la Administración pública nacional centralizada o descentralizada, incluidas las empresas, sociedades y demás entes estatales.

Art. 9º — El Ministerio de Obras y Servicios Públicos dictará las normas de aplicación de este decreto, por sí o por intermedio de las secretarías de Estado u organismos competentes.

Art. 10. — Comuníquese, etc. — Alfonsín. — Terragno. — Sourrouille.

DECRETO 1875

Ente para la Construcción de la Nueva Capital (ENTECAP) — Régimen de remuneraciones de sus autoridades y demás personal.

Fecha: 24 noviembre 1987.

Publicación: B. O. 1/12/87.

DECRETO 1879

Convocatoria al H. Congreso de la Nación a sesiones extraordinarias — Ampliación del temario.

Fecha: 24 noviembre 1987.

Publicación: B. O. 1/12/87.

Citas legales: ley 2372 (Cód. de Procedimiento Penal); 1881-1888, 441; D. ley 6582/58; XVIII-A, 1079; ley 23.102; XLIV-D, 3742; ley 23.522; XLVII-C, 2711; ley 11.179 (Cód. Penal - l. o. 1984); XLV-A, 33; D. ley 20.321; XXXIII-B, 1477; ley 1919 (Cód. de Minería); 1881-1888, 230.

Art. 1º — Inclúyese en el temario a tratar por el H. Congreso de la Nación durante su actual periodo de sesiones extraordinarias, los asuntos detallados en el anexo que forma parte integrante del presente decreto.

Art. 2º — Comuníquese, etc. — Alfonsín. — Nosiglia.

Anexo

TEMAS PARA SESIONES EXTRAORDINARIAS DEL H. CONGRESO DE LA NACION

1. Líneas de base y delimitación de espacios marítimos (Mensaje 1539/86).

2. Promoción del desarrollo y la innovación tecnológica en los sectores productivos (Mensaje 378/87).

3. Reformas al Código Procesal Penal (Mensaje 745/87).

4. Limita la vía recursiva en cuestiones de competencia entre tribunales nacionales (Mensaje 1375/86).

5. Reforma de la organización judicial en el Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

3º — Facúltase al presidente del Honorable Senado a designar a los señores senadores que integrarán la comisión investigadora, conforme con la propuesta que a tal efecto presentarán los presidentes de cada bloque.

4º — Dentro de los diez días de aceptadas las designaciones, la comisión investigadora realizará su reunión constitutiva, procediendo a la elección de su presidente y estableciendo las normas para su funcionamiento.

5º — Dentro de los ciento ochenta días de constituida, la comisión investigadora deberá someter a consideración del Honorable Senado un informe sobre el resultado de su gestión.

Luis Rubeo.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Existen opiniones emanadas de pilotos comerciales con larga trayectoria como comandantes de aeronaves, de las que se infieren graves críticas al sistema de seguridad terrestre, el que no acompañaría al avance tecnológico de los aviones por carecer del equipamiento equivalente en los aeropuertos.

El luctuoso accidente ocurrido el sábado 11 de junio del presente año en las cercanías del aeropuerto de Posadas nos pone frente a la necesidad de extremar las medidas de seguridad y garantías para la vida humana en el transporte aerocomercial y en aeropuertos.

Parecería que el criterio comercial se opone al criterio operativo, siendo conocida entre los pilotos la frase "volar seguro es volar más caro".

Ello hace necesario se realice una profunda investigación respecto de las causas reales por las que se producen los accidentes, que continuarán si no se corrigen sus causas generadoras.

Nadie mejor que este honorable cuerpo para llevar a cabo a través de una comisión formada de su propio seno, una seria investigación, que permita reducir los riesgos al mínimo y avanzar en la defensa de la vida.

La mencionada comisión elevará un informe sobre el estado en que se encuentran nuestros aeropuertos en relación a la utilización de los sistemas de navegación y de aterrizaje instrumental, incluyendo el estricto cumplimiento de las medidas de mantenimiento y control por parte de las compañías prestatarias de servicios aerocomerciales.

El valor inestimable de la vida humana y la dignidad de la persona hacen imprescindible la adopción de urgentes medidas sobre el particular.

Luis Rubeo.

—A las comisiones de Transportes y de Defensa Nacional.

7

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

I. Ambito de aplicación - Definición

Artículo 1º — Todos los aspectos vinculados con la habilitación, utilización, operación y administración de

los puertos existentes o a crearse en el territorio de la República, se rigen por la presente ley y por las normas reglamentarias que dicte el Poder Ejecutivo nacional.

Art. 2º — Denominase puerto al ámbito espacial que comprende en su conjunto a radas, dársenas, fondeaderos, ancladeros, canales de acceso y derivación, escolteras, muelles, atracaderos, edificios, instalaciones mecánicas y electromecánicas y toda otra instalación principal o accesoria destinada y apta para la entrada, fondeo, amarre y permanencia, carga y descarga de buques.

Art. 3º — Están excluidos del régimen de la presente ley aquellos puertos destinados y habilitados exclusivamente para la defensa nacional o el ejercicio del poder de policía estatal.

II. Del dominio de los puertos - Su edificación

Art. 4º — Los puertos argentinos podrán pertenecer al dominio de la Nación, las provincias o las municipalidades o al dominio de los particulares según correspondiera a la titularidad de dominio del inmueble donde se encuentran ubicados.

Art. 5º — Los puertos podrán ser públicos o privados conforme la habilitación, destino y utilización de cada uno de ellos, sin que para esta calificación sea relevante la titularidad de su dominio.

Art. 6º — Los puertos del dominio público o privado de la Nación o de las provincias podrán ser utilizados, explotados, operados o administrados directamente por sus titulares, o cedidos en uso o locación a personas jurídicas estatales, mixtas o privadas o a personas físicas.

Art. 7º — Los puertos pertenecientes al Estado nacional o a los estados provinciales serán operados y administrados por las autoridades que sean designadas a tal efecto por sus titulares.

Art. 8º — Los puertos del dominio privado de los particulares, cualquiera sea su utilización, podrán ser administrados, operados y explotados por los titulares o por quien éstos designen.

Art. 9º — Todos los puertos que el Congreso Nacional habilita en el territorio y aguas jurisdiccionales de la Nación, estarán sometidos al control de las autoridades nacionales en lo referente a policía de seguridad de la navegación, sanidad animal o vegetal, laboral, contaminación de las aguas, aduana y migraciones y a la legislación que dicte el Congreso de la Nación en lo referente a la navegación y comercio marítimo internacional e interjurisdiccional.

III. Puertos estatales

Art. 10. — Los puertos de propiedad del Estado nacional y de los estados provinciales, públicos o privados, estarán operados y administrados por las autoridades que éstos designen a tal fin, pudiendo ser cedidos para su explotación total o parcialmente a empresas privadas, mixtas o particulares por medio de contratos de locación o concesiones de uso. Podrán asimismo las autoridades portuarias, nacionales, provinciales o municipales explotar los puertos de su propiedad por medio de sociedades mixtas constituidas con empresas públicas, estatales o privadas.

Art. 11. — Las autoridades que operen y administren los puertos estatales podrán celebrar acuerdos con particulares conjuntamente o accesoriamente a los contratos de locación o concesiones de uso, previstas en el artículo anterior, a fin de autorizar a éstos a reparar, modificar, ampliar o reducir las instalaciones existentes, o a construir nuevas instalaciones, dársenas, escolleras, o cualquier otro elemento necesario para la prestación de servicios portuarios.

Art. 12. — Cuando los acuerdos previstos en el artículo 18 comprendan a obras o construcciones determinadas en este artículo, los plazos de vigencia de tales acuerdos serán como mínimo de veinte años, pudiendo renovarse por periodos similares o fracciones de éste.

Art. 13. — En caso de licitación de obras públicas para la construcción o reparación de puertos e instalaciones portuarias o construcción de nuevas instalaciones, muelles, elevadores, terminales de contenedores y toda otra instalación principal o accesoria podrá celebrarse acuerdos de anticresis mientras sea cancelado el precio adeudado a los contratistas.

IV. Puertos públicos y puertos privados

Art. 14. — Serán considerados puertos públicos aquellos que, perteneciendo al Estado nacional, o a los estados provinciales o a los particulares, ofrezcan y presten servicios en forma pública y regular a todos los buques, armadores, cargadores o recibidores de mercaderías que quieran operar en ellos.

Art. 15. — Serán considerados puertos privados aquellos que, perteneciendo a cualquiera de los titulares indicados en el artículo anterior presten servicios a buques, armadores, cargadores o recibidores determinados privadamente, siendo su actividad, no regular y restringida a las propias necesidades de sus titulares o a las de terceros vinculados contractualmente con aquellos.

V. Puertos construidos y operados por particulares

Art. 16. — Los particulares podrán construir puertos en terrenos de su propiedad exclusiva destinados a prestar servicios portuarios en forma pública o privada sometidos a todas las normas y reglamentaciones referentes a construcción, seguridad, aduana, migraciones, sanidad, contaminación, etcétera.

La habilitación que se les otorgue será exclusivamente para los fines y objetos contenidos en la correspondiente solicitud, y se mantendrá mientras se mantenga tales condiciones, o sea presentando nuevas solicitudes ampliando o restringiendo su objeto.

La reglamentación establecerá los servicios mínimos y esenciales que deberán prestarse a los buques que operen en ellos y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control.

Art. 17. — Los particulares podrán solicitar autorizaciones para construir puertos o instalaciones portuarias de carga y descarga en terrenos fiscales para el desarrollo de actividades portuarias privadas industriales, comerciales, científicas, deportivas u otras.

Las habilitaciones se otorgarán conforme a los fines previstos en las solicitudes y su plazo estará relacionado

con el término de la actividad propia de quien lo solicita y con el mantenimiento de las condiciones técnicas y operativas garantizadas.

La reglamentación establecerá los servicios mínimos a prestarse a los buques e instalaciones conforme al artículo anterior.

Art. 18. — Los particulares podrán solicitar autorización para la construcción de puertos o instalaciones portuarias de carga y descarga en terrenos fiscales con el fin de desarrollar actividades portuarias públicas, y requerir los permisos y/o concesiones para la prestación de servicios portuarios generales o especializados, terminales de contenedores, granelos sólidos o líquidos, etcétera.

Las habilitaciones y concesiones se otorgarán por un término mínimo de veinte años y podrán ser renovadas por periodos sucesivos conforme se establecerá en la reglamentación.

La reglamentación preverá asimismo la forma de coordinación entre los administradores de estos cuerpos y las autoridades de los puertos nacionales, provinciales y municipales que operen más próximos a ellos a los fines de actuar como puertos alternativos.

VI. Puertos comerciales particulares

Art. 19. — Los particulares podrán explotar comercialmente los puertos o instalaciones portuarias construidos sobre terrenos propios o sobre terrenos fiscales. Se entiendo por puertos provinciales aquellos cuyos destinos sea la satisfacción de las necesidades y la prestación de servicios a buques, armadores, cargadores o recibidores que paguen un precio por tales servicios ya sea que éstos se presten públicamente o privadamente como se determina en los artículos 10 y 11.

Art. 20. — Los puertos o instalaciones de carga y descarga de cualquier naturaleza construidos sobre terrenos particulares o fiscales, por personas físicas o jurídicas, públicas, mixtas o privadas, radicadas en el país que desarrollen actividades comerciales o industriales podrán aplicarse al tráfico de mercaderías propias y/o de terceros, y adoptar la forma de administración que sus titulares consideren más conveniente.

VII. Puertos industriales

Art. 21. — Serán considerados como puertos industriales a los fines de la presente ley aquellos conjuntos de obras de profundidad, canalización, dragado, construcciones civiles, equipos, instalaciones y maquinarias destinadas y/o afectadas en forma principal o accesoria a ser utilizadas para la entrada, fondeo, amarre, carga y/o descarga de buques o artefactos navales, ya sea que tales puertos se encuentren total o parcialmente ubicados sobre terrenos fiscales o en forma exclusiva en terrenos particulares y siempre que se hallen encuadradas dentro de los requisitos y presupuestos que a continuación se enumeran:

- a) Deberán haber sido construidos exclusivamente con recursos de empresas privadas, mixtas o de organismos o empresas públicas, siempre que en todos los casos su destino y afectación sea el uso particular o específico de las mismas;

- b) Deberán encontrarse próximos al área de las plantas industriales para las cuales hayan sido construidos, o formando parte de las instalaciones de las mismas;
- c) En el caso en que la integración a las demás instalaciones de la planta no resulte de una continuidad física deberá existir una integración operativa al proceso industrial propio de tales instalaciones;
- d) Las obras e instalaciones de los puertos industriales serán integrales, no debiendo depender ni ser anexadas a obras públicas portuarias, excepto el caso de escolleras, espigones, canales de acceso u otras instalaciones que sean comunes y necesarias para la navegación de la zona.

Art. 22. — La habilitación de los puertos industriales que otorgará la autoridad competente, tendrá carácter definitivo y permanente y mantendrá vigencia mientras continúe la actividad industrial a que sirvan de cumplimiento las instalaciones portuarias, y éstas no sean destinadas o afectadas en forma total o parcial a una actividad distinta o desvinculada de aquella para la que fueron habilitadas.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior no se considerará cambio de actividad, la modificación de las instalaciones que resulten del cambio tecnológico en el proceso industrial de las exigencias del mercado, de las materias primas o productos elaborados que se embarquen o desembarquen en dichos puertos.

Art. 23. — En los puertos industriales podrán ingresarse o de-pacharse cargas destinadas exclusivamente a los titulares de la actividad industrial, no pudiendo ser utilizados por terceros sin aprobación de la autoridad competente.

Art. 24. — En los puertos industriales las operaciones de manipuleo de carga y descarga de los productos o mercaderías de importación o exportación, podrán ser efectuados en forma optativa con el personal estable de las respectivas plantas, con equipos de trabajo transitorios, provistos por empresas contratistas o por personal agrupado en las organizaciones del personal especializado en tareas portuarias, debidamente habilitado por autoridad competente.

Art. 25. — En el caso de las tareas de lanchaje y/u operaciones de alije efectuadas por los buques como "prolongación de bodegas", quedarán incluidas en las disposiciones del artículo anterior cuando se realicen dentro de las dársenas propias de los puertos industriales o con los buques amarrados a sus muelles.

Art. 26. — Los titulares de puertos industriales podrán operarlos y administrarlos libremente y sin interferencias de ninguna clase a partir de la fecha en que la autoridad competente otorgue habilitación sin perjuicio de las que surjan del cumplimiento de las normas y adopción de medidas tendientes a preservar la seguridad de la navegación dictadas por la autoridad competente.

Art. 27. — Los puertos industriales deberán contar con la habilitación aduanera pertinente y deberán dar cumplimiento y adaptar sus instalaciones a las normas que

establezca la Dirección Nacional de Aduanas y las autoridades nacionales sanitarias y de migraciones en cada caso.

Art. 28. — Las empresas que operen en sus puertos industriales estarán exentas del pago de derechos o tasas sustitutivas de los servicios portuarios que prestan los puertos del Estado próximos y que no sean prestados efectivamente por éstos.

Estarán sujetas no obstante al pago de los servicios de faros, balizas y cualquier otro servicio que sea prestado por las autoridades competentes en materia de seguridad de la navegación.

Art. 29. — Los buques que operen en los puertos privados industriales estarán exentos del pago de derechos, tasas o aranceles por la entrada, fondeo, amare, permanencia y salida de los muelles o instalaciones de carga y descarga de tales puertos. Sólo estarán obligados al pago de los servicios de practique, amare y/o controles técnicos, sanitarios o similares que presten en forma efectiva las autoridades nacionales competentes.

VIII. Autoridad de aplicación de la ley

Art. 30. — Sin perjuicio de la competencia de las autoridades portuarias, estatales, municipales o privadas, que hayan sido designadas para operar y administrar los puertos o instalaciones portuarias que les correspondan conforme la utilización dada a los mismos de acuerdo a lo establecido en los artículos 69 y 89 de la presente ley, serán funciones de la autoridad de aplicación que a partir de esta ley será la Dirección Nacional de Puertos dependiente del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, las siguientes:

- a) Controlar dentro del ámbito del territorio nacional, de sus costas y aguas jurisdiccionales el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley;
- b) Actuar como autoridad para la habilitación de los puertos e instalaciones portuarias que reúnan las condiciones previstas en esta ley, debiendo ser otorgadas en todos los casos en que sea solicitada, siempre que los proyectos cumplan con las exigencias mínimas, técnicas y operativas dispuestas por las autoridades nacionales competentes en materia de seguridad de la navegación y no existan objeciones graves fundadas que acrediten la inconveniencia de la ubicación o destino al punto de afectar el comercio marítimo de importación o exportación o el tráfico interjurisdiccional nacional;
- c) Controlar que los titulares de las habilitaciones portuarias otorgadas, den cumplimiento con los proyectos constructivos y operativos que justificaron su solicitud y den a los puertos o instalaciones portuarias la finalidad que condicionó la habilitación, conforme se establece en los artículos 59, 10 y 11 de la presente ley.

En caso de incumplimiento o violación de la finalidad que condicionó la habilitación, la autoridad de aplicación podrá suspenderla hasta que sea restablecida o cancelada definitivamente,

cuando circunstancias graves y debidamente probadas acrediten la imposibilidad de su restablecimiento;

- d) Coordinar los aspectos técnicos, jurídicos, administrativos y operativos con otros organismos y dependencias nacionales y provinciales, dentro de las distintas competencias, para la habilitación de nuevos puertos;
- e) Establecer las reglamentaciones técnicas para la habilitación de las obras de ribera de los puertos estatales (nacional, provincial y municipal) y de los privados;
- f) Intervenir en la aprobación de los planes reguladores de los puertos del Estado nacional;
- g) Dar asesoramiento técnico y jurídico a requerimiento de éstas, a las provincias y municipios que promuevan la instalación de puertos en sus respectivos territorios;
- h) Promover las inversiones privadas en la actividad portuaria;
- i) Entender en los problemas de coordinación entre los distintos puertos cuando le sea requerido;
- j) Proponer al Poder Ejecutivo nacional las políticas generales en materia portuaria y de vías navegables;
- k) Establecer el régimen de trabajo en los puertos e instalaciones portuarias del Estado nacional.

IX. Habilitación de puertos

Art. 31. — La habilitación de los puertos en todo el territorio de la Nación, los permisos o concesiones de uso de los puertos ubicados en jurisdicción nacional y sus renovaciones deberán solicitarse a la autoridad competente designada por esta ley quien estará facultada asimismo para celebrar contratos de locación o uso de los puertos del Estado nacional o sus renovaciones.

Los permisos de uso de los puertos ubicados sobre las jurisdicciones provinciales serán solicitados al Estado respectivo, de acuerdo con las disposiciones locales.

Art. 32. —

- a) Los puertos e instalaciones de carga y descarga construidos sobre terrenos fiscales por entidades privadas que desarrollen actividades industriales o comerciales serán autorizados a operar mediante el otorgamiento de una concesión o permiso por el mínimo de veinte años, o el de duración de la actividad comercial o industrial a que se encuentren afectados, si es mayor, y podrá ser renovada a su vencimiento. Por esta concesión, no se pagarán aranceles;
- b) Los puertos o terminales de carga y descarga y sus instalaciones construidos sobre terrenos del dominio privado por entidades privadas que desarrollen actividades comerciales o industriales, requerirán del Estado solamente su habilitación para la operación y explotación, la que tendrá la duración de la actividad comercial o industrial a la que se encuentren afectados.

Art. 33. —

- a) Los titulares de los puertos indicados en el artículo anterior, no abonarán tasas, derechos o aranceles por la construcción o utilización de sus instalaciones.

Tampoco se aplicarán a las mercaderías tarifas, tasas, derechos o aranceles por el hecho de su carga, descarga, depósito, manipulación o tránsito, accesorias a las contraprestaciones por tales servicios;

- b) Los buques que operen en los puertos o terminales de carga y descarga construidos y operados por entidades privadas que realicen actividades comerciales o industriales no pagarán derecho ni arancel alguno por el uso de sus instalaciones accesorias de las contraprestaciones o tarifas por los servicios recibidos.

La autoridad de aplicación determinará los servicios mínimos que deberán prestarse a los buques durante su estadía en estos puertos.

Los puertos terminales de carga y descarga, construidos, operados y administrados en terrenos propios o en terrenos fiscales, por entidades privadas afectados o vinculados físicamente o funcionalmente a las actividades comerciales o industriales que desarrollen tales entidades podrán aplicar el régimen de trabajo que rija para dichas actividades, lo que certificará en cada caso la autoridad nacional competente en materia laboral. En caso de no optar por este sistema se aplicará el régimen de trabajo que establezca la autoridad de aplicación.

X. Vías navegables

Art. 34. — Dentro del ámbito del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, corresponderá a la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables:

- a) El control y supervisión de sus aspectos técnico-constructivos de los proyectos de nuevos puertos e instalaciones portuarias que se presenten a la autoridad de aplicación de esta ley para su habilitación;
- b) El control de las obras portuarias existentes y a realizarse en las riberas de los lagos, ríos navegables y costas marítimas de la Nación;
- c) El análisis de conveniencia de ubicación de los proyectos de nuevos puertos que se presenten para su habilitación en cuanto afecten la libre navegación de las vías y zonas donde serán construidos;
- d) La navegación, control y supervisión de las políticas del Estado nacional en lo relacionado con el mantenimiento de las vías navegables existentes, creación de nuevas vías, canalización, construcción y profundización de canales y dársenas, en general y todos los aspectos técnicos vinculados con las obras y vías destinadas a la navegación fluvial o marítima en todo el territorio nacional;

c) La celebración de acuerdo con las provincias, municipios y empresas privadas o mixtas para la colaboración y/o realización conjunta de las obras descritas en el inciso anterior.

Art. 35. — Derógase la ley 22.050, el decreto 10.059/43 y las demás normas legales y reglamentarias que se opongan a la presente.

El Poder Ejecutivo nacional reglamentará e instrumentará la transferencia de personal y del patrimonio de la Administración General de Puertos y la Capitanía General de Puertos a la Dirección Nacional de Puertos, la Dirección Nacional de Vías Navegables y/o empresas u organismos determinados en el artículo 10 en el plazo máximo de nueve meses.

Art. 36. — La presente ley deberá ser reglamentada en general por el Poder Ejecutivo nacional dentro de los noventa días desde la fecha de su promulgación.

Art. 37. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Juan R. Aguirre Lanari. — José A. Romero Feris.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

En el mes de septiembre de 1936, los entonces senadores por Corrientes del Pacto Autonomista Liberal Ricardo Leconte y Gabriel Feris presentaron un proyecto de ley de puertos. Lamentablemente el mismo no llegó a tener tratamiento legislativo y conforme al plazo legal previsto caducó en su vigencia para ser considerado por este honorable cuerpo.

Consideramos que la iniciativa sigue teniendo plena vigencia y que las normas que se proyectan resultan todavía una respuesta correcta para modernizar la legislación en materia de puertos.

Por estas razones, y con el consentimiento de sus autores reproducimos los términos del proyecto original en la esperanza de que logre la consideración merecida.

El país que quiere crecer, romper las barreras que frenan su impulso vital, necesita la sanción de una ley que establezca un marco moderno que respalde la movilización efectiva de la actividad portuaria.

La excesiva intervención del Estado nacional en esta materia, quien asumió la administración y operación de los puertos públicos de la Nación e intervino en los privados construidos sobre vías navegables, ha resultado altamente negativa para la economía del país y contribuido al deterioro, traba, encarecimiento de la actividad portuaria con los consecuentes efectos negativos para el comercio exterior, el intercambio de productos por vía marítima y fluvial, haciendo antieconómico el transporte por estas vías, que son altamente rentables en el resto del mundo.

Dentro de nuestro régimen institucional las provincias han conservado su jurisdicción originaria y todos los poderes y facultades no delegados al Estado federal, según lo establece el artículo 104 de la Constitu-

ción de la Nación. Por el artículo 67, incisos 1, 9 y 12 las provincias delegaron en el Congreso Nacional la facultad de legislar en materia de puertos, regulación del comercio marítimo y la libre navegación de los ríos. Pero ello no significa impedir a los particulares, los municipios, las provincias o el Estado nacional que en su caso pudieran construir puertos, operarlos y administrarlos libremente, sujeta tal actividad al control de seguridad de las obras, de la operación de los buques y de la percepción de los derechos aduaneros cuando correspondiera.

El proyecto que elevamos a consideración del honorable Senado contempla todos los aspectos vinculados con la administración, utilización y operación de los puertos existentes o a crearse en la República, el dominio del Estado nacional, provincial, municipal o privado, los derechos y obligaciones de puertos públicos o privados, la forma de explotación mixta, los puertos industriales, como asimismo la determinación precisa de las autoridades de aplicación que son la Dirección Nacional de Puertos y la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, que sustituyen a numerosos organismos públicos existentes de contradictorias y conflictivas facultades.

En lo que hace a la mayor participación de la actividad privada, lo permite tanto en el ámbito de los puertos comerciales tradicionales como aquellos que operan con nuevos tipos de instalaciones, como son los destinados al transporte de contenedores y los que corresponden a puertos industriales que constituyen unidades físicas o funcionalmente anexas a las plantas de obras industriales, cuyo destino es el de recibir materias primas para la producción o la exportación de los productos en ellas elaborados. Estas actividades serán reguladas por normas ya sancionadas que prevén solamente la concesión de servicios públicos parciales en terrenos fiscales y que no contemplan la eficiente actividad privada dentro de este ámbito.

El proyecto pretende suplir contradicciones y vacíos y crear el marco propio a la reactivación efectiva de nuestros puertos fluviales y marítimos, cuyo ineficiente manejo por parte del Estado nacional encarece el transporte de mercaderías en más de dos mil millones de australes por año.

Su discusión y el perfeccionamiento de sus normas permitirá la impostergable sanción de la herramienta jurídica que necesita y reclama el país en la materia.

Juan R. Aguirre Lanari. — José A. Romero Feris.

—A las comisiones de Asuntos Administrativos y Municipales, de Obras Públicas, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda.

..3

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º.— Otórgase un subsidio de siete mil australes a la Escuela Nacional Normal Superior de Profesorado Mariano Acosta, sita en la calle General Urquiza 277 de la Capital Federal.

por iniciativa de los legisladores, grupos de trabajo para realizar este tipo de análisis. Pero ese método careció, hasta la fecha, de un reconocimiento de tipo institucional y orgánico, como el que hoy proponemos y que, de concretarse, facilitará la gestión parlamentaria, agilizando la obtención de acuerdos.

Sobre el proyecto en sí, cabe formular las siguientes consideraciones:

a) Al surgir las comisiones de las propuestas de los legisladores de la región, se privilegia la afinidad dinámica de los representantes de las diferentes provincias, antes que una rígida y estática regionalización preestablecida;

b) Entendemos que las cantidades mínimas y máximas establecidas tanto para las provincias cuanto para diputados, son las que permiten la existencia de un ámbito mínimamente representativo, pero cuyo número no sea obstáculo para un accionar eficaz;

c) Consecuentemente con lo expresado en a) consideramos que una vez constituida la comisión, la misma no debe convertirse en una entidad excluyente, sino que debe facilitar la obtención del consenso del mayor número posible de legisladores de la región;

d) Respecto de su competencia y funcionamiento, hemos tenido en cuenta el no generar una nueva instancia burocrática en la tramitación de los distintos proyectos, sino que se prevé que la comisión trabaje sobre temas seleccionados, en definitiva, por decisión mayoritaria de sus mismos integrantes, y con un plazo para expedirse que es suficiente, a nuestro entender, y que creemos lo bastante breve como para no dilatar el trámite;

e) A efectos de no abundar en un normativismo excesivo, preferimos remitirnos, en todo aquello que no sea específico de este tipo de comisiones, a lo ya establecido en el Reglamento de la Honorable Cámara.

Este proyecto, sabemos, debería formar parte de una reforma integral del reglamento, y por ello le fue oportunamente presentado a la comisión especial sobre Modernización del Funcionamiento Parlamentario.

Sin embargo, entendemos que es conveniente institucionalizar sin demora la figura de las comisiones regionales, ya que justamente por tratarse de una figura nueva, nada mejor que su funcionamiento efectivo para apreciar aquilatadamente las reformas que deban efectuarse para su correcta operatividad.

Es por ello que solicitamos de nuestros colegas el voto favorable a este proyecto.

Hugo C. Mulqui. — Antonio Juez Pérez.

—A la Comisión de Peticiones, Poderes y Reglamentos.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Ley de regularización de puertos

TÍTULO I

Artículo 1º — Concepto: se consideran puertos a los efectos de esta ley, las estaciones de transbordo marí-

timo o fluvial destinadas al embarco de personas y a la carga y descarga de mercaderías elaboradas o materias primas antes o después de su almacenamiento o elaboración que se encuentren habilitadas para tal fin por ley del Congreso.

Art. 2º — *Carácter de los puertos*: los puertos, conforme el destino del servicio que presten se clasifican en públicos y privados.

a) Son puertos públicos aquellos explotados y administrados por el Estado nacional o provincial, empresas del Estado, de economía mixta, por los municipios o por particulares, estén destinados al uso público en forma abierta, indeterminada o igualitaria según se especifique;

b) Son puertos privados aquellos que explotados y administrados por las personas que se enumeran en el inciso anterior, hayan sido habilitados en tal carácter o desafectados del uso al público por ley especial.

TÍTULO II

De la habilitación

Art. 3º — La ley de habilitación a que se refiere el artículo 1º determinará en cada caso la extensión y alcance de la misma y las condiciones particulares bajo las que se otorga, el objeto al que estará destinado el puerto y en su caso, la persona física o jurídica titular de la explotación y administración.

Art. 4º — *Condiciones mínimas*: sin perjuicio de las que en cada caso particular determine la ley respectiva, son condiciones para la habilitación de los puertos, cualquiera sea su carácter:

1. Contar con la cesión del uso por parte de los titulares de las porciones de territorio del dominio público que ocupen, y con título hábil por la ocupación de los territorios propiedad de los particulares.
2. Contar con las condiciones técnicas y las que hacen a la seguridad de la navegación para el fin al que estén destinados determinadas por la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables.
3. Haber delimitado en forma precisa el ámbito territorial de funcionamiento —zona portuaria— que impida la salida o ingreso de personas o efectos por puntos que no sean los conocidos y habilitados por la autoridad de control a ese fin.

CAPÍTULO I

Puertos existentes a la fecha

Art. 5º — Las estaciones de transbordo existentes a la fecha de promulgación de la presente que, funcionando como puertos, carezcan de las condiciones requeridas por esta ley, deberán en el término de un año a contar de su promulgación, reunir los requisitos exigidos en la misma y solicitar su habilitación como tales.

Art. 6º — *Tramitación*: de todo trámite de habilitación se formará expediente ante la Subsecretaría de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Obras y Servicios Públicos en el que se agregará la documentación que acredite el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 4º.

Art. 7º — El Ministerio de Obras y Servicios Públicos establecerá dentro de los treinta días de promulgada la presente, el procedimiento administrativo especial a seguirse para la tramitación previa a la habilitación, fijando plazos perentorios para la decisión y diligenciamiento de cada etapa a fin de garantizar la celeridad del mismo y el interés legítimo de los peticionantes. En todo lo no previsto regirá la ley 19.549.

Art. 8º — El proyecto de ley de habilitación, completada la tramitación administrativa, será elevado al Honorable Congreso de la Nación por el Poder Ejecutivo con previo dictamen del Ministerio de Defensa y de la Secretaría de Industria y Comercio Exterior del Ministerio de Economía determinándose en el proyecto el carácter del puerto en su caso, su objeto, extensión y alcance de la habilitación, las condiciones particulares bajo las que se otorgará conforme artículo 5º y la persona titular de la explotación y administración. A la exposición de motivos del proyecto se agregará copia del expediente sustanciado en sede administrativa.

Art. 9º — Si el Honorable Congreso desechare el proyecto de ley de habilitación, la autoridad de aplicación procederá conforme artículo 11.

Art. 10. — Iniciado el trámite de habilitación y hasta tanto se promulgue la ley respectiva, estas estaciones de transbordo deberán efectuar su registración provisoria ante Registro Nacional de Puertos conforme lo determinan los artículos 33 y 34, estando también sujetas al controlador de la autoridad de aplicación en los términos del artículo 37 y siguientes, de la presente.

Art. 11. — *Clausura o incautación por falta de habilitación*: las estaciones de transbordo que, instaladas a partir de la promulgación de la presente, realice las operaciones descritas en el artículo 1º sin contar con la respectiva ley de habilitación, serán consideradas estaciones clandestinas, procediéndose previo sumario de la autoridad de aplicación a su clausura y a la incautación de sus instalaciones y utillaje que pasarán al Tesoro nacional, sin perjuicio de las responsabilidades de orden civil o penal que pudieran corresponder a los infractores. Igual medida se tomará en los siguientes casos:

- a) Cuando, transcurrido el término establecido en el artículo 5º no se haya dado inicio al trámite administrativo que esta ley establece en el mencionado artículo y subsiguientes;
- b) Cuando el Honorable Congreso desechare el proyecto de ley de habilitación según lo dispone el artículo 9º de la presente.

Capítulo 2

Proyectos de construcción de puertos

Art. 12. — Podrá otorgarse la habilitación sin perjuicio de cumplimentar en su oportunidad los requisitos

que impone el artículo 4º a todo aquel que presentare un proyecto de construcción y operación de puertos conforme a las reglas de la materia, pero tal habilitación estará suspendida en sus efectos operativos hasta tanto se hallen cumplidos los requisitos del artículo 4º de la presente y la autoridad de aplicación haya extendido certificación de que se encuentran cumplidas las obras necesarias y demás condiciones para el funcionamiento del puerto conforme la ley de habilitación.

Art. 13. — *Tramitación*: el proyecto será presentado ante la Subsecretaría de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Obras y Servicios Públicos que efectuará por diez días publicación en el Boletín Oficial en la que hará conocer:

- Existencia del proyecto.
- Persona o entidad proponente.
- Ubicación, objeto y características del puerto a construirse.
- Otorgamiento de un plazo de 30 días para formular oposiciones.

Art. 14. — Podrá sustanciarse como oposición el interés de cualquier tercero en construir en el mismo sitio otro puerto. Tal oposición podrá formularse aun cuando el proyecto alternativo de dicho tercero no esté concluido, en cuyo caso se suspenderá el estudio de admisibilidad del proyecto originario por el término de 90 días, plazo que podrá prorrogarse por resolución fundada y a pedido del oponente.

Art. 15. — Vencidos los plazos que anteceden según el caso, y previo dictamen del Ministerio de Defensa y de la Secretaría de Industria y Comercio Exterior del Ministerio de Economía, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos dictaminará sobre el o los proyectos. El proyecto de ley tendrá entrada con los recaudos establecidos en el artículo 8º; tendrá entrada en el Honorable Congreso acompañado de todas las actuaciones practicadas en sede administrativa.

Art. 16. — Comprobados por la autoridad de aplicación los extremos exigidos por el artículo 4º y extendida la correspondiente certificación conforme dispone el artículo 12, el puerto entrará en operaciones, procediéndose a su registración en el Registro Nacional de Puertos.

Art. 17. — Si el puerto entrare en operaciones sin contar con la respectiva certificación, la autoridad de aplicación dispondrá su clausura hasta tanto la situación sea regularizada.

TÍTULO III

De las ampliaciones, cambio de objeto y titular

CAPÍTULO I

Ampliación de la zona portuaria

Art. 18. — Toda ampliación del ámbito territorial de funcionamiento —zona portuaria— bajo el que se efectuó la habilitación, estará sometida al régimen de la presente ley en lo referido a condiciones mínimas, y efectos.

X

Art. 19. — *Trámite*: el proyecto de ampliación con sus especificaciones técnicas será presentado por el titular de la explotación y administración del puerto ante la Subsecretaría de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Obras y Servicios Públicos formándose expediente en el que se agregará la documentación que acredite el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 4º y con referencia al sector a ampliarse, previo dictamen del Ministerio de Defensa y de la Secretaría de Industria y Comercio Exterior del Ministerio de Economía, se elevará al Congreso el proyecto de ley autorizando la ampliación y las condiciones particulares bajo la que ésta será otorgada.

Art. 20. — El sector ampliado de la zona portuaria sólo podrá entrar en operaciones una vez que la autoridad de aplicación extienda certificación que acredite que se encuentran cumplidas las obras necesarias conforme las cuales el proyecto técnico fue autorizado.

Art. 21. — La falta de certificación a que refiere el artículo anterior facultará a la autoridad de aplicación a disponer la suspensión de las operaciones en la zona ampliada, hasta tanto la situación sea regularizada.

Art. 22. — Las ampliaciones territoriales que se realicen sin contar con la respectiva ley de autorización, darán lugar previo sumario de la autoridad de aplicación, a la clausura del sector ampliado e incautación de sus instalaciones y utilaje, que pasarán al Tesoro nacional.

Art. 23. — Quedan exceptuadas de las disposiciones de los artículos anteriores, las ampliaciones del ámbito territorial que impliquen extender el lindero de tierra adentro, las que se gestionarán ante la Subsecretaría de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Obras y Servicios Públicos debiendo acreditarse el extremo exigido en los incisos 1 y 3 del artículo 4º con toma de razón en el Registro Nacional de Puertos. La denegatoria de la autorización administrativa se efectuará por acto fundado con notificación al interesado y a la autoridad de contralor.

CAPITULO 2

Ampliación o cambio del objeto

Art. 24. — La ampliación o el cambio del objeto al que el puerto fue destinado por la respectiva ley de habilitación, será tramitada ante la Subsecretaría de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Obras y Servicios Públicos debiendo acreditarse el extremo exigido por el inciso 2 del artículo 4º. La Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos extenderá la autorización de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de respectiva previo dictamen favorable de la Secretaría de Industria y Comercio Exterior del Ministerio de Economía tomándose razón en el Registro Nacional de Puertos. La denegatoria se efectuará por resolución fundada con notificación al interesado y a la autoridad de aplicación.

Art. 25. — La falta de autorización en regla en los supuestos de los artículos 23 y 24 hará pasible al transgresor, comprobada que sea la infracción por la auto-

riedad de aplicación, a las sanciones que establece el artículo 30 pudiendo llegarse a la suspensión de operaciones del puerto hasta tanto la situación sea regularizada.

CAPITULO 3

Cambio de titular de la explotación y administración

Art. 26. — El cambio de titular en la explotación y administración del puerto será comunicado a la Subsecretaría de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Obras y Servicios Públicos acompañando la documentación que acredite el título legal de la transacción y en su caso, el cumplimiento por el adquirente o sucesor de las condiciones a que la ley de habilitación hubiere supeditado la titularidad tomándose razón en el Registro Nacional de Puertos.

Art. 27. — La falta de cumplimiento de los recaudos que establece el artículo anterior, hará solidariamente responsable al anterior titular y al nuevo titular de todas las sanciones que correspondieren por transgresión a las obligaciones del artículo 28, sin perjuicio de las que por otras leyes les sean aplicables.

CAPITULO 4

Disposición general

Art. 28. — En los dictámenes a que refieren los artículos 8, 15 y 19, tanto el Ministerio de Defensa como la Secretaría de Industria y Comercio Exterior del Ministerio de Economía, emitirán juicio de conveniencia y oportunidad y de no afectación de los intereses estratégicos y económicos de la Nación, sin emitir también opinión sobre otros relacionados al caso y referidos al área de sus respectivas competencias.

TITULO IV

De las obligaciones de los titulares

Art. 29. — Son obligaciones comunes a los titulares de la explotación y administración de puertos, cualquiera fuere su carácter:

- a) Cumplir la presente ley, la ley de habilitación y las condiciones particulares bajo las que ésta se hubiera producido, hacerlas cumplir a sus permisionarios, subcontratistas o concesionarios;
- b) Mantener el puerto en buenas condiciones de operatividad;
- c) Facilitar a la autoridad de aplicación las inspecciones y las informaciones que esta ley y la de habilitación la autoricen a recibir;
- d) Facilitar el desempeño de otros organismos del Estado que deban cumplir funciones en la zona portuaria;
- e) Abonar en término las tasas sobre servicios de inspección y visita que determine la Subsecretaría de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Obras y Servicios Públicos;
- f) Constituir domicilio legal en jurisdicción del puerto que explota y administra;

g) Comunicar de inmediato al Registro Nacional de Puertos todo cambio en los datos registra- bles según esta ley.

Art. 30. — La transgresión a las obligaciones mencionadas en el artículo anterior, comprobada por la autoridad de aplicación, hará pasible a los infractores a las siguientes sanciones, previa intimación si correspondiere:

1. Apercibimiento.
2. Suspensión de las operaciones del puerto por un plazo determinado que no podrá exceder de treinta días en el año calendario, salvo los supuestos de los artículos 21 y 25.
3. Clausura en los casos especiales que esta ley o la de habilitación determine.

Art. 31. — La autoridad de aplicación hará efectiva la sanción que correspondiera por acto fundado con notificación fehaciente al interesado.

Art. 32. — En el caso de los puertos estatales nacionales cuya explotación y administración, total o parcial, sea realizada por particulares en carácter de concesionarios o permissionarios, el incumplimiento por parte de éstos de las obligaciones establecidas en los incisos b), c) y d) del artículo 29, será además causal de caducidad de la concesión o de revocación del permiso.

TÍTULO V

Registro nacional de puertos

Art. 33. — Créase en jurisdicción de la Subsecretaría de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, el Registro Nacional de Puerto, donde se tomará razón de los puertos en operaciones en el litoral marítimo y fluvial de la República, con expresa consignación de:

1. Ley de habilitación, o en su caso, asiento del expediente de habilitación en trámite.
2. Carácter del puerto y objeto al que está destinado.
3. Personas físicas o jurídicas titulares de la explotación y administración de los puertos públicos, privados y concesiones y permisos a particulares de puertos o sectores de puertos estatales o municipales.
4. Cambios en la titularidad de explotación y administración de los puertos según inciso anterior.
5. Ampliaciones territoriales.
6. Ampliaciones o cambios del objeto al que está destinado el puerto.
7. Cambios en el carácter del puerto.

Art. 34. — Tanto la registración provisoria de puertos en trámite de habilitación a que refiere el artículo 10, como la registración de puertos habilitados por leyes anteriores a la promulgación de la presente, deberán

formalizarse dentro de los noventa días de promulgada la presente.

Vencido dicho plazo la registración será efectuada por intermedio de la autoridad de aplicación, previa obtención de los datos necesarios, con cargo al titular de la explotación y administración del puerto incumpliente, de los gastos que ello origine.

Art. 35. — Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos proveerá lo necesario para el funcionamiento del Registro Nacional de Puertos en dependencias de la Subsecretaría de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Obras y Servicios Públicos y bajo la dirección del subsecretario de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Obras y Servicios Públicos.

Art. 36. — El registro será público, determinando la dirección del mismo la forma en que la documentación pueda ser consultada sin riesgo de adulteración o deterioro.

TÍTULO VI

De la autoridad de aplicación

Art. 37. — Determinar para el cumplimiento de las funciones atribuidas por esta ley las que en cada caso establezca como autoridad de aplicación un organismo que funcionará bajo la denominación de Superintendencia de Puertos. Dicho organismo de la administración central estará presidido por el subsecretario de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Obras y Servicios Públicos y será integrado además por: un representante de la Dirección de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, un representante de la Capitanía General de Puertos, un representante de la Administración General de Puertos, un representante de la Prefectura Nacional Marítima y un representante por cada una de las provincias que tengan en su territorio puertos en funcionamiento.

Art. 38. — Facultades: la Superintendencia de Puertos tendrá las siguientes facultades:

- a) Velar por el cumplimiento fiel de esta ley, la de habilitación y disposiciones complementarias;
- b) Inspeccionar los puertos habilitados y los que se encuentren en trámite de habilitación, sus instalaciones y utillaje;
- c) Inspeccionar las obras de construcción de puertos y las ampliaciones territoriales de puertos habilitados, conforme lo disponen los artículos 16 y 20;
- d) Extender las certificaciones a que refieren los artículos 12, 16 y 20;
- e) Aplicar el régimen de sanciones a que refiere el artículo 30;
- f) Recabar la información sobre movimiento de embarcaciones, embarque y desembarque de personas y mercaderías de cualquier tipo;
- g) Recabar información sobre prestación por terceros de cualquier servicio portuario, su carácter, identidad, índole e importancia del servicio;

- h) Recabar información sobre recaudaciones clasificadas por servicio;
- i) Habilitar los puntos de la zona portuaria por donde se efectuará la salida o ingreso de personas y efectos;
- j) Recabar y obtener los datos necesarios para la registración a que refiere el artículo 34, segundo párrafo;
- k) Fijar y percibir la tasa de inspección y visita;
- l) Percibir las multas que se recauden por aplicación del artículo 29, inciso 10, las que pasarán al Tesoro nacional.

Art. 39. — La autoridad de aplicación se halla ampliamente facultada para el cumplimiento de las funciones que anteceden, pudiendo solicitar el auxilio de la fuerza pública si el cometido de las mismas así lo requiriese. La resistencia, ocultación, reticencia o falsedad que impida u obstruya a la autoridad de aplicación el normal cumplimiento hará incurrir a los responsables en las sanciones del artículo 30, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales que pudieren corresponder.

Art. 40. — Derógase la ley 22.080 y toda otra legislación general o particular que se oponga a la presente.

Art. 41. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Oscar S. Lambert. — Jorge R. Maztkin. — Antonio L. Bonifasi. — Miguel D. Docena. — Raúl E. Carignano.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Presentamos a consideración del Honorable Congreso este proyecto de regularización de puertos, instrumento legal imprescindible para delinear la política portuaria, íntimamente relacionada con las políticas de desarrollo económico nacional.

Nuestro país atravesó sucesivas etapas que van desde la aplicación estricta de los dispositivos constitucionales en materia de habilitación de puertos, hasta el momento actual, en que el sistema se fue distorsionando al punto que en muchos casos, o bien no existe encaje legal ninguno que brinde respaldo a una actividad donde el interés público se encuentra involucrado, o bien se trata de concesiones vencidas y no normalizadas, o bien de imperfectos títulos de ocupación de zonas portuarias con déficit o inexistencia de mecanismos de contralor.

Se hace preciso ordenar y legitimar todas estas situaciones como paso previo imprescindible para encarar una política portuaria de largo alcance acorde a las necesidades de nuestro comercio interno e internacional y a los cambios técnicos que registra la operatoria portuaria.

El primer objetivo de este proyecto es cumplir con lo que la Constitución Nacional dice que corresponde al Honorable Congreso: habilitar los puertos que considere necesarios.

Retomando el ejercicio de la facultad constitucional, se debe, pues, legitimar mediante la respectiva ley de habilitación, a las estaciones portuarias que carezcan de ella o que adolezcan de déficit legales que virtualmente las colocan en situación clandestina, y dejar establecidas las condiciones a que deberán ajustarse éstas y las que se instalen en el futuro.

El segundo objetivo es conocer, con datos confiables y actualizados, cuál es la capacidad operativa portuaria de la República Argentina; saber qué tenemos y qué nos hace falta en nuestro litoral fluvial y marítimo; cómo y qué se opera y los cambios sucesivos que se registren. Sin este conocimiento, resulta ocioso planificar un sistema portuario, crear estructuras y superestructuras de explotación o experimentar sobre nuevas formas jurídicas. Y además, resulta imposible ejercer eficientemente la facultad de regular el comercio que también al Honorable Congreso le está confiado.

A esta necesidad tan obvia de conocimiento actualizado de la realidad, obedece la creación del Registro Nacional de Puertos y el recabamiento permanente de datos por parte de las autoridades que jurisdiccionalmente tienen competencia en esta materia: las de la Nación.

Los datos asentados en este Registro serán públicos, como corresponde a toda atestación de actividad económica que se realiza en el seno de una república, y su indispensable complemento es el sistema de inspecciones y contralor permanente de la exactitud de los datos allí veicados y de la actividad global desplegada por todos los puertos habilitados.

El tercer objetivo de este proyecto, es facilitar un trámite tanto para la apertura y puesta en funcionamiento de nuevos puertos como para la ampliación de los existentes, llenando un vacío de nuestra legislación que permitirá, con el respaldo de una ley de habilitación en forma, encarar las inversiones que este tipo de explotación demanda.

Oscar S. Lambert. — Jorge Maztkin. — Antonio L. Bonifasi. — Daniel Docena. — Raúl Carignano.

—A las comisiones de Transportes y de Defensa Nacional.

5

Proyecto de declaración

La Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA:

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Obras y Servicios Públicos - Secretaría de Transportes disponga una bonificación del 50 % en los pasajes de Ferrocarriles Argentinos, para los empleados y obreros con relación de dependencia, que viajen con su familia a zonas de turismo con una estadía mínima de 7 días y máxima de 21 días; contra la presentación de la orden de vacaciones extendida por el sindicato u obra social correspondiente.

Teófilo Iglesias Villar. — Herminio Iglesias.

7. Ley 21.281

Otro antecedente legislativo a tener en cuenta, es la mencionada ley, cuyo artículo 1º incorporó un nuevo capítulo a la ley 11.683 (entonces t.o. 1974), estableciendo un régimen de actualización de los créditos a favor del Estado, administración central o descentralizada y de los créditos a favor de los particulares, emergentes de impuestos, tasas, contribuciones y multas. Esta normativa no modificó la ley 11.683 en lo referente a su ámbito de aplicación genérico, sino que por el contrario, circunscribió su aplicabilidad en lo que hace a las tasas únicamente para contemplar un sistema de actualización monetaria.

8. Corte Suprema de Justicia de la Nación. Doctrina

La Corte, en el fallo mencionado precedentemente, ha resuelto que es de aplicación el artículo 1º de la ley 11.585, que establece el plazo decenal para la prescripción de los impuestos, al plazo de prescripción de las deudas por los servicios que presta Obras Sanitarias de la Nación.

Para dicho resultado, el alto tribunal, se ha basado en que, ante la falta de una disposición expresa que regule la prescripción en los recursos percibidos por OSN, es menester encontrar una regla hermenéutica que llene el vacío legal. Dicha norma la encuentra en los principios del derecho tributario, sin necesidad de recurrir al derecho común, al que sólo debe recurrirse con carácter supletorio posterior, cuando aquellas fuentes no resulten decisivas.

Es por ello, que la única operación interpretativa que considera posible, es la de integrarla con otra disposición propia del ámbito del derecho tributario que contenga un régimen de prescripción que resulte adecuado para el fin que se pretende, por lo que es razonable aplicar el plazo decenal contenido en el artículo 1º de la ley 11.585, con referencia al caso que nos ocupa, por ausencia de norma legal específica, y en base a los principios que rigen el derecho tributario.

9. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil. Fallos plenarios

En dichos fallos plenarios, el tribunal consideró que el caso debía regirse por lo dispuesto en el artículo 4.027, inciso 3º del Código Civil. En el decisorio, y al aplicar una norma de derecho común, consideró que la laguna legislativa, debía llenarse acudiendo al principio de interpretación analógica.

Confirmando sus fundamentos, al comprobar que las tasas e impuestos son categorías distintas, y por consiguiente diferentes sus consecuencias y el régimen de prescripción, le es inaplicable la ley 11.585, que se refiere expresamente a impuestos y multas.

De acuerdo a lo establecido por la Corte Suprema de Justicia al poner de manifiesto la existencia de un vacío legal, como así también lo expresado por la Cámara Nacional Civil en el fallo plenario O.S.N./Galvalisi, marzo 30 de 1983, en el voto en disidencia, en donde se destaca la necesidad de una modificación legislativa al respecto, propiciamos la reforma de la ley 13.577 en

su texto según ley 20.324, incorporando un párrafo a su artículo 44, con el fin de establecer el plazo quinquenal para la prescripción de la acción tendiente al cobro de los servicios prestados por la empresa O.S.N. Por todo esto es que considero que el plazo de cinco años es en la actualidad suficiente para que el ente prestatario pueda obrar con adecuada diligencia en el plazo propuesto, con auxilio de los modernos sistemas de computación, los que pueden ser utilizados en todo momento para detectar la nómina de deudores y contribuir por vía legislativa a la reafirmación de la seguridad jurídica, de manera que todos los ciudadanos conozcan con certeza el término durante el cual podrán serles reclamadas las tasas por servicios prestados por Obras Sanitarias de la Nación.

También quiero agradecer la colaboración de los doctores Ricardo Gronshy, Ricardo Sokol y Bernardo de Speluzzi pertenecientes al Departamento de Apoyo a Comisiones.

Juan Trilla.

—A la Comisión de Legislación General.

9

Nota de la señora senadora Rivas por la que solicita se reproduzca un proyecto de ley de su autoría, juntamente con otros señores senadores

Al señor secretario parlamentario del Honorable Senado de la Nación, doctor Antonio J. Macrís.

S/D.

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted solicitándole tenga por reproducidos los términos del proyecto S.-862/86 que reproduce a su vez el proyecto S.-558/84, girado a las comisiones de Educación y Presupuesto y Hacienda, cuya autoría nos corresponde junto a otros legisladores, sobre el tema "Ley orgánica de universidades nacionales", posibilitando su tratamiento en los próximos períodos ordinarios.

Saludamos a usted con la mayor distinción.

Olijela del Valle Rivas.

—A las comisiones de Educación y de Presupuesto y Hacienda.

10

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

LEY NACIONAL DE PUERTOS

CAPÍTULO I

Ámbito de aplicación

Artículo 1º— Todos los aspectos vinculados con la habilitación, utilización, operación y administración de los puertos públicos o privados existentes o a crearse en

el territorio de la República, se rigen por la presente ley y por las normas reglamentarias que dicte el Poder Ejecutivo nacional.

A los fines de la presente ley serán considerados puertos, sin que a su respecto resulten aplicables los artículos 2.340, 2.639 y 2.640 del Código Civil, los espacios acuáticos y zonas terrestres, e instalaciones fijas, con características naturales y/o artificiales, aptos para las maniobras de fondeo, atraque, desatraque, carga y descarga y permanencia de buques y/o artefactos navales, con el objeto primordial de proceder a la transferencia de mercaderías y pasajeros entre el medio terrestre y acuático y que sean objeto de habilitación por la autoridad de aplicación.

Art. 2º — Están excluidos del régimen de la presente ley aquellos puertos destinados y habilitados exclusivamente para uso militar.

CAPÍTULO II

Del dominio y utilización de los puertos

Art. 3º — Los puertos existentes o futuros serán según la titularidad del dominio del inmueble donde se encuentren ubicados:

1. Puertos estatales.
 - 1.1 Puertos nacionales.
 - 1.2 Puertos provinciales.
 - 1.3 Puertos municipales.
2. Puertos privados.

Art. 4º — Según su uso independientemente de la titularidad del dominio del inmueble donde se encuentren ubicados, los puertos se clasifican en:

- a) De uso público;
- b) De uso particular.

Serán considerados de uso público aquellos puertos que ofrezcan y presten servicios en forma pública y regular a todos los buques, armadores, cargadores y recibidores de mercaderías que quieran operar en ellos.

Serán considerados de uso particular los que ofrezcan y presten servicios a buques, armadores, cargadores y recibidores de mercaderías determinadas, siendo de actividad no regular y restringida a las propias necesidades de sus titulares o a las de los terceros vinculados contractualmente con aquéllos.

Según su destino e independientemente de las clasificaciones en los artículos precedentes, los puertos pueden ser:

1. Comerciales e industriales.
2. No comerciales (científicos, deportivos o recreacionales de uso múltiple).

Se entiende por puertos comerciales, aquellos cuyo destino sea la satisfacción de las necesidades y la prestación de servicios a buques, armadores, cargadores, o recibidores de mercaderías que paguen un precio por tales servicios.

Son considerados puertos industriales aquellos que operan con cargas integradas al proceso industrial o

extractivo propio de las instalaciones de las plantas a las cuales deberán encontrarse integrados operativamente.

Art. 5º — Los puertos que a la fecha de promulgación de esta ley, se encuentren en funcionamiento, conforme a las normas que regulaban la materia hasta dicha oportunidad, se considerarán habilitados en forma definitiva, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 7º y abonando la tasa de habilitación que establezca la autoridad competente.

Art. 6º — Los puertos privados, cualquiera sea la utilización, serán administrados, operados y explotados por sus titulares o por quienes éstos designen.

Art. 7º — Todos los puertos habilitados en el territorio y aguas jurisdiccionales de la Nación, estarán sometidos al control de seguridad náutica, de la navegación, seguridad pública portuaria y sanidad animal y vegetal, régimen laboral, contaminación de las aguas, aduanas y migraciones y a la legislación que dicte el Congreso de la Nación en lo referente a la navegación y comercio por agua internacional e interjurisdiccional.

Los controles indicados precedentemente y que sean responsabilidad de organismos nacionales según la legislación en vigor, serán coordinados por la autoridad de aplicación, a los efectos exclusivos de que no interfiera a las operaciones portuarias.

Art. 8º — Serán considerados puertos de uso público aquellos que ofrezcan y presten servicios en forma pública y regular a todos los buques armadores, cargadores o recibidores de mercaderías que quieran operar en ellos.

Art. 9º — Serán considerados puertos de uso particular aquellos que, perteneciendo a cualquiera de los titulares indicados en el artículo anterior, presten servicios a buques, armadores, cargadores o recibidores determinados, siendo su actividad no regular y restringida a las propias necesidades de sus titulares o a las de terceros vinculados contractualmente con aquéllos.

CAPÍTULO III

Puertos estatales

Art. 10. — Los puertos estatales podrán ser utilizados, explotados y administrados directamente por sus titulares, o cedidos en uso o locación a personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, conforme a las disposiciones de la presente ley.

Art. 11. — La administración de los puertos estatales podrá celebrar con particulares conjunta o accesoriamente a los contratos de locación o concesión, de uso previstas en el artículo 10, a fin de autorizar a éstos a reparar, modificar, ampliar o reducir las instalaciones existentes, o a construir nuevas instalaciones, dársenas, escolleras o cualquier otro elemento necesario para la prestación de servicios portuarios.

Art. 12. — Cuando los acuerdos previstos en el artículo 10 comprendan las obras o construcciones determinadas en el artículo anterior, los plazos de vigencia de tales acuerdos tendrán el término mínimo que determine la reglamentación, suficiente para permitir la amor-

tización racional de las obras, pudiendo renovarse por períodos similares.

Art. 13. — En caso de licitación de obras públicas para la construcción o reparación de puertos e instalaciones, muelles, elevadores, terminales de contenedores y toda otra instalación principal o accesoria, las autoridades públicas comitentes, podrán celebrar acuerdos de anticresis.

CAPÍTULO IV

Puertos construidos y operados por particulares

Art. 14. — Las personas privadas podrán construir puertos en terrenos de su propiedad exclusiva, o en terrenos cedidos o aportados por entidades estatales o mixtas, destinados a prestar servicios portuarios en forma pública o particular, sometidos a todas las normas y reglamentaciones que regulen la materia.

La reglamentación establecerá los servicios mínimos y esenciales que deberán prestarse a los buques que operen en ellos y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales de control.

Cuando se autorice la prestación de dichos servicios por los propios titulares, los mismos quedarán bajo el control de la autoridad competente.

Art. 15. — Las personas privadas podrán solicitar autorizaciones para construir puertos o instalaciones portuarias de carga y descarga en terrenos fiscales para el desarrollo de actividades portuarias públicas o particulares, abando la tasa de habilitación que se fije.

La reglamentación establecerá los servicios mínimos a prestarse a los buques e instalaciones conforme al artículo anterior.

Art. 16. — Las personas privadas que operen en puertos privados estarán exentas del pago de derechos o tasas sustitutivas de los servicios portuarios que prestan los puertos del Estado próximos y que no sean prestados efectivamente por éstos.

Art. 17. — Los buques que operen en los puertos privados estarán exentos del pago de derechos, tasas o aranceles por la entrada, fondeo, amarre, permanencia y salida de los muelles o instalaciones de carga y descarga de tales puertos. Sólo estarán obligados al pago de los servicios de practica, amarra y/o controles técnicos, sanitarios o similares que presten en forma efectiva las autoridades nacionales competentes.

Art. 18. — La habilitación de los puertos contemplados en este capítulo mantendrá su vigencia, mientras continúe la actividad de quien lo solicita y el mantenimiento de las condiciones técnicas y operativas garantizadas exigidas por la presente ley y que dieron lugar a la habilitación correspondiente.

CAPÍTULO V

Puertos industriales

Art. 19. — Serán considerados como puertos industriales a los fines de la presente ley, aquellos conjuntos de obras de profundidad, canalización, dragado, cons-

trucciones civiles, equipos, instalaciones y maquinarias destinadas y/o afectadas en forma principal o accesoria a ser utilizadas para la entrada, fondeo, amarre, carga y/o descarga de buques o artefactos navales, ya sea que tales puertos se encuentren total o parcialmente ubicados sobre terrenos fiscales o en forma exclusiva en terrenos particulares y siempre que se hallen encuadrados dentro de los requisitos y presupuesto que a continuación se enumeran:

- a) Deberán encontrarse integrados operativamente a las instalaciones destinadas al proceso industrial o extractivo propio de éstas;
- b) Deberán haber sido construidos con recursos de empresas privadas, mixtas o de organismos o empresas públicas, siempre que en todos los casos su destino y afectación sea el uso particular o específico de las mismas.

Art. 20. — La habilitación de los puertos industriales que otorgará la autoridad competente, mantendrá su vigencia mientras continúe la actividad industrial a que sirvan de complemento las instalaciones portuarias y éstas no están destinadas o afectadas en forma total o parcial a una actividad distinta o desvinculada de aquella para la que fueron construidas y habilitadas. No obstante lo establecido en el párrafo anterior, no se considerará cambio de actividad la modificación de las instalaciones que resulten del cambio tecnológico en el proceso industrial, de las exigencias del mercado, de las materias primas o productos elaborados que se embarquen o desembarquen en dichos puertos.

Art. 21. — En los puertos industriales sólo podrán ingresarse o despacharse cargas destinadas exclusivamente a los titulares de la actividad industrial, no pudiendo ser utilizados por terceros sin aprobación de la autoridad competente.

Art. 22. — Los puertos industriales deberán contar con la habilitación aduanera pertinente y deberán dar cumplimiento y adaptar sus instalaciones a las normas que establezca la Administración Nacional de Aduanas y las autoridades nacionales sanitarias y de migraciones en cada caso.

CAPÍTULO VI

Autoridad de aplicación

Art. 23. — La autoridad de aplicación de la presente ley, será la que determine el Poder Ejecutivo nacional en el ámbito del Ministerio de Obras y Servicios Públicos y tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Reglamentar, dirigir y coordinar todo lo relativo a la actividad portuaria pública y privada en el país, dentro del marco de la legislación federal en la materia y en concordancia con lo previsto en el artículo 7º;
- b) Autorizar la creación de las sociedades administradoras de puertos dictando sus respectivos estatutos;
- c) Promover y hacer efectiva la modernización, eficiencia y economicidad de cada uno de los puertos;

- d) Estimular y facilitar la intervención de la actividad privada en la explotación y administración de los puertos;
- e) Controlar dentro del ámbito del territorio nacional, de sus costas y aguas jurisdiccionales, el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley y de las reglamentaciones que en su consecuencia se dicten;
- f) Actuar como autoridad delegada para la habilitación de los puertos e instalaciones portuarias;
- g) Controlar que los titulares de las habilitaciones portuarias otorgadas den cumplimiento a los proyectos constructivos y operativos que justificaron su solicitud y den a los puertos o instalaciones portuarias la finalidad que condicionó la habilitación. La autoridad de aplicación podrá suspender hasta que sea restablecida, o cancelarla definitivamente, cuando circunstancias graves y debidamente aprobadas acrediten la imposibilidad de su restablecimiento;
- h) Dictar las reglamentaciones técnicas para la habilitación de las obras de ribera de los puertos estatales (nacionales, provinciales y municipales) y de los privados;
- i) Intervenir en la aprobación de los planes reguladores de los puertos del Estado nacional;
- j) A su requerimiento, dar asesoramiento técnico y jurídico a las provincias y municipios que promuevan la instalación de puertos en sus respectivos territorios;
- k) Promover las inversiones privadas en la actividad portuaria;
- l) Entender en los problemas de coordinación y diferendos que se susciten, entre los distintos puertos, arbitrando en su caso las medidas pertinentes, cuando le sea requerido;
- m) Proponer al Poder Ejecutivo las políticas generales en materia portuaria y de vías navegables;
- n) Participar en la determinación del régimen de trabajo en los puertos e instalaciones portuarias del Estado nacional;
- ñ) Participar en la fijación del régimen tarifario de aquellos servicios portuarios que son prestados por otros organismos nacionales;
- o) Fijar el plan de dragado de mantenimiento de las vías navegables, así como también las tareas relacionadas a la apertura de nuevas vías navegables;
- p) Coordinar la acción de las autoridades concurrentes dentro del ámbito portuario y entender en los diferendos que se puedan suscitar entre los sectores interesados;
- q) Establecer acuerdos delimitando las responsabilidades de dragado de cada puerto, en el caso que ello fuera necesario para precisar zonas de dudosa responsabilidad;
- r) Las demás que le fije el Poder Ejecutivo nacional.

En el cumplimiento de dichas funciones y sin perjuicio de sus facultades para resolver lo que entienda corresponder, la autoridad de aplicación recabará la opinión del consejo portuario, atendiendo en lo posible a sus dictámenes tanto cuando se hayan elaborado a su pedido, como cuando lo fueran de oficio por dicho organismo.

Art. 24. — Créase el consejo portuario, que tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Elaborar y elevar a la autoridad de aplicación, los dictámenes que la misma le requiera en cumplimiento del artículo 23;
- b) Elaborar y elevar a la autoridad de aplicación, dictámenes de oficio en todos los temas que se vinculen directa o indirectamente con las funciones atribuidas a la misma en el artículo 23;
- c) Dictar su propio reglamento.

El presidente y los vocales no percibirán remuneración alguna del consejo portuario. La infraestructura para su funcionamiento será suministrada por la autoridad de aplicación.

Art. 25. — El consejo portuario estará integrado por: un presidente y veintidós vocales.

- a) Un representante designado por la autoridad de aplicación que tendrá el carácter de presidente;
- b) Doce representantes designados por Misiones, Chaco, Formosa, Corrientes, Entre Ríos, Buenos Aires, Santa Fe, Chubut, Río Negro, Santa Cruz, Tierra del Fuego y Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires;
- c) Un representante designado por la Administración Nacional de Aduanas;
- d) Un representante designado por la Armada Argentina;
- e) Un representante designado por la Prefectura Naval Argentina;
- f) Un representante designado en forma unificada por las asociaciones privadas o cámaras gremiales empresarias de carácter nacional, que agrupen a las empresas vinculadas a los servicios portuarios;
- g) Un representante designado en forma unificada por las asociaciones privadas o cámaras gremiales empresarias de carácter nacional, que agrupen a las empresas vinculadas a los usuarios;
- h) Un representante designado en forma unificada por las asociaciones privadas o cámaras gremiales empresarias de carácter nacional que agrupen a los propietarios de puertos particulares, industriales o no comerciales;
- i) Un representante designado en forma unificada por las asociaciones cooperativas propietarias de puertos particulares; industriales o no comerciales;
- j) Un representante designado en forma unificada por las sociedades anónimas administradoras de puertos estatales;

- k) Un representante por la sociedad del Estado Administración General de Puertos;
- l) Un representante designado en forma unificada por las entidades gremiales laborales vinculadas a la actividad portuaria.

CAPÍTULO VII

Sociedades administrativas de los puertos estatales

Art. 26. — Los puertos del Estado nacional que no operen bajo el régimen del artículo 27, serán administrados por la sociedad del Estado Administración General de Puertos.

Art. 27. — La autoridad de aplicación de la presente ley dispondrá la constitución de las sociedades de derecho privado para la administración y operación de los puertos de Bahía Blanca, Buenos Aires, Puerto Madryn, Quequén, Rosario y San Antonio Este, promoviendo la participación de las provincias, municipios y de las personas públicas y privadas usuarios de dichos puertos. En el caso de que estas sociedades no puedan constituirse dentro de los 180 días de reglamentada la presente ley para cada uno de los puertos indicados se constituirán sociedades anónimas con participación estatal mayoritaria en los términos de los artículos 308 a 314 de la ley 19.550.

La autoridad de aplicación dispondrá que los puertos incluidos en el artículo 26 pasen a ser administrados y operados dentro del contenido del presente artículo cuando su situación así lo permita.

Art. 28. — El Poder Ejecutivo nacional autorizará los estatutos de las sociedades que se constituirán de conformidad con el artículo 27.

CAPÍTULO VIII

Disposiciones transitorias

Art. 29. — Deróganse las leyes 14.467, 16.478, 16.971, 22.080; decretos 4.263/56, 6.675/63, 7.996/56, 10.050, ratificado por ley 13.895, 8.803/69 y demás normas reglamentarias que se opongan a la presente ley.

Art. 30. — El Poder Ejecutivo nacional deberá reglamentar la presente ley en un período de 180 días a partir de la promulgación de la misma.

Art. 31. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Juan Trilla.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El proyecto de ley nacional de puertos que se eleva a vuestra consideración, tiene por objeto fundamental lograr la impostergable modernización y racionalización del sistema portuario argentino.

La obsolescencia de las instalaciones, la falta de mantenimiento de edificios y equipos, la centralización burocrática, son algunos de los factores que han convertido a los puertos argentinos entre los más caros e ineficientes del mundo.

La instauración de un régimen legal claro, constituirá el punto de partida para lograr la renovación portuaria que el país reclama.

Lo fundamental del proyecto consiste en la descentralización de la administración de los puertos. Con el régimen propuesto, las provincias podrán recuperar su perdida potestad sobre los puertos que existen en sus litorales, sin perjuicio de las facultades indelegables de la Nación en materia de regulación del comercio exterior e interprovincial, de seguridad, sanidad, preservación del medio ambiente y recaudación aduanera.

La federalización y descentralización sobre las que se asienta el proyecto de ley nacional de puertos se traduce en la creación de sociedades que tendrán a su cargo la administración de los puertos, bajo la supervisión de la autoridad de aplicación, que establecerá las pautas generales de su constitución y funcionamiento.

Dentro de este criterio básico se clarifica el *status* jurídico de los puertos privados, que en los últimos años han proliferado al amparo de autorizaciones precarias y que se han constituido en un factor insustituible de renovación y modernización portuaria.

Como elemento adicional de la inspiración federalista de este proyecto de ley se inscribe la creación del consejo portuario, en el cual tendrán representación las provincias y municipios interesados y los distintos sectores vinculados a la actividad portuaria.

La determinación de las tarifas por los diversos servicios portuarios quedará librada a las respectivas sociedades autónomas.

La falta de recursos nos exige encarar la búsqueda de soluciones no tradicionales, como ser, la incorporación de los usuarios y de los trabajadores a la conducción de la actividad portuaria.

La exportación, factor clave en el desenvolvimiento de nuestra economía, exige un puerto ágil, moderno, y eficiente y este proyecto servirá como factor iniciador del cambio que todos anhelamos.

Juan Trilla.

—A las comisiones de Asuntos Administrativos y Municipales, de Obras Públicas, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda.

11

Proyecto de declaración

El Senado de la Nación

DECLARA:

Deplorar el trágico derribamiento de un avión de pasajeros iraní tras el ataque del crucero norteamericano Vincennes en aguas del golfo Pérsico.

Manifestar su profunda consternación por la pérdida de vida humanas y expresar sus sinceras condolencias a los familiares de las víctimas, al pueblo y gobierno de Irán ante este doloroso acontecimiento.

Reclamar el completo esclarecimiento de las circunstancias, las condiciones y responsabilidades que han hecho posible este trágico episodio.

Exhortar a la más rápida detención del conflicto armado entre Irán e Irak y reafirmar su convencimiento de que la mejor respuesta de la comunidad internacional ante este infortunio, será un renovado esfuerzo para poner fin a la guerra entre ambas naciones y asegurar definitivamente la paz y la estabilidad en la región.

Hipólito Solari Yrigoyen.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Un avión comercial de Iran Air con doscientas noventa personas a bordo fue derribado recientemente por un buque de guerra norteamericano, el crucero misilístico Vincennes, en aguas del golfo Pérsico.

La magnitud de la tragedia y las circunstancias no esclarecidas en que tuvo lugar el incidente, despiertan en todas las latitudes un sentimiento de congoja y de preocupación.

La comunidad internacional debe conjugar todos los esfuerzos para evitar que acontecimientos de esta naturaleza puedan repetirse.

Desde 1946 más de cuarenta incidentes se han producido con aeronaves comerciales atacadas u obligadas a descender en zonas de conflicto o militarmente sensibles.

El 3 de mayo de 1982 dos aviones de combate iraníes atacaron a un avión argelino en vuelo de Chipre a

Teherán. Murieron entonces las catorce personas que viajaban en la aeronave, entre ellas el canceller argelino.

El 19 de septiembre de 1983 un Boeing 747 de Korean Airlines fue derribado por un caza soviético luego de infringir el espacio aéreo de la URSS cerca de la isla de Sakhalin y las doscientas sesenta y nueve personas que viajaban a bordo resultaron muertas a consecuencia del ataque.

El Honorable Senado de la Nación no puede permanecer ajeno a este doloroso episodio, que recoge ahora el clamor de la prensa mundial. No podemos sino condenar este hecho, que aparece como un trágico error, y reclamar su total esclarecimiento. Tal como expresara Javier Pérez de Cuellar, secretario general de la ONU, si se quiere evitar la repetición de una tragedia como ésta, las responsabilidades no deben ser ignoradas.

Por último, es preciso reafirmar en estas circunstancias nuestras convicciones pacifistas. Para ello el proyecto contempla exhortar a la detención del prolongado conflicto entre Irán e Irak y convocar al conjunto de la comunidad internacional, particularmente a los Estados miembros permanentes del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, para renovar a partir de esta tragedia los esfuerzos y el impulso necesarios que permitan alcanzar rápida y definitivamente la paz en la región.

Hipólito Solari Yrigoyen.

—A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.

- b) Promover las medidas destinadas a lograr la complementación y eficiencia de la actividad gubernamental de las distintas jurisdicciones en materia agropecuaria;
- c) Analizar los problemas del sector agropecuario que interesen a más de una provincia, incidan en el interés nacional, y proyectar soluciones para cada caso.

Art. 5º — A través del Ministerio del Interior se cursarán las invitaciones a los gobiernos de las provincias, invitándolos a adherir a la presente ley.

Art. 6º — La primera reunión del mencionado consejo se realizará en el lugar y la fecha que determine el señor secretario de Agricultura, Ganadería y Pesca o a pedido de cinco o más representantes provinciales. En tal oportunidad se propondrá y aprobará las normas reglamentarias de su funcionamiento.

Art. 7º — La presente ley será reglamentada en el término de sesenta (60) días a partir de la fecha de promulgación.

Art. 8º — La presente ley tendrá vigencia a partir de los ocho (8) días de su promulgación.

Art. 9º — Derógase la ley 20.310 y toda otra legislación que se oponga a la presente.

Art. 10. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Jorge R. Matzkin. — Rubén H. Marín.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Hacia mayo de 1973 el gobierno de facto de turno sancionó la ley 20.310, por cuyo articulado se creó el Consejo Federal Agropecuario, con el propósito de instrumentar un mecanismo institucional que evitando la dispersión de esfuerzos contribuyera a la coordinación con los gobiernos provinciales de las políticas nacionales para el sector agropecuario.

La estructuración que se le dio a este consejo fue revelando sus rigideces para atender con eficacia los objetivos sustanciales que motivaron su creación.

Por otra parte, no obstante haber sido un avance en el esquema de relacionamiento entre el gobierno federal y los estados provinciales, quedó atrapado por la filosofía política de una inercia de concentración, que hoy debemos conocer.

A la luz de un nuevo concepto de federalismo, de base solidaria y de naturaleza concertativa, surge este nuevo perfil organizacional para el consejo, entre cuyas innovaciones figura el acogimiento de un ámbito ejecutivo cuya representatividad es de base regional.

La región aparece como el ámbito más adecuado para la planificación y articulación de políticas tendenciosamente orientadas a la vertebración real de la Nación, para la concreción de un despegue armónico y autosustentado.

A esta altura del desarrollo político nacional es inconcebible que se sigan diseñando políticas para el sector, sea de formación de precios, estrategias de comercialización o de sanidad sin que sean precedidas de una adecuada concertación federal con los gobiernos locales.

Precisamente este consejo debería ser eficaz para evitar esa tendencia a la sucursalización política de las provincias, con la consecuente atenuación de su autonomía real operativa.

Si estamos contestes en que un modelo societal está agotado, tanto en su inserción externa como en su coordinación interna, generemos los mecanismos que nos hagan posible la construcción de un nuevo orden económico, político y social, en el que las provincias recuperen su protagonismo vital.

Por los argumentos expresados dejamos fundado el presente proyecto de ley, para el que solicitamos el voto positivo de los señores legisladores.

Jorge R. Matzkin. — Rubén H. Marín.

—A la Comisión de Agricultura y Ganadería.

II

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Se regirá por la presente ley todo lo relacionado con el dominio de las vías navegables y los puertos.

Art. 2º — El dominio sobre las vías navegables pertenece a las provincias ribereñas, sin perjuicio de la jurisdicción federal sobre la navegación.

Art. 3º — Cada provincia tiene el dominio sobre el cauce del río desde su línea de ribera hasta el *thalweg* del mismo. El cauce de un río navegable se extiende desde la línea de más baja marca de una margen hasta la similar de la otra.

Art. 4º — Los puertos existentes o a crearse en el territorio de la República se regirán por la presente ley y sus normas reglamentarias. Quedan exceptuados los puertos o instalaciones militares.

Art. 5º — Se autoriza al Poder Ejecutivo la habilitación de nuevos puertos, con aprobación del Congreso de la Nación, en virtud de lo establecido por el artículo 67 inciso 9 de la Constitución Nacional.

Art. 6º — Los puertos existentes o futuros serán según su dominio:

- a) Puertos nacionales;
- b) Puertos provinciales;
- c) Puertos municipales;
- d) Puertos de corporaciones públicas;
- e) Puertos privados;

Ellos podrán ser públicos, privados o mixtos, conforme a la naturaleza de su dominio, pudiendo diferenciarse, a su vez, en:

- a) Puertos comerciales e industriales;
- b) Puertos no comerciales (depósitos, científicos, deportivos, de uso múltiple).

Art. 7º — Se establece que serán autoridades competentes en la materia el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Marina Mercante y el Consejo Federal Portuario. Las provincias y municipios en los puertos provinciales, municipales, privados o deportivos de su jurisdicción.

Art. 8º — El Consejo Federal Portuario estará constituido por un directorio integrado con representantes de todas las provincias con puertos y vías navegables en su jurisdicción, un representante del Ministerio de Obras y Servicios Públicos y un representante de la Secretaría de Marina Mercante. La Presidencia será ejercida por el representante del Ministerio de Obras y Servicios Públicos y la Vicepresidencia por cualquiera de los otros directores elegido por la mayoría de los mismos.

La duración de los directores será de cinco años y el presidente y vice tres años en su función pudiendo en ambos casos ser reelegidos.

Art. 9º — El Consejo Federal Portuario dictará su propio reglamento y recibirá asistencia técnica de un consejo asesor integrado por las cámaras empresarias, gremiales y profesionales, de los distintos sectores representativos de la actividad portuaria.

Art. 10. — El consejo funcionará como un ente autárquico que asegure su cometido. Será el encargado de la planificación y coordinación de las políticas a implementarse, estableciendo planes reguladores de los puertos nacionales y provinciales. Las mismas incluirán requerimientos de modernización adecuados.

Art. 11. — La Secretaría de Marina Mercante tendrá a su cargo las siguientes responsabilidades:

- a) Coordinar los aspectos técnicos, jurídicos y administrativos para la habilitación de los nuevos puertos dispuestos por el Poder Ejecutivo nacional;
- b) Brindar asesoramiento técnico y jurídico a las provincias y municipios para reglamentar el desarrollo de los puertos, las obras de ribera, la prestación de servicios de infraestructura, seguridad, limpieza, mantenimiento y operaciones de carga, descarga, ensilaje, abastecimiento;
- c) Requerir la colaboración de la Prefectura Naval Argentina para el cumplimiento de las medidas de seguridad y lo concerniente a la contaminación de las aguas por las operaciones de los buques atracados o muelles o que operen en radas interiores o exteriores. La Dirección Nacional de Hidrografía Naval tendrá a su cargo las tareas de balizamiento y mantenimiento del mismo que hacen a la seguridad de la navegación. Las provincias tendrán dicha responsabilidad en los puertos, en los cauces de los ríos y canales de su jurisdicción, pudiendo delegar en terceros la realización de tales tareas;
- d) Establecer la estructuración de la Capitanía General de Puertos, organismo que ordenará la acción, horarios, operaciones, de las actividades de los distintos organismos que actúan en el puerto y afectan la operación de los buques, de forma tal que las actividades de esos organismos se ajusten a las exigencias comerciales y operativas de cada puerto para su mejor eficiencia;
- e) Planificar el mantenimiento de las vías navegables principales y establecer acuerdos delimitando las responsabilidades de dragado de cada puerto;

- f) Designar las autoridades portuarias de los puertos nacionales;
- g) Promover inversiones privadas en las áreas portuarias, especialmente en dragado y balizamiento;
- h) Propiciar la adopción por las provincias y municipios de medidas destinadas a la construcción, explotación y desarrollo portuario.

Art. 12. — Cada puerto será responsable del mantenimiento de las profundidades necesarias para su acceso, dársenas y zonas de muelles.

Art. 13. — Los puertos nacionales que por falta de rentabilidad no puedan funcionar adecuadamente deberán ser administrados por sociedades del Estado o sociedades mixtas.

Podrán, también, ser arrendados en forma total o parcial a empresas privadas para su explotación con permisos de operación.

Art. 14. — Las provincias, municipios, corporaciones públicas y empresas privadas que construyan y administren puertos, están obligadas a cumplir las normas referentes a la construcción, sanidad, aduanas, migraciones y demás concordantes que establezcan las autoridades pertinentes.

La autorización para la construcción de puertos privados se dará previa solicitud en la que se indique la naturaleza de actividad que se piensa realizar, ya sea comercial, industrial, científica, deportiva u otra.

Art. 15. — Los servicios de practicaje de los ríos y puertos serán reglamentados por la Prefectura Naval Argentina en su carácter de policía de la navegación. Los servicios serán prestados con intervención de las asociaciones profesionales de practicaje reconocidas, las que abonarán las tasas provinciales o municipales correspondientes.

Art. 16. — La Nación propiciará la construcción y transferencia de los puertos que actualmente posee, a favor de las provincias, municipios y corporaciones públicas. En tal sentido interesará a las autoridades provinciales y municipales.

Art. 17. — Dentro de los 180 días de la promulgación de la presente el Poder Ejecutivo dispondrá la disolución de la actual Administración General de Puertos y la Dirección de Construcciones Portuarias y Vías Navegables. Se traspasarán el personal y los bienes de dichos organismos portuarios del gobierno nacional, o de las provincias o municipios si se transfirieren puertos a éstos.

Art. 18. — El personal perteneciente a las reparticiones que se disolverán mantendrá en las nuevas asignaciones la jerarquía y remuneración que gozaba a la época de su transferencia.

Art. 19. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Alberto A. Natale.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El presente proyecto constituye un importante eslabón de la amplia reforma legislativa que debe efectuarse para restablecer el federalismo. Está destinado a regular el dominio sobre las vías navegables y los puertos.

Refirmamos el principio del dominio provincial sobre el cauce y las aguas de las vías navegables, sin perjuicio del principio constitucional de la jurisdicción federal en cuanto a navegación.

En materia portuaria se establece un sistema normativo que distingue entre puertos nacionales, provinciales, municipales, de corporaciones públicas y privadas.

El mismo se orienta hacia la descentralización operativa, sin afectar la necesaria coordinación y unidad que debe existir en algunas cuestiones esenciales.

Se contempla la figura de la corporación pública que, en nuestra concepción, permite asociar al sector público con los intereses privados que tienen vinculación con el transporte marítimo y fluvial, ya sea como productores, cargadores u demás factores de la producción, comercialización, etcétera.

También se legisla sobre los puertos privados, que puedan concurrir con su aporte a las exigencias que nuestra Nación tiene sobre la materia.

Se simplifican organismos y autoridades de aplicación, reemplazando algunas existencias a fin de adecuar al sentido de la ley.

Por las razones expuestas solicito se apruebe el presente proyecto de ley.

Alberto A. Natale.

—A las comisiones de Asuntos Constitucionales y de Legislación General.

12

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Modifícase el artículo 31 de la ley 20.539 en la siguiente forma:

Artículo 31. — El banco actuará por cuenta del gobierno nacional en la colocación de empréstitos públicos de cualquier clase y plazo y en la atención de los servicios de la deuda pública interna y externa, previa autorización del Congreso.

Podrá colocar los valores en venta directa, en el mercado o mediante consorcios financieros. Podrá promover y fiscalizar el funcionamiento de éstos, así como integrarlos, caso en el cual asumirá su dirección. El banco no podrá tomar suscripciones al firme.

Cobrará comisión por los servicios mencionados, cargando su importe a la Secretaría de Estado de Hacienda.

Art. 2º — Modifícase el artículo 32 de la ley 20.539 en la siguiente forma:

Artículo 32. — El banco queda facultado para convenir con los agentes fiscales o pagadores, ad referendum del Congreso, las medidas que juzgue más convenientes para la debida atención, por cuenta del gobierno nacional, de los servicios de la deuda pública externa.

Art. 3º — Incorpórase como apartado final del artículo 35 de la ley 20.539, el siguiente:

Dicha información, así como la referida en el artículo 34, será puesta a disposición del Congreso para que ejerza sus atribuciones constitucionales propias.

Art. 4º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Délfor A. Brizuela. — Julio C. Corzo.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Se somete a consideración de la Honorable Cámara de Diputados un proyecto de ley que propone modificaciones a la ley 20.539, Carta Orgánica del Banco Central de la República Argentina. Dichas modificaciones tienen por objeto asegurar la puesta a disposición del Congreso la masa de información que coloque a la institución en condiciones de efectuar eventuales acciones de intervención, aprobación o rechazo en todo asunto vinculado con el tratamiento del endeudamiento público.

Este proyecto de ley se inscribe en un escenario parlamentario no convencional que invita al Congreso a recuperar sus atribuciones propias en materia de endeudamiento público, tal como en forma expresa e indiscutible lo dispone el artículo 67, incisos 3º y 6º y concordantes de la Constitución Nacional.

La propuesta ofrece un cuadro de mínimas modificaciones, graduales y operativas, dado que, por razones que se expondrán, no es aconsejable proponer las reformas estructurales que, estimándose necesarias y deseables, deben ser diferidas por razones de oportunidad.

Fundamentos generales

1. Introducción

1º — En la compleja vida política del siglo XX, los congresos y parlamentos son víctimas de frecuentes agresiones institucionales al tiempo que ven cercenadas muchas de sus atribuciones propias. Esta distorsión padecida por la mayor parte de los gobiernos constitucionales, sin distinción de ideologías o de sistemas, alcanza también al régimen político argentino, a través de una constante histórica que es necesario revertir. Bastaría enunciar algunas secuencias del pasado para advertir cómo el advenimiento de la sociedad de masas, a principios de este siglo, produjo mutaciones importantes en la estructura y funcionamiento del Congreso; cómo en la vida política signada por golpes de Estado e intervenciones militares, el Congreso es blanco cetero y víctima predilecta de las interrupciones constitucionales; cómo el ejercicio de gobiernos arbitrarios se traduce en avances desmedidos del Poder Ejecutivo sobre las atribuciones constitucionales del Congreso.

2º — El restablecimiento del gobierno constitucional, en 1983, no resultó empresa suficiente para que el Congreso, remontado aquella constante histórica iner-

CAPITULO 2

CAPÍTULO 2

Marco de Referencia

En este capítulo se efectúa una descripción física-operativa para los puertos de La Plata y Quequén, y un detalle de la infraestructura portuaria disponible en cada uno de ellos.

Se incluye también una descripción de las principales operaciones portuarias auxiliares que en ellos se prestan.

2.1.- Descripción Física - Operativa

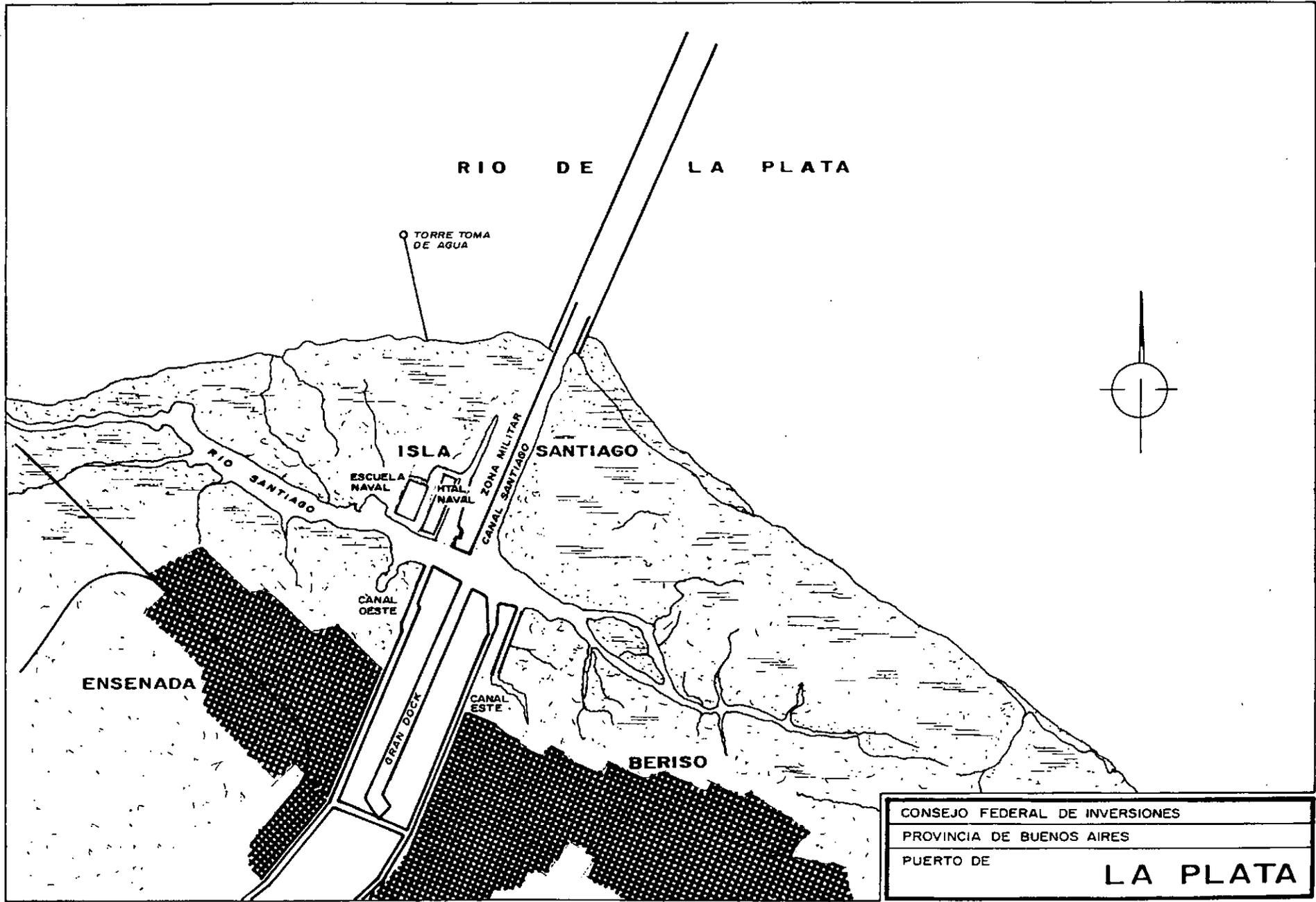
* Puerto de La Plata

La construcción del puerto de La Plata se inició ya en 1883 al poco tiempo de la fundación de la ciudad capital de la provincia de Buenos Aires, y comenzó a funcionar en 1890, incluso antes de que Buenos Aires dispusiera del suyo. Se encuentra ubicado dentro de la provincia de Buenos Aires, sobre la margen derecha del Río de la Plata, a 48 Km de la ciudad de Buenos Aires, más exactamente sobre la isla Santiago a 34 grados, 52 minutos, 01 segundo de latitud sur y 57 grados, 53 minutos de longitud oeste.

Las características de construcción y navegación de este puerto son similares a las de otros puertos sobre el Río de la Plata por el origen artificial de su situación.

El acceso se realiza por un canal, también artificial, que se interna en el río 12 Km en dirección NE y tiene una profundidad promedio al centro de 25,1 pies para un ancho de 20 m. La sección que sobresale de la costa está protegida por dos malecones paralelos de 4.250 m de largo separados 292 metros, mientras que la que atraviesa la Isla Santiago hasta el río homónimo, tiene una longitud de 1850 m y sus riberas están separadas 180 m.

El puerto comprende los sectores Río Santiago, la Base Naval, Gran Dock y el Puerto Ingeniero Rocca perteneciente a la empresa privada Propulsora Siderúrgica.



A este último se llega con un canal de acceso sobre el río Santiago, que desemboca en una dársena de maniobra donde operan buques que transportan productos desde y hacia la planta de fundición y laminación de acero.

En la intersección del canal de acceso al puerto con el río Santiago, que recibe el nombre de Cuatro Bocas, comienza el canal de acceso al Gran Dock.

En la rivera sur del río Santiago, entre el canal de acceso al Gran Dock y el canal lateral oeste, hay muelles, depósitos, elevadores de granos y demás instalaciones portuarias, cuyo conjunto constituye la parte del Puerto denominado Muelles y Depósitos. La Junta Nacional de Granos ha mantenido en buenas condiciones solamente las construcciones capaces de ser utilizadas eventualmente como depósitos de emergencia para lo transportado por medios terrestres.

Cerca del elevador existen algunos depósitos antiguamente utilizados para el almacenamiento de bolsas de granos. Actualmente uno de ellos es ocupado por una compañía química privada quién también utiliza cinco tanques para almacenamiento de productos químicos que están conectados a los atracaderos.

Al final de este canal de acceso se ubicó el Gran Dock propiamente dicho. Este sector está conformado por dos riberas paralelas de 2600 m que siguen la misma dirección NE del canal de acceso al puerto y posee en su extremo interior una amplia Dársena de Maniobras.

La primera parte del Dock posee muelles en ambas riberas, ubicadas a una distancia de 100 m entre sí, siendo diseñado el del Oeste con una leve inclinación hacia el agua. Esta sección ya no es utilizada para maniobras de carga o descarga de mercaderías.

A continuación siguen dos muelles de piedra separados por un canal de 140 m, estando ocupados por atracaderos y tomas de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y por instalaciones de los frigoríficos Armour (en demolición) y Swift. Todas las tomas y sus tuberías conducen el petróleo y sus derivados hasta la destilería que posee Y.P.F. en los terrenos comprendidos entre la dársena de Maniobras y las cercanías de la ciudad de La Plata.

El estado y disposición actual de las instalaciones portuarias son reflejo de la evolución histórica del carácter funcional de las mismas. Las construcciones originales, que fueron diseñadas para atender las exportaciones de carne, han ido desapareciendo o sus características se han transformado paulatinamente.

Instalaciones como las del frigorífico Armour o los muelles, elevadores de granos y depósitos de la zona llamada Muelles y Depósitos, se encuentran actualmente fuera de uso, dejando paso a los depósitos y edificios ocupados por Y.P.F. Esta situación es el fiel reflejo del carácter de las operaciones que realiza actualmente el puerto, inclinadas fundamentalmente a atender las necesidades de la refinería de petróleo allí existente.

Las estadísticas indican en este sentido que en el quinquenio 1984 - 1988 el promedio de movimiento anual en toneladas de petróleo y subproductos ha representado el 81 % del movimiento total de mercaderías, mientras que el último embarque de carnes realizado en el puerto se efectuó en 1970.

Esta transformación operada en el puerto ha afectado incluso al petróleo, ya que el producto crudo actualmente llega en un alto porcentaje por oleoducto desde Puerto Rosales.

Muy poco petróleo puro llega hoy por buque-tanques, siendo el transporte acaparado por los subproductos de la destilería.

Las cifras expresadas a continuación presentan un cuadro de la situación verificada en los últimos cinco años.

Por último, y en relación a la operatoria del puerto descrito, cabe señalar que en cuanto al ingreso de barcos en el año 1988 se anotaron 86 buques de ultramar, 42 embarcaciones de cabotaje marítimo internacional y 990 unidades de cabotaje.

TABLA N°2.1.

ADMINISTRACION PUERTO LA PLATA

MOVIMIENTO DE MERCADERIAS

(Cifras anuales en Tn.)

Productos	1984	1985	1986	1987	1988(i)
Carga General	431	-	-	-	-
Cereal y Subp.	-	-	-	-	-
Pet. Gases. Comb.					
Aceites.	4697226	5634822	4514633	4110196	4337219
Otros	992222	806499	1036030	1148926	1441850
TOTAL	5689879	6441321	5550663	5259122	5779069

Fuente: Administración General de Puertos-Gerencia Comercial

(i) Datos Provisorios.

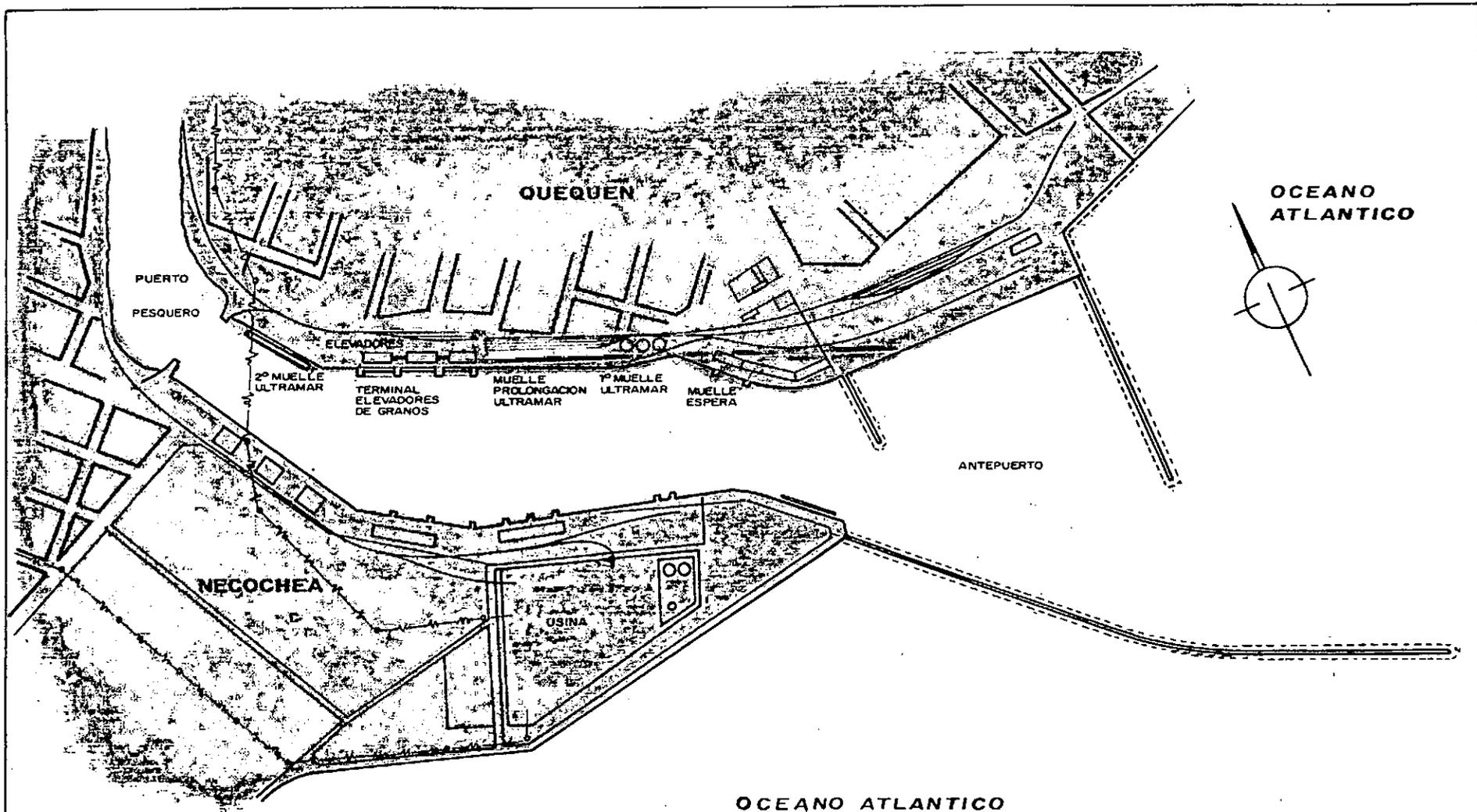
* Puerto de Quequén

La descripción que se desarrolla a continuación se refiere exclusivamente a las instalaciones portuarias ubicadas sobre la margen izquierda del río Quequén. Las mismas son conocidas en conjunto como el Puerto de Quequén y son utilizadas principalmente para la exportación de granos, subproductos y aceites vegetales.

La ciudad sobre la que se asientan, recibe el nombre de Quequén y se ubica geográficamente a 600 Km al sur de Buenos Aires sobre la costa Atlántica. Dicha ciudad fue incorporada al ámbito de la municipalidad de Necochea en el año 1980.

El puerto se desarrolla en la desembocadura del río, y está protegido por dos rompeolas. Uno en la margen sur, se proyecta 1.192 mts. en dirección NO-SE; mientras que el otro, en la margen Norte, se proyecta de N a S 572 mts.

El canal de entrada tiene 210 mts. de ancho y 1200 mts. de largo, con una profundidad máxima de 40 pies y mínima de 26, aunque en la actua-



CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
PROVINCIA DE BUENOS AIRES
PUERTO DE QUEQUEN

lidad el ancho se reduce a 90 mts. y la profundidad se estima en 30,2 pies al cero.

Existe un proyecto para ampliar el ancho del canal de acceso hasta 100 mts., pero la presencia del casco hundido del M.J.Gonlandris en las cercanías del rompeolas norte, y otros dos cascos más en las afueras dan lugar a la formación de bancos de arena, y por lo tanto deben ser inicialmente removidos. Los cascos por si mismos no obstruyen la navegación, aunque los buques de gran porte ven limitados su accionar dado que deben transitar por la mitad sur del canal donde la profundidad es menor que en la parte central. Una vez que esta operación sea llevada a cabo, el canal puede ser dragado para alcanzar la profundidad máxima facilitando de esta manera el tránsito.

El puerto presenta una particularidad en cuanto a su profundidad, especialmente debido a las características que se determinan debido a su emplazamiento en la desembocadura de un río. Las grandes fluctuaciones que manifiesta esta variable ha obligado a la Prefectura Portuaria a reglamentar el acceso de grandes buques, estableciendo márgenes de seguridad de profundidad para embarcaciones que superen los 175 mts. de eslora. La escala establecida por este organismo varía no sólo con la eslora del buque y con la profundidad al cero del puerto, sino también con las características de la marea.

En el espejo de agua de 330.000 m² que forman los rompeolas externos, se encuentra el muelle de tipo marginal de aproximadamente 1000 mts. de longitud, a lo largo del cual se encuentran seis lugares de atraque de 140/150 m cada uno para los buques de ultramar, otros cuatro para los de cabotaje y una banquina de pescadores.

Las características del tráfico principal que afecta al puerto determinan el tipo de instalaciones con que cuenta Quequén. Posee dos unidades elevadoras de granos que tienen una capacidad total de almacenamiento de 98000 Tn., la cual puede ser suplementada con silos que se encuentran a pocos kilómetros de distancia del puerto y cuentan con 250.000/300.000 Tn de capacidad.

Existen además varios depósitos circundados por amplias plazoletas de maniobra, destinadas a la transferencia intermodal de las mercaderías. Los cereales y sus subproductos han participado como promedio en el

84 % del movimiento total de mercaderías registrado en el puerto entre los años 1984 y 1988. Sobre dicho total el 63 % corresponde al trigo, mientras que siguen en importancia la harina y los expellers. Cabe señalar que el año 1988 ha sido atípico en cuanto a la participación de cada producto en el movimiento total.

A pesar de que los cereales y subproductos continúan siendo el principal rubro de exportación del puerto, redujeron su participación al 69 % del total. En contrapartida los combustibles líquidos y aceites pasaron de una participación histórica del 9 % a una del 19 % del total.

Esta situación puede verificarse en las siguientes tablas referidas al movimiento de mercaderías en el Puerto de Quequén.

TABLA N°2.2.

ADMINISTRACION PUERTO QUEQUEN

MOVIMIENTO DE MERCADERIAS

(Cifras Anuales en Tn.)

Productos	1984	1985	1986	1987	1988(i)
Carga General	-	-	-	164284	156938
Cereal Subp.	2046342	2405141	2104055	1892302	1696143
Pet.Gases.Comb.	219140	211832	181913	190865	969155
Aceites					
Otros	52894	57999	76980	53201	153902
TOTAL	2318376	2674972	2362948	2300652	2476138

Fuente: Administración General de Puertos - Gerencia Comercial

(i) Datos Provisorios.

TABLA 2.3.
 ADMINISTRACION PUERTO QUEQUEN
 MOVIMIENTO DE MERCADERIAS
 (Participación Porcentual)

Productos	1984	1985	1986	1987	1988(i)
Carga General	-	-	-	7	6
Cereal.Subp.	88	90	89	82	69
Petr.Gases.Comb.					
Aceites	10	8	8	8	19
Otros	2	2	3	3	6
TOTAL	100	100	100	100	100

Fuente: Administración Gral de Puertos - Gerencia Comercial
 (i) Datos Provisorios.

2.2.- Infraestructura Portuaria

* Puerto de La Plata

Las instalaciones que se encuentran actualmente en funcionamiento en la zona denominada Gran Dock, son en su mayoría utilizadas por la empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

A lo largo de la ribera oriental y en la occidental, a continuación de los atracaderos para las lanchas de la Armada, se desarrollan nueve sitios con atracaderos y tomas para el transporte de petróleo y derivados hacia los depósitos de la refinería. Sobre dichos muelles la empresa también utiliza amplios galpones para el depósito de mercaderías, distribuyéndose tres en la ribera oriental y cuatro sobre la occidental.

En el extremo de este último muelle, Y.P.F. posee un edificio para oficinas desde donde se comunica con sus buques por medio de un potente equipo de alta frecuencia. Detrás de este edificio, se levanta un taller de reparaciones navales también propiedad de la empresa, donde se rea-

lizan todo tipo de reparaciones de casco y máquinas.

Estas instalaciones y otras situadas en los muelles a ambos lados del Gran Dock están comunicadas por vías férreas de trocha ancha y angosta, ubicándose en la ribera occidental una terminal ferroviaria de la línea que une el Puerto con Buenos Aires.

Cabe destacar que sobre la ribera sur del Río Santiago y próximo al canal Lateral del Oeste, se levanta un grupo de grandes edificios pertenecientes a A.F.N.E. El astillero posee muelles sobre el Río Santiago, una dársena de alistamiento con un varadero, y tres gradas, donde se construyen buques de guerra y mercantes de gran porte.

A continuación de este establecimiento sobre la misma margen, casi llegando a la desembocadura accidental del río, se levanta el puerto privado Rocca, construido por la empresa "Propulsora Siderúrgica", donde a lo largo de un muelle de 154 m operan buques que transportan materiales con destino a la planta o procedentes de ella exclusivamente.

Por último, y a fin de completar la descripción de la infraestructura global que posee el puerto, se detalla el utilaje con que el mismo está dotado para brindar sus servicios portuarios. Actualmente posee: tres grúas de 15 Tn cada una; una grúa de 30 Tn; dos motoestibadoras, (una de 3,2 Tn y otra de 6,3 Tn); un tractor; una barredora de arrastre; una desmalezadora de acople; tres barrales desmalezadores; tres locomotoras diesel; doce vagones cubiertos; un camión; tres pick-up; un automóvil y dos lanchas.

* Puerto de Quequén

A lo largo de los mil metros de muelle que conforman el puerto de Quequén, se distribuyen seis sitios de atraque diferenciados entre sí según el tipo de carga con que operan y la función que desempeñan en la operatoria portuaria.

En el extremo interior del puerto, donde finaliza el elevador de granos denominado Unidad I, se levanta el segundo muelle de ultramar, con una longitud total de 120 mts y capaz de atender buques de hasta 180 metros de eslora.

La carga de granos se realiza a través de 7 tubos telescópicos capaces de transportar 300 a 500 Tn por hora cada uno, dependiendo de la operatividad del elevador. La plazoleta de 40 mts de ancho que posee este muelle permite que la carga de los buques se pueda realizar directamente desde camiones o vagones de ferrocarril. Similar sistema es utilizado para el embarque-desembarque de pellets, expellers y pescado congelado.

Adyacente a este muelle en dirección este, existe otro con dos sitios de atraque donde se encuentra el Elevador Nacional de Granos Ministro de Tomaso. El muelle mide 320 mts de longitud y es capaz de operar alternativamente con un buque de ultramar de gran porte (más de 200 mts de eslora) o con dos de porte medio (aprox. 150 mts de eslora). El elevador, que pertenece a la Junta Nacional de Granos, posee una capacidad de silo de 85.000 Tn, una capacidad de carga de 1200 Tn/h, y opera exclusivamente con granel sólido. La recepción se realiza a menor ritmo y preferentemente por camión, a través de cintas transportadoras y plataformas volcadoras.

A continuación se encuentra un muelle de ultramar de 160 mts de largo que posee una playa de maniobra de 200 mts de largo y 60 mts de ancho, y es utilizado en la operación de diversos productos.

La plazoleta del muelle, por su tamaño, permite desarrollar fácilmente las operaciones de carga y descarga intermodal de pellers, expellers y aceites vegetales. El grano puede ser también manipulado de forma similar, siempre que la J.N.G. otorgue un permiso para ello.

En este mismo muelle, más hacia el este, se levanta el llamado primer muelle de ultramar o Unidad II, que carga granos y subproductos y aceites vegetales con las mismas operaciones que la Unidad I pero con menores capacidades, debido principalmente a la antigüedad de sus instalaciones. Existen además, 4 tanques para el almacenamiento de aceites vegetales con una capacidad estimada de 8000 Tn cada uno y dos tanques de mezcla de 500 Tn cada uno. El muelle es propiedad de la Asociación de Cooperativas Argentinas A.C.A. y de la Federación Argentina de Cooperativas Agrarias F.A.C.A., entidades que han llevado a cabo obras para ampliar la capacidad de acoplo de granos, que actualmente alcanza a 50000 Tn. Las nuevas instalaciones poseen una capacidad de recepción

por camión de 900 Tn/h y por vagón 600 Tn/h, mientras que la capacidad de embarque suma 3600 Tn/h.

El último sitio de atraque se encuentra al este de la Unidad II, y es utilizado fundamentalmente como muelle de espera para embarcaciones que acceden a los muelles graneleros.

Para este año 1989 la Administración General de Puertos tiene previsto implementar un programa de inversiones, en el que se privilegian las mejoras en la infraestructura, que permitan recuperar muelles en desuso, la renovación de defensas y el acondicionamiento de obras de protección de márgenes. El puerto de Quequén será uno de los beneficiados con este plan de inversiones, permitiendo incrementar el grado de eficiencia operativa con que trabaja actualmente.

2.3.- Servicios Portuarios Auxiliares

En este apartado se presenta una descripción de las principales operaciones portuarias auxiliares, definiendo los ámbitos jurídico-institucional de los mismos y los mecanismos de fijación de tarifas y regulación de servicios.

La descripción incluye las operaciones de practicaje y pilotaje, remolque, amarre y desamarre servicios portuarios prestados por la Administración General de Puertos y estiba.

* Servicio de Practicaje y Pilotaje

El practicaje y el pilotaje son las tareas que realiza, a bordo de los buques, el personal habilitado para asesorar al capitán en cuanto a navegación, maniobras y reglamentación. Las zonas declaradas de practicaje o pilotaje obligatorio abarcan el Río de la Plata, Río Paraná, Río Uruguay, Ría de Bahía Blanca y principales puertos del país.

Estas zonas están regidas por el "Reglamento de los servicios de Practicaje y Pilotaje para las vías, puertos, pasos y canales de la República Argentina".

Las tareas en puerto se denominan practicaje y la navegación en canales,

ríos o entre puertos se denominan pilotaje.

En aguas jurisdiccionales de la Nación el practicaaje y el pilotaje consti-
tuyen un servicio público propio. Su atención se halla a cargo de la Pre-
fectura Naval Argentina y mediante el sistema de Cuenta Especial de Admi-
nistración Directa. Las tarifas las fija el Prefecto Nacional Naval, acor-
de con la facultad otorgada por el Reglamento mencionado (Decreto 191/82,
modificado por Decreto 2885/84).

Dichas tarifas comprenden los conceptos de Tarifa Ordinaria, Tarifa Extra-
ordinaria, Viáticos y traslados, Servicios de Rada y Estacionarios y Adi-
cionales.

La tarifa ordinaria para las zonas donde se exige el uso de pilotos, está
compuesta por una parte fija que depende de la unidad fiscal de la embar-
cación, y otra parte que es variable en función del recorrido en kilóme-
tros a efectuar.

La tarifa de practicaaje a su vez es variable para cada puerto en función
de la unidad fiscal de la embarcación (1), mientras mantiene constantes los
componentes correspondientes a movimiento y entrada o salida.

Los adicionales por servicios extraordinarios son cobrados en función del
caracter urgente del servicio solicitado, demoras en puerto, en viaje, en
el desembarco del práctico, en el inicio del servicio, en la estación de
espera (La Plata, Recalada); y la solicitud de práctico a la orden.

Los puertos objeto de este análisis son considerados como zonas de practi-
caaje o pilotaje obligatorio para todas las embarcaciones extranjeras. En
el caso de La Plata están exceptuadas aquellas embarcaciones bajo bandera
argentina cuyo puntal no supere los 20 pies.

* Servicio de Remolque Portuario

El remolque maniobra que se realiza en puertos de jurisdicción nacional,
es un servicio público efectuado por permisionarios con embarcaciones ha-
bilitadas a tal efecto.

De esta forma, el permiso que el Estado otorga a las empresas privadas ga-
rantiza la obligatoriedad, continuidad y regularidad en las prestaciones

(1) Coeficiente Fiscal: $\frac{\text{Manga} \times \text{eslora} \times \text{puntal}}{800}$

de los servicios.

Según se establece en las reglamentaciones vigentes, ley 21892/78, el servicio de remolque es obligatorio para los buques que efectúan movimientos de entrada, salida y en el interior del puerto, Están eximidos del servicio las embarcaciones pequeñas. También de acuerdo a las dimensiones de las mismas se fija la utilización de uno o dos remolcadores.

El régimen y los niveles tarifarios del servicio de remolque portuario, están reglamentados por la actual Secretaría de Marina Mercante del Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Las normas establecidas son de aplicación en los dos puertos incluidos en este estudio La Plata y Quequén.

La tarifa por remolcador de cada servicio depende del coeficiente fiscal de la embarcación, definido en función de la manga, la eslora y el puntal del buque; de los kilómetros recorridos; del tiempo empleado y del horario en que se efectúa.

Las tarifas que se aplican discriminan entre buques de cabotaje nacional y buques de ultramar, siendo las primeras sensiblemente superiores a las segundas. Así mismo, existen otras tarifas que se cobran por servicio de asistencia y de viaje, básicamente en función del tiempo y la distancia recorrida.

* Servicio de Amarre y Desamarre

La operación de amarre consiste en el recibo de los cabos del buque ubicado para la maniobra de atraque y la posterior colocación del cabo en la bita correspondiente del muelle, hasta que la operación queda terminado, cumplimentando así con las exigencias del puerto en cuanto a seguridad portuaria.

La operación de desamarre resulta el proceso inverso al anteriormente citado.

Ambos servicios son prestados por empresas privadas con tarifas libremente cotizadas.

Las empresas son habilitadas por la Prefectura Naval Argentina debiendo cumplimentar determinadas medidas de seguridad.

Las tarifas varían según el horario de realización del servicio, la canti

dad de personal involucrado y si cuentan con lancha a motor o son efectuados desde tierra.

* Servicio Portuario de A.G.P.

Los distintos servicios portuarios que presta la Administración General de Puertos presentan regímenes tarifarios que están reglamentados por este organismo estatal y son de aplicación para todos los puertos nacionales y estatales.

Dentro de estos servicios están incluidos:

- Uso de puerto
- Servicio de mercaderías
- Servicio ferroviario automotor
- Servicios varios (alquiler de elementos mecánicos, servicios técnicos administrativos, servicios de habilitación de instalaciones, etc.)
- Permisos de ocupación

Las tarifas por uso de puerto depende de la categoría de puerto en gestión (La Plata y Quequén se incluyen dentro de la categoría B), del tipo de embarcación (ultramar, cabotaje marítimo internacional, etc.), de la posición del buque en el muelle (1ª andana, otra posición), del tonelaje de registro neto del buque y de los días de estadía en el puerto.

En el caso de los buques de tráfico internacional los valores se fijan en dólares, y en australes para el caso de aquellos que efectúan tráficos entre puertos argentinos.

Las embarcaciones de cabotaje nacional, que usan frecuentemente algún puerto, pueden optar por abonar certificados trimestrales o anuales, que resultan de un valor fijo premultiplicado por el T.R.N. de la misma. Los buques que pueden optar por esta facilidad son los siguientes: embarcaciones que transan mercaderías excepto pesqueros, pesqueros, buques de pasajeros y remolcadores.

Los servicios a las mercaderías incluyen almacenaje, manipuleo y servicios

a las cargas. Las tarifas de almacenaje son función del tipo de tráfico que realiza la mercadería (importación, exportación o removida), del tipo de puerto que se trate, del tiempo de estadía de la carga en recintos portuarios de almacenaje, y del tonelaje almacenado. En el caso de los servicios de manipuleo de la carga, los valores tarifarios dependen del puerto que se trate y del tonelaje manipulado.

Finalmente, los servicios a las cargas presentan tarifas dependientes del tipo de tráfico, del puerto que se trate, del tipo de producto, de la forma de envasado de la carga (bulto, a granel), y de las toneladas servidas. Los servicios de transporte presentan un esquema tarifario diferenciado para cada modo de transporte. Sin embargo este esquema varía para conceptos que son aplicables tanto para el transporte ferroviario como automotor. En este sentido los valores tarifarios varían según el tipo de servicio (tracción, vagón para almacenaje temporario, pasaje de vagones, pasaje de camiones o acoplados, etc), el tonelaje transportado y el tipo de tráfico de que se trate (de intercambio o interno).

Las tarifas referidas a los servicios varios son establecidas por la A.G.P. en australes y dependen del tipo de unidad o servicio efectuado, la calidad del turno en que se desarrolla el servicio y el puerto donde se efectúa.

Con respecto a los permisos de ocupación cabe consignar que las tarifas son fijadas en australes para valores mensuales por unidad o fracción, en función del destino que se dará a los terrenos o espacios a utilizar, del tipo de instalación o elemento a emplear, y del tipo de actividad a desarrollar. Cada tipo de permiso tendrá además, fijada su tarifa en función de la categoría del puerto que se trate. En el caso de los espacios para publicidad comercial los valores tarifarios dependen del concepto publicitario empleado, de los metros cuadrados ocupados y de la categoría del puerto donde se expone la leyenda.

* Servicio de Estiba

El servicio de estiba comprende las operaciones de desplazamiento de la carga desde el muelle a las bodegas del buque y su adecuada disposición dentro de las mismas.

En un sentido restringido se entiende por estiba la operación de ubicar las mercaderías en las bodegas del buque, según ciertas reglas del arte. La realización de las tareas de estiba está a cargo, en lo que a su materialización de refiere, de las compañías de estibaje, empresas privadas reguladas por el Estado a través de la ley 21429/76 "Reglamento de Trabajo Portuario".

La autoridad de aplicación del citado Reglamento es la Capitanía General de Puertos por intermedio de las capitanías de puertos a los efectos de obtener eficiencia y economía en la operación portuaria y seguridad del trabajo en ella.

La Capitanía General de Puertos es la autoridad encargada de la fijación de los valores tarifarios. Estos, se calculan en función del tonelaje de la carga removida y se encuentran discriminados para los siguientes servicios:

- a) carga: de camión, vagón o lancha a gancho;
- b) descarga: de gancho a camión, vagón, lancha, hangar de tránsito, depósito fiscal o plazoleta de emergencia;
- c) de plazoleta a depósito fiscal, plazoleta de emergencia a plazoleta fiscal;
- d) de lancha a depósito fiscal, plazoleta fiscal, plazoleta o despacho directo.

En cuanto a los contenedores hay una única tarifa para los de 20' y 40', para la recepción y/o entrega costado de buque y para movimiento de gancho a depósito fiscal en zona portuaria o fuera de ella en depósitos fiscales privados y/o viceversa, que incluye la recepción o entrega sobre el elemento transportador.