O
H341
B29
I

37.149

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
BIBLIOTECA
Dr. Manuel Belgrano

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE INTEGRACION DEL MODO DE TRANSPORTE FERROVIARIO EN LOS PUERTOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

PUERTO CAMPANA

Relacionar con el O/H341 G29 y O/H341 T29

O/H341 B29 I

H33 Z46 Z704 N320

ASPECTOS JURIDICOS-INSTITUCIONALES

PRIMER INFORME PARCIAL

BUENOS AIRES, 18 DE AGOSTO DE 1992.

C. F. I.
INGRESO
19/AGO/1992
Nº 5070

Señor

Secretario General

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

Ing. Juan Jose Ciacera

S. / D.

De mi mayor consideración :

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a los efectos de adjuntarle el primer informe parcial de acuerdo a los cursos de acción que se vienen desarrollando en relación al proyecto bajo análisis.

Saluda a Ud. atte.

Adjtos. : 4 (cuatro)

carpetas.

MMEB

DR. GERARDO O. BRANDT

ANALISIS DEL ENCUADRAMIENTO DEL PROYECTO DE FACTIBILIDAD OPERATIVA BAJO ESTUDIO EN LOS MARCOS Y DESDE LAS PERSPECTIVAS DE LAS POLITICAS GLOBALES DESARROLLADAS ACTUALMENTE EN LA ARGENTINA.-

* INTRODUCCION:

Parecería casi innecesario señalizar que el estudio de factibilidad operativa en análisis; en cuanto sus aspectos estrictamente jurídicos e institucionales involucran cuestiones y conceptos tales como reconversión y formulación del estado, desestatización; privatización; provincialización, etc.; resultaría casi imposible de acometer sin ensayar previamente un somero análisis de los marcos legales, políticos e institucionales en los que se encuadra todo el programa y el proceso integral de reformulación; transformación y redimensionamiento del rol del estado que desde mediados el año 1989 campea; como un signo de permanente significación; en las políticas globales que actualmente se desarrollan en la República Argentina.-

Resulta indiscutible, desde el referido punto de vista; que el análisis y la conceptualización de la reforma del estado como antecedente jurídico institucional de las nuevas

politicas instrumentadas en el pais; tiñe indisimulablemente de originales matices y de nuevas perspectivas de estudio a ensayos que, como el emprendido, intentan el abordaje de problemáticas jurídicas directa y estrechamente ligadas al redimensionamiento del aparato funcional del estado y a la reformulación de sus competencias operativas en aras de la optimización; no solamente de su función primordial en cuanto prestador de servicios públicos; sino también de la asignación y relocalización de recursos materiales e inmateriales tendientes al ensanchamiento y al acrecentamiento de la capacidad generadora de bienestar general; entendiendo a ésta -y desde un concepto global de la politica- como el fin principal y primario del rol del estado en cualquier comunidad.-

Es claro en tal sentido; que no solamente en la Argentina; sino que con una dimensión de análisis practicamente universal; toda una serie de conceptualizaciones y nociones politica y jurídicas tales como "administración pública"; "intervencionismos"; "planificación", "estatismo", "empresa pública"; "desregulación", etc. a las que los enfoques analiticos de tipo puramente ideológico habian practicamente

sacralizado e inmovilizado; resultan actualmente revolucionado y conmocionados por los nuevos marcos y perspectivas impuestos por la efectiva vigencia de una realidad política planetaria constantemente mutable, en la que parecería imponerse definitivamente la idea de que la prosperidad económica de las comunidades y el aumento de la calidad de vida de sus integrantes, en el mayor marco posible de garantías de derechos y libertades individuales; es el fin último, principal y excluyente de la actividad del estado.-

En este marco de análisis en el que conceptos tales como desestatización, desregulación, privatización, libre competencia e iniciativa privada;aparecen cotidiana y diariamente sujetos y sometidos al debate enriquecedor de la opinión pública y además incentivados por la vigencia de un valor al que puede admitirse como definitivamente reconocido y entendido; cual es el que la actividad totalizante y pluriabarcadora del estado puede en ciertas áreas -como por ejemplo en la del transporte, objeto del presente estudio- ser puntualmente reemplazada; con mejoramiento de los parámetros de eficiencia y con libre posibilidad de desarrollo de las capacidades

creativas y de las potencialidades productivas; por los factores económicos ligados a la actividad privada.-

Promover, discutir, consensuar, analizar, concordar y proponer cambios, reformas y nuevas modalidades a la operatividad económica del Estado en la prestación de los servicios públicos que le son esenciales, y analizar además la posible -y necesaria- participación del sector privado en los mismos; para que la eficiencia en la prestación de los servicios y la optimización en la asignación de los recursos fiscales se conjuguen a favor de un aumento verificable, concreto y palpable del bienestar general y de la calidad de vida de nuestro pueblo; aparece hoy como un desafío puntual y específico al que los dirigentes y gobernantes deben necesariamente responder como un imperativo inexorable de la hora.-

* LA NUEVA DIMENSION SIGNIFICATIVA DE ALGUNOS CONCEPTOS LEGALES Y ADMINISTRATIVOS.-

Formuladas las consideraciones precedentes resulta casi innecesario advertir que el desarrollo de las nuevas conceptualizaciones y de los nuevos enfoques socio-politicos prealudidos; -cuyo desarrollo no

sólo teórico sino fundamentalmente práctico, ha causado una verdadera conmoción en cuanto a la redefinición del rol social del estado; en cuanto a la apreciación de los limites y marcos de su eventual intervención económica y a la revalorización de los posibles alcances de la iniciativa privada; -ha provocado y desencadenado el diseño de nuevos enfoques y modelos jurídicos que rebasan indiscutiblemente los marcos del derecho administrativo tradicional y conducen al arquitectamiento de nuevas apreciaciones repecto de conceptos tales como "libre competencia", "estatización" "desregulación", "privatización", etc.-

a) En el concepto de "desregulación" deben entenderse comprendidos todos aquellos mecanismos jurídicos y económicos que al simplificar y desburocratizar los mercados -flexibilizando o directamente derogando los estatutos regulatorios- permiten loa igualación de oportunidades y estimulan la iniciativa privada a través de innovaciones, creaciones o proyectos introducidos por los particulares.-

b) La "competencia" (o "libre competencia", más exactamente) debe considerarse definida como la libre concurrencia de dos o más

sujetos de derecho; individuales o colectivos y públicos o privados; con intenciones de operar economicamente en el mismo sector respetando la precondición insosloyable de la mayor eficiencia.-

c) La "desestatización" es fundamentalmente privatización de áreas funcionales económicas que hasta el momento revestian operatividad exclusivamente pública o semipública; pero también comprende otras formas de composición de actividades no estrictamente estatales a través de distintos medios de cogestión y subsidariedad tales como consorcios, cooperativas, colegios profesionales, sindicatos, etc.-

d) "Privatización" es esencialmente transferencia al sector privado de funciones que por no resultar ineludiblemente especificas del Estado pueden ser prestadas por el sector privado en mejores condiciones de operatividad, eficiencia y rentabilidad.-

Estas son las premisas básicas -tal vez no fuera desacertado referirlas como la "columna vertebral"- a través tanto de las cuales, como de sus correspondientes correlatos legislativos; se va plasmando en el pais la reforma paulatina del estado y la reformulación

global de sus roles y competencias como actor social.-

A la luz de las consideraciones antecedentes resulta fácil advertir que el esqueleto normativo fundamental de todo el proceso son, indudablemente, las leyes N° 23696 de reforma del estado y emergencia administrativa y N° 23697 de emergencia económica; y que ambas constituyen el entramado normativo primario sobre el que se asienta todo el diseño de la reformulación del estado y además -y sin perjuicio de las normativas puntuales que más adelante se comentarán- la arquitectura juridica básica y fundante de estudios y proyectos de factibilidad como el que resulta objeto del presente análisis.-

LOS MECANISMOS NORMATIVOS INTRUMENTALES Y PROCEDIMENTALES BASICOS DE LA REFORMA.-

Elementales principios de legalidad; bipolaridad; control y publicidad, a los que la ley 23696 se ciñe puntualmente; determinan que la reformulación y reconversión administrativa no pueda realizarse de cualquier modo, sino con estricta sujección a los mecanismos instrumentales y procedimientos administrativos legalmente previstos; los que en

apretada sintesis y ateniendonos a uniformes y permanentes criterios de la doctrina administrativista pueden resumirse en los siguientes parámetros conceptuales:

*) PRIVATIZACIαN : Es el instrumento fundamental del sistema y lo encuadra y enmarca el art.11 de la ley 23696 al normativizar que: "... Facúltase al Poder Ejecutivo Nacional par proceder a la privatización total o parcial ... de servicios prestaciones u obras cuya gestión actual se encuentre a su cargo, o a la liquidación de las empresas, sociedades, establecimientos o haciendas productivas, cuya propiedad pertenezca total o parcialmenta el Estado Nacional, que hayan sido declaradas "sujetas a privatización". La idea fundamental es apoyar estimular la iniciativa privada para que la comunidad empresaria implemente y genere alternativas de inversión de capitales de riesgo asumiendo el álea de su hipotética rentabilidad. En tal sentido se dispone la tranferencia de bienes, la constitución, transformación, escisión, fusión y reforma de sociedades de Estado, la disolución

de las mismas o las reformas de sus estatutos y la renegociación de los contratos públicos.-

*) CONCESION POR INCIATIVA PRIVADA: El sistema admite que los particulares, por iniciativa privada, soliciten la concesión de una obra determinada a la que la autoridad pertinente haya previamente declarado de interés público; sin perjuicio de que el Estado puede llamar a licitación pública o a concurso de proyectos globales e integrales.-

*) CONCESION POR INICIATIVA ESTATAL: Supone e implica el traspaso a particulares concecionarios de los poderes inherentes y propios de la Administración Pública concedente en un área determinada ser tanto un servicio público como una obra pública.-

Tanto la concesión de obra como de srvicios públicos constituyen una de las más eficaces herramientas de participación de la actividad privada en las prestaciones públicas.-

*) LICENCIA Y PERMISO: Los servicios públicos pueden también ser explotados, conforme a la norma en comentario, a través del régimen de licencias y permisos, debiendo establecerse, clara y concretamente la exclusividad y/o la competitividad del régimen,

el plazo acordado, el ámbito geográfico comprendido, las obligaciones impuesta al permisionario o licenciatario, el régimen tarifario y la información técnica y económica financiera que el mismo debe suministrar a la autoridad de aplicación.-

*) COOPERATIVIZACION: El sistema organizado por la ley 23696 otorga en ciertos casos preferencias a los empleados con relación de dependencia del ente a privatizar organizados en cooperativas, y en igual forma de organización y en determinadas condiciones y situaciones, también a los usuarios y a los productores.-

*) PROGRAMA DE PROPIEDAD PARTICIPADA.- Es un nuevo concepto de trabajo y de empresa que se diferencia de la "cogestión" y de la "participación en las ganancias" posibilitando el acceso de los trabajadores a la propiedad parcial o total de sus fuentes de trabajo.-

*) LOCACION Y ADMINISTRACION.- Son asimismo instrumentos creados y previstos para la reestructuración de las empresas del estado y pueden ser operativizados con opción de

compra, estableciéndose previamente el precio de venta con sujección a auditorías e inventarios.-

*) PROVINCIALIZACION Y MUNICIPALIZACION.- Hacen a la esencia de nuestro sistema federativo de gobierno y en el caracter de instrumentos del proceso de reformulación del Estado están concretamente previstos en el esquema legal delineado por la ley 23696.-

A estos sistemas nos referiremos acabadamente a continuación por resultar el marco específico en el que se inserta la viabilidad jurídica y normativa del proyecto considerado.-

LA REFORMA DEL ESTADO.-

Concebida la reforma del Estado como vehículo de la transformación nacional; resulta casi obvio remarcar que la misma no se agota simplemente en la reconversión de las empresas públicas; sino que proyecta sus contenidos institucionales, jurídicos y políticos a estrategias puntuales de crecimiento del bienestar general; colectivo e individual; desarrolladas en un marco de progresivo aumento de garantías e incentivos a la iniciativa privada en áreas que hasta el momento aparecían monopolicamente funcionalizadas como servicios públicos -pero con ineficiencia en la

prestación, descontrol de gestión y déficit operativo- por el estado nacional.-

El tejido jurídico normativo constituido por el entramado de las leyes 23696 y 23697 desagrega; como hemos visto; un plan de reformulación y rediseñamiento del estado fundamentado en la reafirmación del riesgo empresario; la ampliación del derecho a la iniciativa privada; la cancelación de todo tipo de subsidios y avales públicos; el incentivo a la inversión privada; la eliminación de todo tipo de privilegios y la desarticulación de determinado sectores del complejo aparato burocrátido del estado; resultando un valor aceptado que sus contenidos esenciales responden a las siguientes estrategias políticas:

*) Relocalización del Estado: Se trata de su reubicación en el aspecto social y comunitario, sustituyendo su perfil de agente empresario o comerciante y concentrándolo como garante de las libertades públicas y privadas y factor de estímulo de las iniciativas individuales.-

*) Redistribución de la economía: Implica la imposición de nuevos principios y reglas que recuperen la libertad económica, la iniciativa privada, la competencia, la inversión

de capitales de riesgo, la producción y el trabajo.-

Supone el impulso de descentralización económica del estado hacia las provincias (como en el caso de la actividad portuaria que estudiaremos más adelante); los municipios; las organizaciones intermedias de la comunidad; empresas y sectores privados; el reconocimiento del cooperativismo; la desregulación reglamentarista y el desarrollo de las economias regionales.-

*) Reorganización del gobierno: Se apunta a destrabar la administración estatal centralizada con sus múltiples estructuras, su gigantismo burocráticos; desdoblamiento y superposición de competencias; excesivo reglamentarismo y desjerarquización administrativa; abarcándose globalmente una reforma que comprenda lo institucional, lo funcional, lo patrimonial y lo personal.-

*) Instrumentación de la descentralización: A efectivarse tanto mediante el efectivo reintegro a las provincias y municipios de competencias y funciones que le son propias, como por via de transferencia de empresas y actividades públicas al sector privado mediante privatizaciones, concesiones,

licencias, permisos, licitaciones, locación, programas de propiedad participada, etc.; priorizando tales procesos en las áreas de hidrocarburos, comunicaciones, transportes, electricidad y recursos hídricos.-

*) Recreación de controles: Resulta de la esencia del sistema republicano de gobierno el control del poder político; el que se procura efectuar sobre la base de la idoneidad técnica de los sistemas de control y de auditoría; independencia funcional de los órganos pertinentes y participación del poder legislativo en la gestión del control.-

*) Redefinición del federalismo: Es una consecuencia de la relocalización del estado e implica dotar de nuevos contenidos reales al federalismo puramente formal de la Constitución, conformando una respuesta de saneamiento a los procesos de centralización y progresivo debilitamiento de las autonomías provinciales.-

*) Redimensionamiento de las competencias municipales: Como derivación de las premisas precedentes implica; desde una adecuada conjunción de la ecuación Nación-Provincias; el arbitrio de los medios idóneos y efectivos para establecer un régimen municipal que contemple la

dimensión territorial, la poblacion, los recursos económicos financieros y técnicos y las alternativas de las necesidades urbanas y locales.-

*) Reconversión del estado: Fundamentalmente en cuanto a sus roles y a sus cometidos operativos; enderezándolos a optimizar y eficientizar su papel orientador, organizador, administrador, planificador, garantizador y redistribuidor; en un marco de plenas garantías de la iniciativa privada.-

REFORMULACION DEL ESTADO, PROVINCIAS Y MUNICIPIOS.-

Si se parte de un análisis objetivo y externo de la constitución política real en la que se desenvuelve la vida social e institucional de la Argentina; puede rapidamente advertirse que el esquema "federal" diseñado grandilocuentemente por el texto madre de nuestra constitución legal no pasa, ciertamente, en los hechos, de ser una arquitectura normativa meramente formal que no se compadece en lo más mínimo con la realidad efectiva de nuestro país; en la que un proceso progresivo de desconcentración política, económica y administrativa en cabeza del ejecutivo nacional nos demuestra un constante agigantamiento

patológico del aparato estatal central que no solo ha terminado por convertirlo -cual un elefante ciego- en un enorme e incoherente sistema de marañas burocráticas; peligrosamente lábil a maniobras ligadas a la corrupción e incapaz absolutamente de cumplir con eficiencia el más mínimo servicio público; sino que ha absorvido, fagocitándolas inútil y esterilmente; las autonomías provinciales y las competencias locales.-

Es un hecho, que aparece hoy como indiscutible, que las mismas han perdido progresivamente su capacidad de iniciativa y de decisión; sobre todo en numerosas áreas económicas y financieras.-

Es por ello, que conforme lo señalábamos "ut supra", uno de los contenidos básicos del programa de reformulación del estado -si es que se manifiesta, realmente, la voluntad política de convertirlo en una herramienta efectiva de transformación nacional- es la relocalización del Estado, vehiculizada a través de un esquema de reconversión y descentralización de la Administración Pública que impulse en progresivo programa de transpaso y reintegro a las órbitas de las competencias provinciales y municipales de funciones y

servicios que pueden -y deben- ser prestadas por las mismas con ostensible mejoramiento de la calidad y eficiencia de la gestión.-

Por ello, y si se acepta que; admitida la perversidad politica del ya referido centralismo, -desde todo punto de vista funcional inconveniente y además deficientemente operativo -; debe ser eliminado ; parece claro concluir en que la reconversión administrativa propugnada debe ser fundamentalmente descentralización, para que la redefinición y la revalorización de nuestro federalismo se asiente en la real y verdadera posibilidad de las competencias locales provinciales y municipales puedan efectivamente participar en la adopción de las grandes decisiones politicas nacionales; devolviendoles el protagonismo funcional y operativo que solo formalmente declama actualmente nuestra constitución legal.-

No hay para esto mas camino que transferir; garantizando la generación de su financiamiento operativo; a las unidades politicas provinciales y municipales; actiovidades que hasta el momento presta, ineficiente y deficitariamente, la Nación.-

Lo expuesto implica, indudablemente, una redefinición puntual de

nuestro sistema federal sobre la base de una participación igualitaria de todas las provincias, muniendolas de las herramientas necesarias para atribuirles el protagonismo de las economías regionales a traves la plena explotación de sus propios recursos naturales y la puesta en marcha de su gestión operativa entre si mediante la creación de empresas y emprendimientos federativos interestaduales.-

Si se advierte que nuestra historia politica nos proporciona el dato incuestionable de que le federalismo argentino no es sino la consecuencia y el producto directo de un sistema de concertaciones politicas regionales y acuerdos previos y que la Nación Argentina como unidad politica de nivel superior no es sino el resultado institucional de la celebración de pactos y acuerdos preexistentes; puede advertirse facilmente que el esquema de descentralización propuesto por el programa de reformulación del estado puede, constitucionalmente, instrumentarse a través de "leyes-marco" que habiliten convenios entre la Nación y las Provincias y de tratados

interprovinciales celebrados por las mismas entre sí.-

Parece por último casi obvio remarcar que, por su inmediatez con los problemas diarios del ciudadano, los municipios deben acoplarse a este esquema de reconversión y descentralización administrativa, redimensionando sus espacios geográficos , sus estructuras institucionales y recuperando la gestión operativa de determinados servicios cuya prestación debe reconocérseles como intransferibles.-

Por ello y en suma; resultaría aconsejable; en los marcos de un nuevo y real federalismo que exceda a lo puramente formal y apuntale una verdadera reconversión administrativa; alentar -y de iure ya lo hace en algunos aspectos, todavía muy limitados, el programa de reformulación global estructurado por las leyes 23696 y 23697- la formación de empresas federativas, empresas públicas interestaduales y mancomunidades de municipios.-

Las empresas públicas interestaduales -sin participación del estado nacional pueden integrarse por las provincias entre si o entre éstas y los municipios y/o sus entes descentralizados y resultan un modelo

institucional de indiscutible aptitud legal y operativa; en términos de integración económica regional y eficientización y rentabilidad de la gestión.-

Es un nivel inferior de gestión de servicios; pero con una mayor calidad de la prestación y eficiencia; es posible finalmente concebir mancomunidades de empresasmunicipales o de entes descentralizados, sobre todo en áreas (higiene y mantenimiento de las vias públicas urbanas, atención sanitaria primaria, capacitación laboral, etc.) en las que la inmediatez resulta indispensable para la calidad de la prestación.-

El esquema propuesto que tanto desde el punto de vista juridico constitucional como politico institucional resulta perfectamente posible y viable ha sido -aunque parcialmente- normativamente receptado por el programa integral de reforma del estado instrumentado por las leyes 23696 y 23697 que tanto en su articulado como en sus diversos anexos prevée la transferencia a jurisdicción provincial de diversos servicios tales como redes de distribución de gas, rutas nacionales, algunas redes ferroviarias (v.g. para el área de combustibles y energia; anexos I, II y III); y

en cuanto al tema que atañe al presente estudio dispone, en el sector transporte, la descentralización por provincialización y la privatización por concesión de puertos e instalaciones portuarias -princiapales o accesorias- cuya gestión se encontraba hasta poco a cargo de la empresa A.G.P.S.E.; según mandato que ha sido recogido y cumplimento por diversos decretos del P.E.N. y finalmente por la novísima ley general de puertos n° 24093 de reciente sanción y que comentaremos en extenso "ut infra".-

LA TRANSFERENCIA A LAS PROVINCIAS DE LOS PUERTOS NACIONALES.-

* INTRODUCCION:

Aunque su análisis y consideración en extenso excedería ciertamente los marcos del presente estudio no parece que resultara posible abordar la temática estrictamente jurídico-normativa de todo el sistema de transferencias y traspasos de competencias y funcionalidades operativas y administrativas referidos a los sistemas involucrados por el modo ferroviario de transporte y sus conexiones con vías navegables -que en caso específico de los puertos marítimos y fluviales de la Provincia de Buenos Aires,

pasaremos a continuación a evaluar en detalle-; sin considerar previamente, y aunque nada más que someramente, la importancia socio-económica, geopolítica y aún estratégica que implica el desarrollo de una nueva vocación política de ocupación de los espacios marítimos por parte de la Argentina.-

Más de ciento sesenta estados; mucho de los cuales de reciente formación; y la mayoría de ellos con considerables litorales marítimos, enfrentan en la actualidad desde disímiles niveles de desarrollo y potencialidades internas; la compleja realidad política planetaria del presente en el que procesos de interdependencias recíprocas y globales se conjugan con acelerados avances tecnológicos que día a día achican y reducen la importancia real de los espacios meramente geográficos.-

En este orden de ideas no puede dejar de señalarse la innegable significación del derrumbe de la bipolaridad clásica emergente del estatus geoestratégico derivado de la post guerra; fenómeno éste cuya contemporaneidad no impide evaluar los síntomas inequívocos de que, desarticulado el sistema de poder arquitectado por el bloque socialista con la conducción

politica de la ex URSS, se han trastocado definitivamente los presupuestos geopoliticos de los alineamientos anteriores; y las naciones se debaten ante la disyuntiva de hierro de potencializar al máximo sus posiblidades de hierro de potencializar al máximo sus posibilidades económicas so pena de quedar desposicionadas en una realidad universal signada por el libre juego de los factores comerciales, financieros e industriales, la mayoria de las veces gerenciados por organizaciones empresariales de alcances internacionales que exceden y desbordan los límites de las funcionalidades y competencias estrictamente nacionales.-

Desde este punto de vista y aceptada la importancia de las áreas maritimas como soporte de uno de los más importantes espacios de transporte comercial, salta a la vista la gravitación geopolitica que el acceso y la ocupación económica del Atlántico Sur tiene para la Argentina, no solo como escenario de integración inter-regional sino como escalón de acceso a las comunicaciones mundiales inter-hemisféricas.-

Es en este sentido en el que resulta indiscutible la importancia del espacio

marítimo referido y la de sus accesos litorales, es decir los puertos, y la importancia que adquiere desarrollar a su respecto políticas adecuadas que permiten implementar el pleno alcance y logro de los intereses nacionales.-

Vale al respecto simplemente recordar que aunque el Atlántico Sud es un océano que abarca el 13% de las aguas del planeta, que sus países linderos representan el 7,5% de la población mundial, que su comercio internacional resulta aproximadamente un 2,5% del total mundial, de los cuales un 47% corresponde al frente americano representado por Argentina, Brasil y Uruguay y el restante 53% al frente africano.-

Resulta claro en similar orden de consideraciones que aunque el Atlántico Sur es ciertamente y por el momento, un espacio periférico al núcleo del poder político mundial situado indudablemente en el hemisferio norte, el interés global del mismo lo informa la importancia de sus recursos naturales y de las vías de comunicación que pueden surcarlo especialmente alrededor de América y de Africa; ya que la gran mayoría del comercio internacional argentino utiliza esta vía y

porque además es el camino natural para nuestra propia proyección antártica.-

Por ello y aunque la gran diversidad de autores se explayan con matices levemente diferenciados sobre el tema, puede razonablemente admitirse que los intereses nacionales argentinos en el mar y las correspondientes estrategias politicas a desarrollar pasan por afirmar la soberania en su jurisdicción; asegurar las comunicaciones comerciales mediante el desarrollo de una marina mercante con un perfil adecuado; modernizar la operatividad y funcionalidad de las construcciones portuarias; preservar, aprovechar y explotar los recursos naturales del mar y de la plataforma submarina (pesca, petróleo, gas, algas, manganeso, enrgía eólica, etc.); desarrollar una industria naval eficiente y competitiva y generar y fomentar una adecuada conciencia maritima -hoy prácticamente inexistente- en las nuevas generaciones diligenciales.-

** LA IMPORTANCIA DE LA NUEVA POLITICA PORTUARIA.-

Definido como vimos y como de interés nacional el desarrollo y la modernización de las construcciones portuarias,

de las vias navegables y de la infraestructura operativa portuaria; puede dimensionarse en toda su real magnitud la importancia de la desregulación y de la descentralización portuaria que en cumplimiento del plan integral de reforma del estado y reconversión administrativa organizaron diversos decretos del P.E.N y que culminara con la formalización de un programa global a partir de la sanción de la ley 24093 del 3 de junio de 1992; regulaciones normativas todas que más adelante comentamos en detalle y que se adjunta documentalmente en anexos.-

Es que dentro del tráfico interno e internacional de cargas de mercancias los puertos cumplen una función especifica de indiscutible importancia por ser los operadores principales de las mercaderias que ingresan o egresan de un pais.-

En relación a los puertos argentinos, el enmarañado esquema de regulaciones burocráticas que regian sobre ellos habia sido uno de los factores que más negativamente incidian en el aumento innecesario de los costos operativos y encarecian el valor comparado de las mercaderias transportadas. De alli la importancia de la actual politica de

desregulación y descentralización portuaria que al eliminar las trabas legales e imposiciones múltiples ha de abaratar los costos operativos y estimular la intensificación del tráfico comercial.-

El sistema portuario argentino está integrado por un sistema de puertos fluviales (sobre el río Paraná y sobre el Rio de la Plata) y maritimos (sobre el litoral atlántico). Sobre los primeros pueden operar buques de menor tonelaje y calado que sobre los segundos; razón por la cual ha sido una constante el mayor costo operativo de los puertos fluviales.-

En cuanto al cobro de peajes; actualmente solo se paga por la utilización del canal artificial Emilio Mitre en el Rio de la Plata aunque; en correlación con el sistema vial; existen en via de estudioo y puesta en práctica diversos proyectos de tarifación de paso por los rios Paraná y de la Plata; con obligación de los concesionarios que resulten adjudicatarios del sistema de mantener constantemente la navegabilidad de los canales.-

Otro factor que incidia también negativamente en los costos operativos de los puertos argentinos era la excesiva

burocratización del contralor administrativo, ya que practicamente seis ministerios y diversos organismos del estado (Junta Nacional de Granos, Administración General de Puertos Sociedad del Estado, Prefectura Naval Argentina, etc.) habian creado una frondosa e intricada regulación que incidia sobre casi todas las actividades relacionadas con el comercio exterior; deprimiendo innecesariamente la competitividad de nuestras mercaderias; sobre todo si se tiene en cuenta que el sistema de recaudación por tasas y servicios (entrada, faros, balizas, sanidad, practicaje, pilotaje, remolque, etc.) se habian establecido con un criterio fiscalista y recaudador y no con un criterio económico; sin que existiera relación alguna entre el costo y la utilidad del servicio prestado.-

El sistema ha sido minuciosamente desarticulado por una serie de decretos del P.E.N.; pero fundamentalmente por el decreto 817/92 del 26 de junio de 1992 y por la ley general de puertos n° 24093 del 3 de junio de este año; la que vehiculiza, en la materia la estrategia del plan nacional de reforma integral del estado, planificando la descentralización por provincialización -con transferencia de dominio o de administración- o por privatización

vía concesión a particulares de la operatoria funcional y comercial de la totalidad de los puertos de país; desregulando el control administrativo y simplificando y unificando la totalidad del control de habilitación y de gestio; resultando en tal sentido el soporte normativo fundamental habilitante y legalizante de la transferencia que efectuara la Nación a la Provincia de Buenos Aires el dia 12 de junio de 1991 y conforme al Convenio suscripto por el Ministerio de Economia de la Nación y el govierno de la Provincia con relación y respecto a los puertos de La Plata, Mar del Plata, San Nicolas, San Pedro, Zarate, Campana, Tigre, Ramallo, San Isidro, Baradero, Olivos y Carmen de Patagones.-

CONSEJO GENERAL DE INVERSIONES
BIBLIOTECA
Dr. Manuel Belgrano

LEGISLACION PORTUARIA.-

Reseña Histórica y Normativa Positiva Vigente:

A fin de poder abocarnos al estudio de la legislación portuaria que conforma el plexo normativo con actual vigencia positiva, se hace necesario previamente efectuar una breve reseña histórica sobre las sucesivas regulaciones normativas que rigierón la materia, lo cual nos permitirá apreciar con mayor claridad que en la imprecisión e incoherencia de la misma radicaba precisamente uno de los motivos por los cuales el sistema portuario se encontraba hasta la entrada en vigencia de la nueva legislación absolutamente centralizado y obsoleto; circunstancia ésta que acrecentaba los costos operativos y los de las mercaderías, impidiendo además los desarrollos regionales, dado que las necesidades de los mismos aparecían olimpicamente soslayados por la compleja y difusa trama normativa aplicable.-

Debe en principio señalarse que la norma madre se encuentra en la Constitución Nacional cuando en su artículo 67 inciso 9* expresa que será atribución del Congreso Nacional "...habilitar los puertos que considere convenientes...".- A si, el Codigo Civil en su artículo 2340 al reglamentar las distintas categorias de bienes públicos, ennumera entre ellos a los accidentes naturales de la costa los cuales son abarcativos de los puertos ancladeros, complementando su reglamentación en los articulos 2342 y 2348.-

En el año 1911 se sancionó la ley 8389 que rigió hasta el año 1918 los destinos del hasta entonces único puerto de importancia, que era naturalmente el de Buenos Aires, demarcandose para el mismo un funcionamiento autónomo que sería regido por una Dirección y una Comisión Consultiva.

Esta norma, ciertamente revolucionaria para la época, provocó adversas reacciones; y entre las más enérgicas la del Ministerio de Hacienda, dado que establecía una autonomía portuaria que afectaba directamente intereses económicos y políticos representados por el centralismo vigente hasta antes de su sanción.-

Un posterior intento de descentralización lo constituyó un proyecto de ley elevado al Poder Ejecutivo Nacional para su remisión al Congreso por la Comisión de Organización de la Marina Mercante pero el mismo también fracasó; permaneciendo por tanto los servicios de todos los puertos del país como hasta entonces, centralizados.-

En marzo de 1947 se dicta la Ley 12.964 que creaba la Administración General de Aduanas y Puertos de la Nación, a la que se le otorgaba funciones tan amplias que al poco tiempo de su entrada en vigencia se provocó una situación tan caótica que determinó la intervención del Puerto de Buenos Aires; el desvío de parte de su tráfico hacia otros puntos y la creación de delegaciones de la Secretaría de Industria y Comercio en Rosario y Bahia Blanca, al igual que la creación de Consejos Económicos en los puertos del interior.-

La Dirección General de Puertos y Vías Navegables fue creada por decreto de fecha 22 de enero de 1949, pero es recién por otro decreto dictado durante el mismo año que se le da su forma definitiva y su denominación final de Dirección General de Puertos.-

En marzo de 1956 se sanciona el Decreto-Ley 4263/56 por el cual se crea la Administración General de Puertos con caracter de empresa del Estado, convalidada posteriormente por la Ley 14.467.-

Esta entidad con sede en Buenos Aires; estaba

integrada por un Administrador General, un Consejo Coordinador y una Junta Consultiva; además contaba con fondos propios, y establecía en cada puerto, según su jerarquía, un administrador o un jefe local.-

Con la instalación del ente referido se agudiza aun mas el centralismo existente, afirmado por su estatuto en donde se consigna el monopolio por el Estado de la administración, conservación y explotación de todos los puertos comerciales del país; asimismo, y según el servicio del que se tratara, podia fijar su régimen tarifario.-

El régimen descripto solo encontraba limitadas sus atribuciones por la función fiscal que se le asignaba a la Dirección Nacional de Aduanas, asi como por el hecho de que los servicios de amarre y seguridad (practicaje, pilotaje, etc.) permanecían dependientes de la Prefectura Naval Argentina.-

LA LEGISLACION VIGENTE.-

Ante esta gravisima situación que, como se ha señalado, repercutía negativamente tanto en los costos del comercio interior como exterior, y en estricto cumplimiento del plan integral de reformulación y reconversión del Estado diseñado por las leyes 23696 y 23697 se decide comenzar con el proceso de descentralización administrativa con el fin de modificar y modernizar el sistema, colocandolo en un nivel acorde con las necesidades políticas, sociales y económicas del país, tanto internas como internacionales.-

Este primer paso se materializa -en relación a la Provincia de Buenos Aires- con la firma del Convenio de Transferencia de Puertos Nación Provincia, suscripto entre el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación y la Provincia de Buenos Aires el 12 de junio de 1991,

por el cual se transfiere a la provincia la administración y explotación de los siguientes puertos: San Nicolas, San Pedro, Zárate, Campana, Tigre, Ramallo, San Isidro, Baradero, Olivos y Carmen de Patagones.-

A tales efectos se prevee la integración de un grupo de trabajo compuesto por seis miembros, tres ellos representantes de la Provincia y los tres restantes de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (A.G.P.S.E.).-

Se estipuló que este grupo de trabajo, en un plazo determinado, debería emitir un informe detallado relativo a los siguientes ocho items:

*) Delimitación de cada puerto y infraestructura y confección de planos.-

*) Inventario general de todos los bienes, con su detalle y estado.-

*) Personal de A.G.P.S.E. que se transferiría, y fecha en que la Provincia asumiría este compromiso.-

*) Detalle de los derechos y obligaciones que por todo concepto detente la A.G.P.S.E.; como así los emergentes de contratos, concesiones, arrendamientos y otros convenios y un completo relevamiento de todos ellos a la fecha de presentación del informe.-

*) Acuerdo sobre la forma de asesoramiento a prestar por la A.G.P.S.E..-

*) Detalle de los inmuebles ocupados por autoridades nacionales con jurisdicción en el ámbito portuario, marítimo y fluvia.-

*) Detalle y determinación de las cargas tributarias a pagar cuando correspondiera; y fecha a partir de

la cual la Provincia asumiría dicha obligación.-

*) Antecedentes e informes económicos-financieros relativos a cada puerto.-

A fin de poder expedirse con relación al personal de A.G.P.S.E. que se transferiría a la Provincia, el Grupo de Trabajo debería integrarse ademas por tres miembros representantes de los gremios signatarios de convenios colectivos de trabajo con la A.G.P.S.E.-

En cuanto al destino de los puertos se estableció que la Provincia debera mantener el existente así como su condición de uso público, y cumplir con la política nacional que se dicte sobre la materia.-

Se dispuso que los ingresos serían contabilizados en forma independiente de las rentas generales provinciales, fijandose su aplicación.-

El acuerdo determina asimismo que la Provincia tendra la facultad de establecer el régimen tarifario de los puertos y fijar su valor, como así que estaría a su cargo la prestación del servicio.-

Las partes convienen en iniciar los estudios tendientes a determinar el estado de dominio de los puertos para permitir la eventual transferenica de titularidad.-

En cuanto al sistema de explotación y administración si bien la Provincia podra disponer el mismo; deberá hacerlo ajustandose a lo establecido en la Ley 23696, su decreto reglamentario Nº 1105/89, y los decretos números 2074/90 y 906/91.-

El 14 de abril de 1992 se suscribe el Acta de Entrega puertos Nación-Provincia de Buenos Aires, en razón de haberse aprobado por las partes el informe elaborado por el grupo de trabajo referido, ya que en el Convenio de

Transferencia -en su artículo décimo quinto-se establecía que la vigencia del Convenio se haría efectiva a partir de que la Subsecretaria de Transporte de la Nación y la Provincia aprobarán el informe en cuestión.-

Mediante esta Acta las partes efectivizaron en forma definitiva la transferencia de la administración y explotación de todos los puertos detallados en el Convenio del 12 de junio de 1991 a favor de la Provincia de Buenos Aires, en un todo de acuerdo con lo establecido por la Ley 23696, los decretos nacionales nros. 2074/90 y 906/91, el convenio originante suscripto el 12/6/91, el informe elaborado por el Grupo de Trabajo, las leyes Provinciales nros. 11.184 y 11.206 y el Decreto Nro. 926/92.-

Dado que tanto el Convenio como el Acta de Transferencia hacen expresa mención a determinadas leyes y decretos que fueron su basamento jurídico y sobre los cuales debe versar la administración y funcionamiento que la Provincia haga de los puertos y servicios, se hace imprescindible una somera reseña de los mismos.-

En primer término centraremos nuestro estudio en la Ley 23.696 de Emergencia Administrativa y restructuración de Empresas Públicas dado que la misma -y tal como en extenso lo comentamos en capítulos anteriores- es el epicentro jurídico sobre el cual se comenzó a ejecutar la reforma del estado. Dentro de sus setenta artículos -y dos anexos- se modela el reordenamiento y racionalización del sector público empresario a través de procedimientos de privatización, de intervención y de la modificación del status jurídicos de las empresas que continuen en propiedad estatal, disponiéndose la implementación de programas de propiedad participada; el reordenamiento de los contratos estatales; la

protección del empleo y de la situación laboral del trabajador durante los procesos de privatización; la suspensión de la ejecución de las sentencias y laudos arbitrales que condenen a pagos al Estado Nacional y a los entes de la Administración Pública; y la implementación por parte del Ejecutivo Nacional de un plan de emergencia del empleo.-

Conforme a lo comentado en la primera parte del informe; la ley promueve la descentralización institucional disponiendo la transferencia a unidades políticas menores actividades hasta entonces monopolicamente explotadas por el Estado Nacional, siendo dichas unidades políticas menores -provincias y municipios- quienes deberán asumir el rol de titulares y gestoras del bien común local, resultando el fin primordial perseguido por la ley el de instrumentar las medidas necesarias para producir transformaciones globales y definitivas en la estructura económica del país.-

Siguiendo esta linea de planificación el poder ejecutivo nacional dicto los decretos nº 2074/90 y 906/91; y finalmente el decreto número 817 del 26 de mayo 1992; por el cual se consagra la descentralización portuaria a través de la transferencia a las provincias, municipios o al sector privado por vía de concesiones, determinandose la disolución de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado.-

Se crea por el mismo la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables en la orbita de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.-

La norma en cuestión determina asimismo que la A.G.P.S.E. quedara definitivamente disuelta cuando hayan

sido privatizados o transferidos todos los puertos que se encuentran bajo su jurisdicción; creandose hasta dicho momento en forma provisoria y dentro de su ámbito seis unidades administrativas de puertos; siendo sus administradores la unica autoridad portuaria dentro su jurisdicción, quienes estaran asesorados por un Consejo Consultivo Ad-Honorem. Sus objetivos seran mejorar la eficiencia y calidad de los servicios, contribuir a las tareas de transferencia y/o privatizaciones de los servicios portuarios y de las terminales del puerto, asegurar el efectivo cumplimiento de las normas desregulatorias, arbitrar las medidas conducentes al mejoramiento de la recaudación fiscal y facilitar el desempeño de las autoridades aduaneras, impositivas y de seguridad y contribuir a la preservación del medio ámbiente.-

Este Decreto meritua la importancia que reviste el transporte por agua y las actividades y servicios que se prestan dentro de los puertos; constituyendo un factor decisivo en la formacidn de los costos y precios de la economía, lo que configura un impacto directo sobre el comercio interior, y evaluando asimismo que las motivaciones por las cuales el sector se encontraba tan regulado han desaparecido; establece los principios de la libre contratacidn y libre fijacidn de precios y tarifas; limitando en tal sentido al maximo la intervención estatal.-

Como broche de la legislacidn nacional se sanciona el 3 de junio de 1992 la ley 24093 estableciendo que quedan incluidos dentro de su ambito de aplicacidn todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de la totalidad de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse; exceptuandose a los

puertos o sectores destinados para uso militar o el poder de policia estatal.-

La norma realiza en su artículo 2do. una extensa definición sobre lo que denomina puerto -reiterando a nuestro juicio el error de técnica legislativa que constituye el incluir definiciones incompletas en la redacción de las leyes- por lo que a fin de no torcer interpretativamente el sentido dado por la norma, se transcribe el mismo: "...art.2: Denominase puertos a los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptas para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de cargas entre los modos de transportes acuáticos y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y ademas servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Quedan comprendidas dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas".-

Todos los puertos comerciales o industriales que involucren el comercio internacional o interprovincial deberan contar con la habilitación otorgada por el Poder Ejecutivo.-

La ley efectua una clasificación de los puertos según: *) la titularidad del inmueble en: 1) Nacionales; 2) Provinciales; 3) Municipales; y 4) de los particulares; *) el uso: 1) público; 2) privado; *) su destino: 1) comerciales; 2) industriales y 3) recreativos en general.-

Con referencia a la eventual transferencia de dominio de los puertos la ley 24093 establece en forma clara que el Poder Ejecutivo transferirá a título gratuito el

dominio y/o la administración portuaria a las provincias y/o Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires si lo solicitarán y con relación a aquellos que se encuentren dentro de su territorio.-

Si las mismas no demostrasen interés en la transferencia; el Poder Ejecutivo podra optar por mantenerlos bajo su órbita, transferirlos a la actividad privada o bien desafectarlos.-

Para los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahia Blanca, Quequén y Santa Fé se establece que la transferencia se efectuara siempre que previamente se hayan constituidos sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que garanticen la efectiva participación de los sectores particulares interesados en la actividad portuaria, incluyendo a prestadores de servicios, productores, usuarios y trabajadores.-

Se determina asimismo que la administración de los puertos nacionales podra; operar y explotar por si, o bien ceder la operatoria y explotación a personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, a través de contratos de consesión de uso o locación total o parcial, mediante el procedimiento de la licitación pública.-

Mas adelante la norma legal reglamenta minusiosamente la administración, operatoria y control de gestión de los puertos particulares; la jurisdicción y control que debera ejercitar la autoridad de aplicación; las competencias de la misma y los aspectos que deberá abordar la reglamentación a dictarse.-

El 24 de junio de 1992 el Poder Ejecutivo sanciona el Decreto nro. 1029/92 por el cual promulga la Ley 24.093 formulando no obstante a su respecto dos observaciones;

la primera con relación al artículo 11 en cuanto menciona a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, y la otra con referencia al artículo 24 en la parte que dispone la derogación del Anexo I de la Ley 23.696 en cuanto dice: "Administración General de Puertos, descentralización y provincialización. Concesión to tal o parcial de puertos o instalaciones portuarias".-

Dentro del ámbito provincial debemos referirnos a la Ley 11.184 de diciembre de 1991, de Reconversión Administrativa de la Provincia de Buenos Aires que prorroga el plazo de Emergencia administrativa, financiera y económica de la totalidad de los organismos provinciales.-

Y siguiendo con la reseña referida resulta de vital importancia la sanción en febrero de 1992 de la Ley 11206 que ratifica el Convenio de Transferencia de Puertos Nación-Provincia.-

Con relación a la administración y explotación de los puertos determina que se regirá por los términos del Convenio y las normas reglamentarias que el Poder Ejecutivo Provincial dicte en su consecuencia, siendo aplicable en lo pertinente las disposiciones de la Ley 11.184.-

A fin de cumplimentar con el artículo 16 del Convenio de Transferencia establece que la autoridad de aplicación, conjuntamente con las Comisiones de Intereses Marítimos y Pesca de ambas Cámaras, serán las encargadas de realizar los e studios tendientes a determinar el estado de situación de dominio de los puertos para permitir la eventual transferencia de la titularidad de dominio. Por ultimo crea una Cuenta Especial denominada "Fondo Provincial de Puertos".-

Según lo establecido por la Ley precedente imprescindible la redacción de un decreto de aprobación de la reglamentación general que estableciera las bases sobre las cuales debía efectuarse la administración y explotación de los puertos; razón por la cual el Poder Ejecutivo Provincial dicta en junio de 1992 el Decreto 1579, en cumplimiento de lo presceptuado por el artículo 2 de la Ley 11.206; resaltando en los considerandos que "...la tematica portuaria constituye una de las preocupaciones primordiales de ésta Administración, siendo la base de una política tendiente al efectivo progreso de la comunidad...".-

La Reglamentacion General de la ley 11206 esta compuesta por cinco capítulos. En el primero se establece que la Dirección Provincial de Actividades Portuarias dependiente del Ministerio de Obras y Servicios Públicos será la autoridad de aplicación de la ley 11206, quedando a su cargo responsabilidad el manejo y administración del "Fondo Provincial de Puertos" creado por el art. 6 de la ley; y autorizandose a dicho organismo para suscribir convenios que deberán ser posteriormente sometidos a la aprobación del Poder Ejecutivo.-

El capítulo II esta destinado a las Unidades y Delegaciones Portuarias determinandose que el término "Unidad Portuaria", seguido del nombre de la localidad o zona de influencia, será la denominación con la que se identificará a los puertos transferidos.-

A su turno las Delegaciones Portuarias, que estarán integradas por una o varias Unidades Portuarias, son creadas a los efectos de posibilitar una adecuada administración y explotación de los puertos, demarcándose y delimitándose las siguientes jurisdicciones administrativas:

a) Delegación Portuaria Río de la Plata compuesta por las Unidades Portuarias de La Plata, Olivos, San Isidro y Tigre; b) Delegación Portuaria Mar del Plata, que incluye a la Unidad Portuaria Mar del Plata; y c) Delegación Portuaria Paraná Inferior abarcativa de la Unidades Portuarias de Zárate, Campana, San Nicolas y San Pedro.-

El capítulo III instruye que cada Delegación Portuaria estará a cargo de un Delegado Administrador quién tendrá la función de administrar y fiscalizar la explotación comercial de la Delegación Portuaria a su cargo. Dichos funcionario s tendrán, según la norma reglamentaria que comentamos, las mismas imcumbencias funcionales que las que detentaban los administradores de puertos de la Administración General de Puertos S.E., como así también las que determine la autoridad y el decreto en estudio. Deberan proceder a la apertura de una cuenta corriente bancaria quedando a su cargo el manejo y gestión de la misma, y debiéndose depositar en la misma la totalidad de los ingresos de cada Delegación y Unidad Portuaria.-

Cumpliendo con las clausulas del Convenio de Transferencia se establece que todos los ingresos de los puertos transferidos serán contabilizados en forma independiente de las rentas generales de la provincia y afectados en forma exclusiva a cubrir los gastos de administración, operación, capacitación e inversiones relacionados con la actividad portuaria.-

Mensualmente los Delegados Portuarios deberán rendir cuenta de su gestión operativa y financiera ante la Dirección Provincial de Actividades Portuarias.-

El capítulo IV consta de dos artículos, en el primero de los cuales se dispone que la autoridad de

aplicación, a través de planes reguladores deberá fijar y elaborar la política y estrategia de administración y explotación de cada Un idad Portuaria.-

Los planes reguladores deberán contener como mínimo las principales operaciones a desarrollar; las condiciones optimas de administración y explotación; la zonificación de sectores operativos y la posibilidad de administración de zonas comunes a través de consorcios cuando ello resultara aconsejable.-

En el art. 16 se determina claramente la estrategia política provincial a seguir en materia portuaria; disponiéndose que las Unidades Portuarias serán otorgadas en concesión al sector privado; siendo la Dirección Provincial de Actividades Portuarias el organismo que deberá fijar las modalidades y procedimientos para tal otorgamiento de conformidad con la normativa vigente y los correspondientes planes reguladores.-

Las disposiciones transitorias están contenidas en el capitulo V, donde se exceptua del régimen general de administración reglado en el capítulo II a las Unidades Portuarias de Ramallo, Baradero y Carmen de Patagones; debiendo la autoridad de aplicación elaborar oportunamente un informe a su respecto aconsejando la metodología que resulte mas adecuada para su administración y explotación.-

Se dispone por último la incorporación a la plante funcional de la provincia del personal transferido por la Administración General de Puertos S.E.-

Como puede advertirse; y en lo que resulta de fundamental trascendencia para los alcances analíticos y prácticos del presente estudio; la normativa provincial se

pone en paralelo con la legislación nacional -especialmente con la derivada de la ley 24093-en materia de reconversión administrativa y reformulación estatal, ordenando una estrategia gradual de privatización por vía de concesión al sector privado; que aunque en el ámbito de la provincia de Buenos Aires recién esta en la etapa de los estudios preliminares en cuanto al análisis de los cronogramas y de los procedimientos legales aplicables para el otorgamiento de las concesiones a particulares, estamos seguros que optimizará la gestión y explotación de los puertos transferidos; y en lo que hace ál objeto del presente estudio de factibilidad, permitirá indudablemente el logro de los mejores perfiles operativos de los sistemas ferroviarios que accedan a cada una de las Unidades Portuarias consideradas.-

Resultaría en tal sentido aconsejable que la normativa reglamentaria correspondiente garantice que las concesiones se otorguen con exclusividad a sociedades de derecho privado preferentemente organizados en cooperativas, o a entes públicos no estatales, o aun a mancomunidades municipales como las descriptas "ut supra"; asegurandose en todo caso la participación de los sectores particulares interesados en la actividad portuaria, incluyendo a los operadores, a los prestadores de servicios portuarios (verbigracia las empresas de estibaje, etc.), productores y usuarios; otorgándose a las organizaciones empresarias concesionarias la facultad de establecer libremente sus propias tarifas de servicios de conformidad con los estatutos que para cada caso deberían dictarse y la de disponer asimismo autoridades portuarias autónomas sin perjuicio de la subsistencia del poder de policia estatal de habilitación y de control de gestión.-

* ALGUNAS CONSIDERACIONES LEGALES PUNTUALES REFERIBLES A LA SITUACION DE LA UNIDAD PORTUARIA "CAMPANA".-

Si bien es cierto que a la totalidad de los puertos que atañen al presente estudio les corresponde una regulacion normativa uniforme, no lo es menos que a cada uno de ellos por su ubicación; por sus características; por su actual dis eño edilicio; por las ordenanzas y decretos municipales eventualmente aplicables a su éjido periférico y en fin por las modificaciones y/o consejos técnicos operativos que sugieran los expertos a cargo del área pertinente del presente estudio; les corresponde una determinación jurídica especifica referida a las particularidades aludidas.-

En el caso puntual de la unidad portuaria "Campama" y tal como se describe planimetricamente en el anexo adjunto, se observa que el mismo se encuentra circundado:

a) Por el norte por terrenos fiscales y municipales -que en mínima parte se encuentran ocupados por un edificio que sirve de asiento a la Delegación local de la Prefectura Naval Argentina y cuyos alrededores, de hecho, los utiliza el orgenismo referido para entrenamiento y ejercitación de su personal- y por terrenos pertenecientes al patrimonio de Ferrocarriles Metropolitanos S.A. (FEMESA); parcialmente surcados por una parrilla de vías férreas actualmente inhabilitadas y desafectadas; que resultarían en parte necesarios para la traza y construcción de la relativamente corta extensión de vias férreas que aparece necesario tender para unir y establecer la conexión ferroviaria terminal entre la unidad portuaria estudiada y el sistema ferroviario troncal de la linea "Mitre" que accede a la estación de la ciudad de Campana.-

La misma se encuentra actualmente

administrada y gerenciada por la empresa Ferrocarriles Metropolitanos S.A. (FEMESA) y en proceso aun no finalizado ni adjudicado de privatización por concesión a particulares en los términos del marco regulatorio dispuesto por los decretos del P.E.N. Nº 666/89 y Nº 1105/89 y de acuerdo al Pliego de Condiciones y Bases Generales aprobado por resolución del Ministerio de Economía y de Obras y Servicios Públicos Nº 1456/91; la que en su art.1.5 (In muebles) excluye -aunque imprecisamente- dichos espacios, del área sujeta al proceso de concesión.-

b) Por el flanco oeste y (y suroeste) la circunda una calle costanera municipal que aparece en los catastros pertinentes denominada alternativamente como "Colón" o como "Mitre" sobre la cual; y con la extensión que se desprende de los planos correspondientes; los estudios técnicos aconsejan diseñar una playa que resultaría con aptitud funcional adecuada para desarrollar la operatoria de carga, descarga y deposito y estacionamiento de containers.-

La problemática referida impone que oportunamente y ya sea entre las autoridades ferroviarias y portuarias provinciales (o los operadores privados que resulten concesionarios) y las autoridades municipales correspondientes; se estudie la factibilidad de la celebración de los convenios o el dictado de las ordenanzas que resulten pertinentes para que resulte legalmente habilitada la construcción, por parte de los adjudicatarios, de las obras de arte referidas y prealudidas, ya que las mismas aparecen indefectiblemente necesarias para la implementación de un optimo sistema de acceso del modo de transporte ferroviario a la unidad portuaria examinada en un esquema de máxima eficiencia en la gestión operativa de la misma.-

Nos ocuparemos más adelante, y en general, de la problemática planteada por los necesarios convenios de arancelamiento de peaje que deberan celebrarse entre los operadores ferroviarios (sean provinciales, municipales, particulares o mixtos; ya que la Nación ha declinado definitivamente su competencia y operatividad en el área) que utilicen los accesos ferroviarios portuarios objeto del presente estudio; y las empresas ferroviarias que resulten concesionarias adjudicadas como resultado del proceso de privatización al que se encuentran sometidas las redes troncales ferroviarias con acceso a las periferias y aledaños de las unidades portuarias transferidas a la Provincia de Buenos; porque se trata, ciertamente, de una problemá tica jurídica y legal común a todas ellas.-

" ANEXO DOCUMENTAL "

ANTECEDENTES NORMATIVOS VIGENTES APLICABLES AL TEMA.-

1) - DECRETO PODER EJECUTIVO NACIONAL N°2074/90 (3/10/90)

2) - DECRETO PODER EJECUTIVO NACIONAL N°906/91 (9/5/91)

3) - CONVENIO DE TRANSFERENCIA NACION-PROVINCIA (12/691)

4) - LEY PROVINCIAL N°11206 (27/2/92)

5) - REGLAMENTO GENERAL DE LA LEY 11206 (DECRETO PROVINCIAL N°1579/92 (12/6/91)

6) - ACTA DE ENTREGA PUERTOS NACION-PROVINCIA (14/4/92)

7) - DECRETO PODER EJECUTIVO NACIONAL N°817/92 (26/5/92)

8) - LEY NACIONAL N°24093 (3/6/92)

1) - DECRETO 2074:

Reforma del Estado - Entes en jurisdiccion del Ministerio de Obras y Servicios Publicos a transformar y en transformacion y de otras jurisdicciones - Venta de bienes - Accion conjunta con otras jurisdicciones - Programa de propiedad participada - Marcos regulatorios - Autoridad de aplicacion - Prestacion del servicio publico - Reconversion y capitalizacion de deuda externa.-

Fecha: 3 octubre 1990.-

Publicacion: B.O. 5/10/90.-

Citas legales: D. 1757/90 L.C. 2524 D. 1930/90; v.p. 3777. D. 1315/89; XLIX-D. 3854; Ley 23696; XLIX-C.2444; D.435 B.O.- L.A. 158.-

CAPITULO I.- Estando la jurisdiccion del MOSP a transformar.-

Art. 1°.- Disponese la concesion integral dada su ubicacion y comercializacion de Gas del Estado Sociedad del Estado, para la cual deberan confeccionar los pliegos de bases y condiciones generales y particulares y efectivizarse los llamados a licitacion o concurso publico nacional e internacional en un plazo de ciento ochenta (180) dias.-

Art. 2°.- Disponese la concesion integral de distribucion y comercializacion de energia eléctrica del gran Buenos Aires, actualmente operada por servicios eléctricos del Gran Buenos Aires Sociedad del Estado (SEGBA) para la cual, deberan confeccionarse los pliegos de bases y condiciones generales y particulares y efectivizarse el llamado a licitacion publica nacional e internacional en un plazo de ciento ochenta (180) dias.-

Art. 3°.- Disponese la concesion de los servicios de distribucion y comercializacion actualmente

prestados por Obras Sanitarias de la Nacion, y la consecuente operatividad de las plantas de produccion y tratamiento para la atencion de dichos servicios. En un plazo de ciento ochenta (180) dias deberan confeccionarse los pliegos de bases y condiciones generales y particulares y efectivizarse el llamado a licitacion o concurso publico nacional e internacional.-

Art. 4°.- Disponese la consecion de Obras y Servicios a cargo de la Administracion General de Puertos Sociedad del Estado en los puertos de: Buenos Aires, Bahia Blanca, Quequén, Rosario, Santa Fé y Ushuaia. En un plazo de ciento ochenta (180) dias deberan confeccionarse los pliegos de bases y condiciones generales y particulares y efectivizarse los llamados a licitacion publica nacional e internacional.-

Art. 5°.- La administracion y explotacion de los demas puertos a cargo actualmente de la Administracion General de Puertos Sociedad del Estado y no incluidos en al art. 4° podran ser transferidos a las provincias y municipios que asi lo soliciten mediante convenio Nacion-Provincia en un plazo de ciento ochenta (180) dias. En el caso de los puertos en los que la provincia respectiva no demostrara interés o no arribase a un acuerdo con la Nacion, se procedera conforme a lo indicado en el art. 4°.-

Art. 6°.- Disponese la privatizacion total de la Empresa Lineas Maritimas Argentinas Sociedad Anonima (E.L.M.A.). En el plazo de ciento ochenta (180) dias deberan confeccionarse los pliegos de las bases y condiciones generales y particulares y efectivarze el llamado a licitacion publica nacional o internacional.-

Art. 7°.- Disponese la privatizacion parcial

con participacion privada mayoritari de la Empresa Yacimientos Carboniferos Fiscales (Y.C.F.). En el plazo de ciento ochenta (180) dias deberan confeccionarse los pliegos de bases y condiciones generales y particulares y efectivizarse el llamado a licitacion publica nacional e internacional.-

Art. 8°.- Disoponese la concesion de los servicios actualmente prestados por la Empresa Nacional de Correos y Telégrafos (ENCOTEL), para lo cual deberan confeccionarse los pliegos de bases y condiciones generales y particulares y efectivizarse los llamados a licitacion o concurso publico nacional e internacional en un plazo de ciento ochenta (180) dias.-

CAPITULO II.- Entes de la jurisdiccion del MOSP en transformacion.-

Art. 9°.- Disponese la realizacion de la segunda etapa del programa de mejoras, reparacion, construccion, ampliacion, remodelacion y mantenimiento de la red vial nacional, actualmente a cargo de la Direccion Nacional de Vialidad, de acuerdo a lo establecido en los decs. 823/89 y 1315/89.- En el plazo de noventa (90) dias deberan confeccionarse los pliegos técnicos particulares y efectivizarse el llamado a licitacion publica nacional.-

Art. 10°.- Disponese la continuidad del programa de concesion integral de la explotacion de sectores de la red ferroviaria nacional, actualmente explotadas por la empresa Ferrocarriles Argentinos, con las redes de los ferrocarriles Bartolomé Mitre y San Martin y remanentes del ferrocarril Sarmiento no incluidos en el corredor Rosario-Bahia Blanca excluidos los tramos correspondientes a los servicios suburbanos y urbanos de la ciudad de Buenos Aires, comprendidos en la red de ferrocarriles metropolitanos. En el

plazo noventa (90) dias deberan realizarse los estudios técnicos que rigan la division de las redes mencionadas, confeccionarse los pliegos de bases y condiciones generales y particulares y efectivizarse el llamado a licitacion publica nacional e internacional.-

Art. 11.- Disponese la realizacion de la siguiente etapa de programa de concesiones de los servicios de la empresa Yacimientos Petroliferos Fiscales (Y.P.F.) en un plazo de ciento ochenta (180) dias donde deberan seleccionarse las areas a licitar, confeccionarse los pliegos de bases y condiciones generales y particulares y efectivizarse el llamado a licitacion publica nacional e internacional.-

Art. 12.- Dispones de la segunda etapa del programa de Asociacion de la Empresa Yacimientos Petroliferos Fiscales (Y.P.F.) concretadas privadas para la explotacion de areas centrales. En un plazo de ciento ochenta (180) dias, deberan seleccionarse las areas a licitar, confeccionarse los pliegos de bases y condiciones generales y particulares y efectivizarse el llamado a licitacion publica nacional e internacional.-

CAPITULO III.- Entes de otras jurisdicciones.-

Art. 13.- Disponese la concesion de explotacion de los servicios prestados actualmente por la empresa Subterraneos de Buenos Aires Sociedad del Estado, para lo cual deberan confeccionarse los pliegos de bases y condiciones generales y particulares y efectivizarse los llamados a licitacion o concurso publico nacional e internacional en un plazo de ciento ochenta (180) dias.-

Art. 14.- Disponese la concesion de los servicios actualmente prestados por la Sociedad del Estado Casa de la Moneda. En un plazo de ciento ochenta (180) dias

debera determinarse el agrupamiento de los servicios a licitar, confeccionarse los pliegos de bases y condiciones generales y particulares y efectivizarse los llamados a licitacion publica nacional e internacional.-

Art. 15.- Disponese la privatizacion de las unidades de campaña y los elevadores terminales de la Junta Nacional de Granos. En un plazo de ciento ochenta (180) dias deberan confeccionarse los pliegos de bases y condiciones generales y particulares y efectivizarse los llamados a licitacion publica nacional e internacional.-

Art. 16.- Si la autoridad de aplicacion determinase que para alguna de las unidades operativas referido en el art.anterior no fuese conveniente la presentacion o hubiese sido declarada desierta la licitacion respectiva, se procedera a llamar a licitacion publica nacional e internacional para el otorgamiento de la concesion de la misma. Dicho llamado se efectivizara dentro del mismo plazo indicado en el articulo anterior si hubiese ocurrido la primera dentro de un plazo de sesenta (60) dias de la declaracion de licitacion desierta en el segundo caso.-

CAPITULO IV.- Venta de bienes.-

Art. 17.- A los fines del cumplimiento del art. 17 del decreto 1757/90 sustituido por el art. 16 de su similar 1930/90 estableciéndose que todos los organismos y entes compartidos en el anexo 1 al art.precitado de la Administracion centralizada y descentralizada del Ministerio de Obras y Servicios Publicos cualquiera sea su forma juridica y organizacion empresaria o institucional deberan remitirse en un plazo que éste determine un listado circunstanciado de los bienes comprendidos. En relacion a los bienes muebles y rezagos debera informarse la ubicacion en que se encuentran y

lugar de deposito en su caso, cantidades, caracteristicas, estado de conservacion y todo otro dato que facilite la realizacion de los mismos. En cuanto a los bienes inmuebles deberan remitirse titulos de propiedad, planos de mensura, condicion de dominio y ocupacion y todo otro dato de interés que posibilite su inmediata venta. Excluyese de las ventas de bienes muebles y rezagos de las disposiciones del documento 3171/75.-

CAPITULO V.- Accion conjunta con otras jurisdicciones.-

Art. 18.- El Ministerio de Obras y Servicios Publicos concertara con las provincias las medidas tendientes a la concrecion de la reforma del estado en esas jurisdicciones, prestando asistencia técnica y operativa a las mismas, programando y materializando planes de ejecucion concertadas. El Ministerio de Obras y Servicios Publicos como autoridad delegada del Poder Ejecutivo Nacional, convendra con las provincias las privatizaciones y concesiones de ejecucion conjunta y manifiestamente conveniente, conforme a lo establecido en el art. 16 del documento 1757/90.-

CAPITULO VI.- Programa de propiedad participada.-

Art. 19.- La autoridad de aplicacion debera preveer en los pliegos a elaborar el desarrollo de un programa de propiedad participada siempre que resulte competitivo con la naturaleza de la privatizacion o concesion de que se trato, asegurando que los sujetos adquirientes indicados en el art. 22 inciso a) de la Ley 23696 participen de un porcentaje del capital accionario de las empresas privadas o concesionarias.-

CAPITULO VII.- Marcos regulatorios.-

Art. 20.- El Ministerio de Obras y Servicios Publicos llevara al Poder Ejecutivo Nacional el proyecto de reglamento administrativo regulatorio de las prestaciones la fiscalizacion y control y la proteccion al usuario de los bienes del Estado en los distintos servicios publicos comprendidos o comprometidos en las concesiones, privatizaciones y provincializaciones aludidas en los articulos precedentes. Las respectivas materializaciones deberan haber sido aprobadas por el Poder Ejecutivo Nacional con anterioridad a la emision a los pliegos de beses y condiciones respectivas.-

CAPITULO VIII.- Autoridad de aplicacion.-

Art. 21.- Designase al Ministro de Obra y Servicios Publicos como autoridad de aplicacion de lo dispuesto en el presente decreto de conformidad a lo establecido en la ley 23696 art. 4 y 13 en el documento 435/90 art. 63 y en el documento 1557/90 arts. 17, 18, 73, 80 y 118 y su modificatario documento 1930/90 para ello facultase al mismo a efectuar los llamados a licitacion, aprobar todos los reglamentos, pliegos de bases y condiciones generales y particulares, dictar los actos administrativos y realizar todas las tratativas que sean necesarias para el adecuado cumplimiento del presente decreto. Asimismo debera proceder a la adjudicacion provisional de las licitaciones y concurso respectivo, las que seran aprobadas en definitiva por el Poder Ejecutivo Nacional. Autorizase al Ministro de Obras y Servicios Publicos a contratar los servicios de accesores juridicos, contables, economico-financiero y técnicos y servicios de consultoria nacional e internacional que considere necesario para el mejor cumplimiento de los objetivos del presente decreto.-

CAPITULO IX .- Prestacion de Servicio Publico.-

Art. 22.- Facultase a los Ministros de Economia de Obras y Servicios Publicos a efectuar por resolucion conjunta los fondos provenientes del art. 80 del dec.1757/90 para el financiamiento de planes de mejoramiento y mantenimiento tendientes a asegurar la prestacion de los servicios publicos esenciales para la comunidad durante el proceso de transformacion. Los interventores de las empresas mencionadas en este decreto elevaran a ambos ministerios, via la Subsecretaria de Empresas Publicas y la Subsecretaria de Obras Publicas respectivamente, en un plazo de quince (15) dias, un plan de accion inmediata con su correspondiente programa de necesidades minimas, independiente a cumplimentar lo indicado en el primer parrafo.-

CAPITULO X.- Reconvencion y capitalizacion de deuda externa.-

Art. 23.- En los procesos de privatizacion o concesion referidos en el presente decreto, la autoridad de aplicacion podra solicitar la utilizacion de reconversion y capitalizacion de deuda externa, conforma a lo establecido en el documento 575/90 art. 14 en todos los casos las mismas seran autorizadas por el Poder Ejecutivo Nacional previa opinion favorable del Ministerio de Economia.-

Art. 24.- Comuniquese a la Comision Bicameral creada por el art.14 de la ley 23696.-

Art. 25.- Comuniquese, etc.-

2) - <u>DECRETO 906:</u>

Reforma del Estado - Proyecto de reglamento administrativo regulatorio de las prestaciones, fiscalizacion, control, proteccion del usuario y a los bienes del Estado, comprendidos en las concesiones y provincializaciones a cargo

de la Administracion General de Puertos Sociedad del Estado.-

Fecha: 9 mayo 1991.-

Publicacion: B.O. 14/5/91.-

Citas legales: D. 2074/90. L.D. 3783. Ley 23696. XLIX-C. 2444; D.110589. XLDC-D.3816. Ley 17520; XXVII-C.2813.-

De las provincializaciones.-

Art. 1°.- El Ministerio de Economia y Obras y Servicios Publicos procedera a coordinar la transferencia de la administracion y explotacion de los puertos a las provincias que asi lo hayan solicitado, a los efectos de firmar los respectivos convenios de traspaso, conforme lo indicado en el art. 5° del dec.2074/90, siendo de aplicacion el plazo de ciento ochenta (180) dias previsto en el mismo a partir de la entrada en vigencia del presente decreto.-

Art. 2°.- Quedan alcanzados por lo dispuesto en en articulo anterior los puntos que fueron cedidos con anterioridad a las provincias, municipios y otras entidades con permiso de uso precario.-

Art. 3°.- El convenio a firmarse con las provincias debera incluir entre otras clausulas referidas a:

a) Delimitacion del puerto.-

b) Inventario de bienes, equipos y materiales a transferir.-

c) Personal de la Administracion General de Puertos que se transferira.-

d) Concesiones, arrendamientos y convenios vigentes con relacion al puerto cuya administracion y explotacion de transferira.

e) Cargas tributarias a pagar cuando asi corresponda.-

f) Pautas para la administracion, explotacion, fiscalizacion control, fijacion de tarifas, determinacion del destino y caracter del puerto, realizacion de obras y dictado de normas para la proteccion del usuario.-

Art. 4°.- Una vez comprobada la falta de interés por parte de la provincia en un puerto, el Ministerio de Economia y Obras y Servicios Publicos propondra su otorgamiento en concesion o el destino del mismo.-

De la misma manera se procedera en caso de no llegarse a un acuerdo en el plazo indicado en el art.1° del presente decreto.-

Art. 5°.- Los puertos cuya administracion y explotacion se transfieran a las provincias deberan dar cumplimiento a las politicas nacionales que se dicten en materia portuaria y seran administrados conforme el régimen comprendido en la ley 23.696 y dec. 1105 del 20 de octubre de 1989, en lo que sean aplicables.-

Art. 6°.- La Administracion General de Puertos Sociedad del Estado, acordara a los Gobiernos provinciales la incorporacion del personal de dicho ente que voluntariamente acepte ser transferido, debiendo mantener su remuneracion y demas derechos laborales, siendo de aplicacion establecido en el capitulo IV de la ley 23696.-

Art. 7°.- Los puertos cuya administracion y explotacion se transfieran a las provincias, estableceran un régimen tarifario uniformando los rubros con que se aplican en el orden nacional, fijando libremente los valores, debiendo informar a la Autoridad Portuaria Nacional en la forma que ésta determinara las tarifas aplicadas y el movimiento comercial de cada puerto.-

Art. 8°.- Los puertos cuya administracion y explotacion sean transferidos a las provincias, administraran, regularan, fiscalizaran y controlaran las prestaciones de los servicios conjuntivos portuarios, contemplando los intereses de los usuarios y la proteccion de los bienes del Estado.-

Art. 9°.- Las provincias asumiran las obligaciones y derechos de la Administracion General de Puertos Sociedad del Estado, en los contratos, concesiones, arrendamientos y otros convenios que obliguen actualmente a cada puerto.-

Art. 10.- Las provincias asumiran las cargas tributarias actuales o que se establezcan para cada puerto.-

Art. 11.- Aquellos puertos cuya administracion y explotacion hayan sido transferidas a las provincias y que por su magnitud y grado de rentabilidad estén en condiciones de hacerlo, abonaran a la Nacion, el canon que se establezca destinado a permitir a la autoridad portuaria nacional la disponibilidad de recurso que favorezcan las inversiones necesarias para implementar la politica portuaria nacional.-

Art. 12.- Las provincias podran disponer modificaciones, ampliaciones, construcciones, demoliciones y otras obras de la infraestructura portuaria y equipamiento, debiendo comunicar a la autoridad portuaria nacional el detalle de las mismas y obtener cuando corresponda, la previa autorizacion de la Nacion.-

Art. 13.- La autoridad portuaria nacional podra prestar a requerimiento de las provincias asesoramiento para la organizacion, administracion y explotacion de los puertos.-

Art. 14.- La actividad portuaria nacional y las provincias iniciaran los estudios necesarios tendientes a realizar oportunamente la transferencia del dominio de los

puertos cuya administracion y explotacion hayan sido transferidas.-

De la descentralizacion y las concesiones.-

Art. 15.- La administracion de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahia Blanca, Quequén, Santa Fé y Ushuaia, sera ejercida por entes descentralizados con participacion de las autoridades nacionales, provinciales y municipales, asi como de los usuarios y de los gremios portuarios.-

Art. 16.- La explotacion y operacion de los servicios portuarios; incluyendo los que actualmente administra y regula la Administracion General de Puertos Sociedad del Estado, en los puertos señalados en el articulo anterior, seran prestados por la actividad privada a través de contratos de concesion conforme a lo establecido en el articulo 4° del dec. 2074/90 o en las facultades establecidas en el estatuto organico de la Administracion General de Puertos Sociedad del Estado y la legislacion vigente.-

De las prestaciones.-

Art. 17.- Tanto las privatizaciones como las concesiones deberia asegurar, como minimo las prestaciones inherentes a la naturaleza y destinos asignados a cada estatuto.-

Art. 18.- En todos los casos debera asegurarse la mayor eficiencia y calidad en la prestacion: de los servicios portuarios brindando como principio fundamental el mayor beneficio posible al comercio exterior e interior del pais.-

Art. 19.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el articulo anterior se debera cumplir con el objetivo previsto en el segundo parrafo del art.1° de la ley 17520 modificada

por el art. 58 de la ley 23696 respecto del abaratamiento efectivo de las tarifas a cargo de los usuarios.-

De la fiscalizacion y control.-

Art. 20.- La formulacion de las politicas portuarias nacionales y el control de su cumplimiento estaran a cargo de la Subsecretaria de Transporte con las facultades de delegar dichas funciones, hasta tanto se constituya la autoridad portuaria nacional.-

Art. 21.- Para el cumplimiento de la mision encomendada en el art. anterior, la Subsecretaria de Transporte organizara los medios humanos y materiales, pudiendo proceder conforme a lo dispuesto en el articulo 60 de la ley 23696.-

Art. 22.- A los efectos de la descentralizacion de la Administracion General de Puertos Sociedad del Estado la Subsecretaria de Transporte podra transferir funciones de fiscalizacion y control a los entes constituidos de acuerdo al art. 15 del presente decreto.-

De la proteccion de los bienes del Estado.-

Art. 23.- En los convenios a celebrarse con las provincias y en los pliegos para las licitaciones de las concesiones debera probarse la confeccion de un inventario de los bienes estatales que se entreguen y su estado.-

Art. 24.- En los convenios y pliegos a que se hace referencia en el art. anterior deberan incluirse clausulas que aseguren la responsabilidad por el buen mantenimiento de los bienes del Estado y las responsabilidades consiguientes en caso de que ello no ocurriera.-

De la proteccion al usuario.-

Art. 25.- Los estatutos de los entes de administracion de los puertos descentralizados deberan preveer

mecanismos de solucion de los reclamos de los usuarios en forma agil y economica.-

Disposiciones generales.-

Art. 26.- El Ministerio de Economia y Obras y Servicios Publicos, elevara para la aprobacion del Poder Ejecutivo Nacional en un plazo de ciento veinte (120) dias a partir de la fecha de entrada en vigencia del presente decreto, el proyecto de estructura organica y estatuto de funcionamiento de los entes descentralizados mencionados en el articulo 15 del presente decreto.-

Art. 27.- Hasta tanto se designe la autoridad portuaria nacional, las funciones que por el presente decreto se le asignan, seran ejercidas por el subsecretario de tramsporte. Una vez completado el procedimiento de provincializacion y descentralizacion previsto en el presente decreto, la Subsecretaria de Transporte debera proponer la creacion de un organismo destinado a cumplir dichas funciones.-

Art. 28.- El presente decreto entrara en vigencia a partir de la fecha de su publicacion.-

Art. 29.- Comuniquese, etc.- Menem-Cavallo -

3) - CONVENIO DE TRANSFERENCIA NACION-PROVINCIA.-

CONVENIO DE TRANSFERENCIA.- Entre el Ministerio de Economia y Obras y Servicios Publicos, en adelante ECONOMIA, con domicilio en Hipolito Irigoyen 250 de Capital Federal, representado en este acto por el MINISTRO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, DOCTOR DOMINGO FELIPE CAVALLO por una parte y la PROVINCIA de BUENOS AIRES, en adelante "LA PROVINCIA", con domicilio en la calle 6 entre 51 y 53 La Plata representado en este acto por su GOBERNADOR DOCTOR ANTONIO FRANCISCO CAFFIERO por otra, se conviene en lo siguiente:

PRIMERO: OBJETO - ECONOMIA, en el marco de la Ley N° 23696, su reglamento aprobado por decreto N° 1103 del 20/10/89 el decreto N° 2074 del 5/10/70 y el reglamento Administrativo Regulatorio, aprobado por el decreto N°906 del 9/5/91 transfiere a la PROVINCIA la administracion y explotacion de los puertos de: LA PLATA, MAR DEL PLATA, SAN NICOLAS, SAN PEDRO, ZARATE, CAMPANA, TIGRE, RAMALLO, SAN ISIDRO, BARADERO, OLIVOS y CARMEN DE PATAGONES, sujeto al cumplimiento de los recaudos, que a continuacion se acuerdan.-

SEGUNDO: IMPLEMENTACION. A los efectos previstos en el articulo anterior, créase un grupo de trabajo integrado por tres representantes de la PROVINCIA y tres (3) representantes de la Administracion General de Puertos Sociedad del Estado, en adelante A.G.P.E.S.E., cuya nomina se agrega como anexo 1.-

TERCERO: INFORME.- El grupo de trabajo debera presentar en el término de treinta (30) dias habiles, un informe por cada puerto en el que se expedira sobre los siguientes puntos:

1.- Delimitacion del puerto, con descripcion de instalaciones, infraestructura y limites con agregados de planos.-

2.- Inventario de bienes, equipos, repuestos y materiales a ennumerar, con su detalle y estado, con agregado de planos, fichas técnicas, catalogos,etc., firmados por los responsables de la recepcion y entrega.-

3.- Personal de A.G.P.S.E. que se transfiera a la provincia y fecha a partir de la cual ésta asume dicho compromiso de acuerdo al art. 6 del decreto n° 706/91.-

4.- Relevamiento de contratos, concesiones, arrendamientos y otros convenios existentes en el puerto cuya

responsabilidad se transfiere, como también, detalle de los derechos y obligaciones provenientes de los mismos y que por todo concepto tenga al A.G.P.S.E. a la fecha de presentacion del informe.-

5.- Acordar la forma de asesoramiento a prestar por la A.G.P.S.E.-

6.- Detalle de los inmuebles ocupados por las autoridades nacionales con jurisdiccion en el ambito portuario, maritimo y fluvial.-

7.- Detalle y determinacion de las cargas tributarias a pagar cuando asi corresponda y fecha a partir de la cual LA PROVINCIA asume dicha obligacion.-

8.- Antecedentes e informes economicos-financieros de cada puerto con la finalidad de que las autoridades competentes de las partes, evaluen la viabilidad de lo dispuesto en el articulo n° 11 del decreto n° 706/91.-

CUARTO: PERSONAL.- Para expedirse sobre el personal de A.G.P.S.E. que se transfiera a la PROVINCIA, se agregaran a los integrantes del grupo de trabajo tres (3) representantes de los gremios signatarios de convenios colectivos en el marco de la A.G.P.S.E. El personal transferido debera mantenerse en comunicacion y demas derechos laborales, siendo de aplicacion lo establecido en el capitulo IV de la ley 23696.-

QUINTO: PORTUARIA NACIONAL.- LA PROVINCIA mantendra el destino actual de los puertos como asi su condicion de uso publico y cumplimentara la politica nacional que se dicte en materia portuaria.-

SEXTO: ADMINISTRACION Y EXPLOTACION.- LA PROVINCIA dispondra el sistema de administracion y explotacion de los puertos, conforme al espiritu y objetivos de la ley n°

23696 y su Decreto Reglamentario N° 1.105/87, asi como lo establecido en el Decreto 2074/90 y Decreto N°706/91, cumpliendo con el proposito respecto del abaratamiento efectivo de los costos a cargo del usuario.-

SEPTIMO: FINANZAS.- Todos los ingresos de los puestos sin excepcion, seran contabilizados independientemente de rentas generales provinciales y seran aplicados exclusivamente para cubrir gastos de administracion, operacion, capacitacion e inversiones incluidos con la actividad portuaria que tienden a asegurar una mayor eficiencia optimizando los costos y tarifas en beneficio del comercio interior y exterior.-

OCTAVO: REGIMEN TARIFARIO.- LA PROVINCIA establecera el régimen tarifario de los puertos, uniformando los rubros con los vigentes en el orden nacional y fijando libremente los valores.-

NOVENO: INFORMES.- LA PROVINCIA informara a la A.G.P.S.E., en la forma que se acuerde, las tarifas y el movimiento comercial de cada puerto.-

DECIMO: REGULACION.- LA PROVINCIA regulara, fiscalizara, coordinara y controlara las prestaciones de los servicios portuarios, contemplando la proteccion de los usuarios y de los bienes del estado.-

DECIMO PRIMERO: CONVENIOS.- LA PROVINCIA asumira las obligaciones y derechos de A.G.P.S.E. en los contratos, concesiones, arrendamientos y otros convenios que afecten a los puertos, y a partir de la fecha indicada en el punto cuatro del articulo tercero del presente Convenio.-

DECIMO SEGUNDO: CARGAS TRIBUTARIAS.- LA PROVINCIA asumira las cargas tributarias actuales y futuras relativas al EL PUERTO, segun lo establecido en el punto siete

del articulo tercero del presente convenio.-

DECIMO TERCERO: OBRAS.- LA PROVINCIA podra disponer modificaciones, ampliaciones, construcciones, demoliciones y otras obras de la infraestructura portuaria y equipamiento, debiendo comunicar a la A.G.P.S.E. el detalle de las mismas y obtener la previa autorizacion de la Nacion, en lo referente a lo que pueda afectar a la navegacion y el régimen hidraulico de las aguas.-

DECIMO CUARTO: ASESORAMIENTO.- La A.G.P.S.E., a requerimiento de LA PROVINCIA, prestara asesoramiento para la organizacion, administracion y explotacion de los puertos, de acuerdo al punto cinco del art. tercero del presente convenio.-

DECIMO QUINTO: VIGENCIA.- El presente convenio entrara en vigencia una vez aprobado por la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE DE LA NACION y LA PROVINCIA, el informe correspondiente señalado en el articulo tercero, cesando en sus funciones en esa oportunidad, el Grupo de Trabajo mencionado en los articulos segundo y cuarto.-

DECIMO SEXTO: DOMINIO.- Ambas partes convienen en iniciar los estudios necesarios tendientes a determinar el estado de situacion de dominio de los puertos para permitir la eventual transferencia futura de la titularidad de dicho dominio, debiéndose proveer la continuidad de la titularidad nacional de los inmuebles necesarios para el funcionamiento de las autoridades Nacionales con jurisdiccion en los ambitos portuarios, maritimo y fluvial.-

DECIMO SEPTIMO: En prueba de conformidad se firman dos ejemplares del presente en la Ciudad de Buenos Aires, a los doce dias del mes de junio de mil novecientos noventa y uno.-

4) - LEY PROVINCIAL N° 11206:

ARTICULO 1°.- Ratificase el Convenio de "Transferencia de Puertos Nacion-Provincia", suscripto el 12 de Junio de 1991, por la Provincia de Buenos Aires y la Nacion.-

ARTICULO 2°.- La administracion y explotacion de los Puertos bajo la jurisdiccion provincial, se regiran por los términos del Convenio objeto de la presente ratificacion y por las normas reglamentarias que en su consecuencia, dicte el Poder Ejecutivo Provincial.-

ARTICULO 3°.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el articulo anterior, seran de aplicacion en lo pertinente, las normas reglamentarias vigentes en el orden nacional, hasta la entrada en vigencia del régimen que establezca, en la especie el Poder Ejecutivo Provincial.-

ARTICULO 4°.- Seran aplicables en lo pertinente las disposiciones contenidas en la Ley 11.184.-

Dada en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, en la ciudad de La Plata, a los veintisiete dias del mes de febrero del año mil novecientos noventa y dos.-

DECRETO PROVINCIAL N° 1579/92.-

VISTO la Ley n° 11.206 ratificatoria del Convenio de "Transferencia de Puertos Nacion Provincia", suscripto el 12 de junio de 1991 entre el Ministerio de Economia y Obras y Servicios Publicos de la Nacion y la Provincia de Buenos Aires.-

CONSIDERANDO:

Que se hace necesario establecer un adecuado y ordenado régimen legal, que permita una

eficiente administracion y explotacion de los puertos transferidos.-

Que la Ley n° 11.206, en forma expresa determina en su art.2 que la administracion y explotacion de los puertos bajo la jurisdiccion provincial se regira por los términos del convenio que dicho cuerpo legal ratifica y por las normas reglamentarias que en su consecuencia dicte el Poder Ejecutivo Provincial.-

Que la tematica portuaria constituye una de las preocupaciones primordiales de esta administracion, siendo la base de una politica tendiente al efectivo progreso de la comunidad.-

Que concordantemente resulta imprescindible dictar una normativa que establezca la metodologia sobre la cual deberan administrarse y explotarse los puertos transferidos.-

Que sobre el particular se han expedido en forma favorable la Contaduria General de la Provincia, la Asesoria General de Gobierno y el señor Fiscal de Estado;

POR ELLO,

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

D E C R E T A

Articulo 1: Apruébase la reglamentacion general de la Ley n° 11.206, ratificatoria del Convenio de "Transferencia de Puertos Nacion Provincia", suscripto el 12 de junio de 1991, entre el Ministerio de Economia y Obras y Servicios Publicos de la Nacion y la Provincia de Buenos Aires, la que como Anexo 1 forma parte integrante del presente.-

Articulo 2: El presente Decreto sera refrendado por el señor Ministro de Obras y Servicios Publicos.-

Articulo 3: Comuniquese, publiquese, dese al

Registro y Boletin Oficial y archivese.-

REGLAMENTACION GENERAL DE LA LEY N° 11.206 RATIFICATORIA DEL CONVENIO DE "TRANSFERENCIA DE PUERTOS NACION PROVINCIA".-

CAPITULO I: DE LA AUTORIDAD DE APLICACION.-

Articulo 1: La Direccion Provincial de Actividades Portuarias dependiente del Ministerio de Obras y Servicios Publicos sera la autoridad de aplicacion de la Ley N° 11.206 ratificatoria del Convenio de "Transferencia de Puertos Nacion Provincia" y de toda otra normativa aplicable en la materia.-

Articulo 2: La autoridad de aplicacion sera la responsable del manejo de la cuenta especial denominado "Fondo Provincial de Puertos", creada por el art.6 de la Ley n°11206.-

Articulo 3: Facultase a la autoridad de aplicacion a suscribir convenios excluidos los previstos en el art.132 inc.10 de la Constitucion de la Provincia. Los que ulteriormente seran sometidos a la aprobacion del Poder Ejecutivo.-

CAPITULO II: DE LAS UNIDADES Y DELEGACIONES PORTUARIAS.-

Articulo 4: A los fines de la identificacion de los puertos transferidos los mismos se denominaran como UNIDADES PORTUARIAS seguida del nombre de la localidad o zona de influencia donde estan asentados.-

Articulo 5: Sin perjuicio de lo dispuesto en el articulo anterior y a efectos de posibilitar una adecuada administracion y explotacion, se estableceran DELEGACIONES PORTUARIAS las que estaran integradas por una o varias Unidades Portuarias.-

Articulo 6: Creanse las siguientes DELEGACIONES

PORTUARIAS;

a) DELEGACION PORTUARIA RIO DE LA PLATA, que comprende a las unidades portuarias de La Plata, Olivos, San Isidro y Tigre.-

b) DELEGACION PORTUARIA MAR DEL PLATA, que comprende la unidad portuaria de Mar del Plata.-

c) DELEGACION PORTUARIA PARANA INFERIOR, que comprende a las unidades portuarias de Zarate, Campana, San Pedro y San Nicolas.-

CAPITULO III: DE LA ADMINISTRACION.-

Articulo 7: Cada Delegacion Portuaria estara a cargo de un Delegado Administrador.-

Articulo 8: El Delegado Administrador tendra la funcion de administrar y fiscalizar la explotacion comercial de la Delegacion Portuaria a su cargo.-

A tales efectos los Delegados Administradores mantienen las mismas tareas que desarrollaban en su caracter de Administradores de puertos de la Administracion General de Puertos Sociedad del Estado, como asi también las que se establecen en la presente reglamentacion y las que en su caso determine la autoridad de aplicacion.-

Articulo 9: La Direccion Provincial de Actividades Portuarias dictara las disposiciones que resulten necesarias para posibilitar una adecuada administracion y explotacion de las unidades y Delegaciones Portuarias.-

Articulo 10: En cada una de las Delegaciones Portuarias debera procederse a la apertura de una cuenta corriente bancaria en el Banco de la Provincia de Buenos Aires, en la sucursal que corresponda a la sede de la Delegacion y/o de las Unidades Portuarias que la integren.-

El manejo de las aludidas cuentas corrientes

sera realizado por el Delegado Administrador y la o las personas que a tal efecto designe la Direccion Provincial de Actividades Portuarias de conformidad a la legislacion vigente en la materia.-

Articulo 11: En dichas cuentas corrientes bancarias deberan depositarse en su totalidad los ingresos de cada Delegacion y Unidad Portuaria.-

Articulo 12: De conformidad a lo estipulado en la clausula séptima del Convenio de Transferencia de Puertos Nacion Provincia ratificado por Ley N° 11.206, todos lo ingresos de los puertos sin excepcion, seran contabilizados independientemente de Rentas Generales Provinciales y seran aplicados exclusivamente para cubrir gastos, de administracion, operacion, capacitacion e inversiones relacionados con la actividad portuaria.-

Articulo 13: La autoridad de aplicacion dictara las.disposiciones necesarias para posibilitar un adecuado manejo de las cuentas corrientes bancarias, contemplando en forma expresa los gastos que se autorizan con los montos correspondientes, como asi también los casos en que los responsables deben pedir autorizacion expresa para realizar los mismos.-

Dichas disposiciones deberan estar confeccionadas en un todo de acuerdo a lo que disponen las normas vigentes en la materia.-

Articulo 14: Los Delegados Portuarios deberan rendir mensualmente cuenta de su gestion a la Direccion Provincial de Actividades Portuarias, como asi también del manejo de las respectivas cuentas corrientes.-

CAPITULO IV: DE LOS PLANES REGULADORES.-

Articulo 15: La autoridad de aplicacion fijara

y elaborara la politica y estrategia de administracion y explotacion de cada una de las Unidades Portuarias, a través de planes reguladores.-

Dichos planes reguladores deberan contemplar como minimo: a) las operaciones principales; b) las condiciones optimas de administracion y explotacion; c) la zonificacion de sectores operativos; d) posibilidad de administracion de zonas comunes a traves de consorcios cuando ello fuera aconsejable.-

Articulo 16: Las unidades portuarias seran otorgadas en concesion al sector privado. A dichos fines la Direccion Provincial de Actividades Portuarias fijara las modalidades y procedimientos para su otorgamiento de conformidad a la normativa vigente en la materia y los respectivos planes reguladores.-

CAPITULO V: DISPOSICIONES TRANSITORIAS.-

Articulo 17: En el marco de lo dispuesto en el art.3 de la Ley 11.206, la Direccion Provincial de Actividades Portuarias, aplicara el Cuerpo Tarifario y Régimen sobre Permisos de Uso vigentes en el Ambito Nacional (Decreto Ley 4243/56, Resolucion 180/91 del Ministerio de Economia y normativa complementaria).-

Articulo 18: Exceptuase del régimen de administracion establecido en el Capitulo II de la presente, a las Unidades Portuarias de Ramallo, Baradero y Carmen de Patagones.-

La autoridad de aplicacion debera elaborar en el plazo de 30 dias un informe aconsejando al Poder Ejecutivo la metodologia que resulte mas adecuada para la administracion y explotacion de dichas Unidades Portuarias.-

Articulo 19: Incorporase a la Provincia de

Buenos Aires el personal transferido de la Administracion General de Puertos Sociedad del Estado.- A tales efectos resulta de aplicacion lo establecido en el art.4 del Convenio de "Transferencia de Puertos Nacion Provincia" y en el "Acta Marco de Transferencia del Personal de la Administracion General de Puertos S.E. a la Provincia de Buenos Aires" suscripta el 17 de octubre de 1991.-

6) - ACTA DE ENTREGA PUERTOS NACION PROVINCIA DE BUENOS AIRES:

En la ciudad de Berisso, Partido del mismo nombre, Provincia de Buenos Aires, a los catorce dias del mes de abril de mil novecientos noventa y dos, la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, en adelante "La Provincia" representada en este acto por su Gobernador, Dr. Eduardo Duhalde, por una parte y el MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS DE LA NACION, representado en este acto, por el Secretario de Transporte Dr. Edmundo del Valle Soria, en adelante "Economia", por la otra, se reunen en virtud del CONVENIO DE "TRANSFERENCIA DE PUERTOS NACION PROVINCIA", suscripto el dia 12 de junio de 1991, para la transferencia a favor de "La Provincia" de los puertos de: LA PLATA, MAR DEL PLATA, SAN NICOLAS, SAN PEDRO, ZARATE, CAMPANA, TIGRE, RAMALLO, SAN ISIDRO, BARADERO, OLIVOS Y CARMEN DE PATAGONES.- Acto seguido, y en razon de haberse aprobado por las partes el informe elaborado por el Grupo de Trabajo, de acuerdo a lo expresado en el articulo décimo quinto del Convenio de Transferencia Nacion-Provincia, la no objecion formulada por la Comision Fiscalizadora de la SIGEP y la Asamblea de Accionistas de la Administracion General de Puertos Sociedad del Estado, manifiestan y acuerdan expresamente hacer efectiva en forma definitiva la transferencia de la administracion y explotacion

de los puertos mencionados precedentemente a favor de "La Provincia" a partir de la firma del presente y en un todo de acuerdo con la Ley N° 23696, los Decretos Nacionales ns. 2074/90 y 906/91, el convenio suscripto el 12-6-91, el Informe del Grupo de Trabajo, las Leyes Provinciales ns. 11.184 y 11.206 y el Decreto n° 926/92.- Asimismo y de conformidad a lo estipulado en la clausula decimo cuarta del convenio aludido, AGP S.E. continuara por el término de ciento ochenta dias liquidando en la forma de estilo y a titulo de colaboracion, los sueldos correspondientes al personal transferido.-

No siendo para mas, se da por finalizado este acto, firmando para constancia los intervinientes, y refrendado por el señor Presidente de la Nacion, Dr. Carlos Saul Menem, en cuatro (4) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en el lugar y fecha arriba indicados.-

7) - DECRETO N° 817/92:

Reorganizacion Administrativa y Privatizacion. Transporte Maritimo, Fluvial y Lacustre. Practicaje, Pilotaje, Baquia y Remolque, Regimenes Laborales. Disposiciones Generales.-

Bs.As. 26/5/92.-

VISTO las Leyes N° 23.696, 23.697 y 23.928 los Decretos N° 2284 del 1° de noviembre de 1991 y 2694 del 20 de diciembre de 1991, y CONSIDERANDO:

Que la Ley 23.696 de Reforma del Estado ha puesto en marcha un profundo proceso de reorganizacion de la Administracion Publica Nacional, autorizando al PODER EJECUTIVO NACIONAL a tomar decisiones tendientes a materializar las citadas transformaciones.-

Que dicha norma debe ser aplicada teniendo en

cuenta que la Ley N° 23.697 fue sancionada con el objeto de producir las transformaciones economicas que necesitaba el pais, siendo necesario para ello instrumentar medidas para afianzar el proceso de apertura economica iniciado desde la sancion de las mencionadas leyes.-

Que el marco legal se ve complementado por otras normas sancionadas por el HONORABLE CONGRESO DE LA NACION que determinan la voluntad legislativa de producir los cambios mencionados en los distintos proceso economicos.-

Que la Ley N° 23.928 establece la convertibilidad de la moneda lo que impone lanecesidad de que los mercados tengan un mecanismo de funcionamiento fluido y que existan precios que se formen como consecuencia de la interaccion espontanea de la oferta y la demanda, sin que el Estado intervenga resguardando la existencia de monopolios o de intervenciones que afecten dichos procesos.-

Que mediante la suscripcion del Tratado de Asuncion el pais forma parte del MERCOSUR por el cual se inicia el denominado derecho de la integracion, oligandose la Nacion a instrumentar los medios para alcanzar la libre circulacion de bienes, servicios y factores productivos entre los paises signatarios.-

Que dentro de este esquema legal debe insertarse el proceso de desregulacion que tuvo plena recepcion normativa con el dictado del Decreto N° 2284/91 el que fue complementado por normas reglamentarias posteriores que tendieron en su conjunto al retiro de la actividad estatal de los procesos economicos, a la baja de los costos y a fortalecer la politica de apertura de los mercados.-

Que las Leyes N° 23.696 y 23.697 marcan las pautas de inicio del proceso de desregulacion a través de

numerosos articulos de sus textos e instrumentando técnicas a fin de que el PODER EJECUTIVO NACIONAL proceda a la derogacion de normas de caracter legal o reglamentarias que impidan alcanzar los objetivos perseguidos en tales politicas legislativas.-

Que la Ley N° 23.696 contiene disposiciones que no suponen su derogacion por el nuevo transcurso del tiempo y que estan vigentes hasta tanto se alcancen los fines perseguidos por el legislador, encontrandose detro de las mencionadas la del Articulo 10 que autorizan expresamente AL PODER EJECUTIVO NACIONAL a *... disponer cuando sea necesario la exclusion de todos los privilegios y/o clausulas monopolicas y/o prohibiciones discriminatorias, aun cuando derivaren de normas legales, cuyo mantenimiento obste de los objetivos de la privatizacion o que impida la desmonopolizacion o desregulacion del respectivo servicio.-

Que dicha delegacion de facultades no debe ser entendida en sentido restrictivo y por lo tanto es aplicable a las regulaciones que se eliminen dentro de un proceso de privatizacion y mas alla de los mismos, conforme lo ha entendido calificada doctrina, comprendiendo no solamente la desregulacion de un determinado servicio sino que atañe a cualquier actividad en la que un comportamiento suponga la existencia de monopolios o de regulaciones y que en definitiva importen mecanismos que atenten contra la libertad y la fluidez de los mercados.-

Que en uso de tales facultades debe interpretarse el dictado del art. 1° del decreto n° 2284/91 por el cual se dejan sin efecto las restricciones o la oferta de bienes y servicios en todo el territorio nacional y todas las restricciones que distorsionen los precios del mercado

evitando la interaccion espontanea de la oferta y la demanda, disposicion que alcanza a todas las actividades y que componen los procesos de produccion y comercializacion.-

Que dentro de los mismos reviste singular importancia el transporte por agua y las actividades y servicios que se presten dentro de los puertos, constituyendo un factor decisivo en la formacion de los costos y precios de la economia los que tienen consecuencia directa tanto para el comercio interior como para mejorar las condiciones para un pleno desarrollo del comercio exterior.-

Que ambas actividades han quedado sujetas a privatizacion de acuerdo a las disposiciones de la Ley de Reforma del Estado que contempla la venta de la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS y la concesion de los servicios a cargo de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS.-

Que la actividad del transporte por agua y los servicios portuarios son uno de los sectores que soporta mayores regulaciones, las que fueron motivadas por causas que actualmente han desaparecido.-

Que, en este marco, subsisten intervenciones estatales que no se compadecen con el proceso desregulatorio descripto, por lo que se toma necesario el dictado de una norma especifica que importe la supresion de excesivos requisitos, homologaciones, intervenciones, inscripciones, privilegios, monopolios y protecciones de muy diversa indole que actualmente inhiben el desarrollo del transporte por agua y el funcionamiento competitivo y fluido de los puertos.-

Que para alcanzar dichos cometidos es necesario enmarcar a las actividades que involucra el presente en los principios de libre contratacion, libre ingreso de nuevos prestadores y servicios y libre fijacion de precios y tarifas

de acuerdo con las modalidades propias de cada actividad y con el objeto de asegurar la eficiencia y continuidad de los respectivos servicios; limitando la intervencion estatal en lo que respecta al ejercicio de la policia de seguridad, al cumplimiento de los requisitos minimos del servicio publico a la preservacion del medio ambiente y a la proteccion del usuario y del consumidor frente a posibles violaciones a los principios de la sana competencia.-

Que el transporte maritimo y fluvial constituye junto con la actividad portuaria una unidad sistematica que actuando en armonia resulta uno de los factores principales de la competitividad de la economia nacional.-'

Que resulta necesario impulsar una mayor actividad del transporte fluvial y maritimo en un marco de libertad de navegacion, comunicacion y comercio en condiciones de reciprocidad y con los mismos requisitos para realizar tales actividades, tendiendo a la baja de costos que necesariamente favorecera tanto al consumo interno como a la colocacion de productos nacionales en el extranjero y privilegiando a la integracion con los paises de la region.-

Que es necesario privilegiar la automaticidad de las intervenciones previas estatales con el objeto de no trabar la actividad de los particulares y ademas para cumplir con los requisitos de celeridad, economia y sencillez propio de todo procedimiento administrativo.-

Que en un marco de libre competencia se forma necesario ampliar el mercado de las actividades que componen las funciones portuarias y también los horarios de funcionamiento de los puertos con el objeto de no limitar el pleno desarrollo del comercio interior y exterior y asegurar una utilizascion mas eficiente de las instalaciones y expacios

disponibles.-

Que lo expresado debe necesariamente ponerse de manifiesto en la libertad de contratacion y fijacion de tarifas entre las partes contratantes involucradas en los procesos descriptos y la ampliacion de los servicios de deposito, estibaje, y demas actividades portuarias que en un conjunto sirvan para privilegiar el marco de libre competencia y desmonopolizacion de las actividades.-

Que la reorganizacion portuaria requiere la descentralizacion de su administracion, a través de la transferencia las Provincias, municipios o el sector privado por via de concesiones, lo que implica la disolucion de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO.-

Que atento a la privatizacion de los servicios portuarios debe incluirse a la actividad dentro de las previsiones del art. 10 de la Reglamentacion de la ley n° 23.696 aprobada por el decreto n° 1105/89 y por lo tanto excluida toda norma legal o reglamentaria que establezca privilegios, prohibiciones o monopolios que no sean expresamente ratificados por el presente decreto o por normas reglamentarias anteriores.-

Que las tasas, precios u otras contraprestaciones que paguen los usuarios deben tener estricta correlacion con el servicio portuario que se preste, no debiéndose abonar por aquellos servicios no prestados o no usados por particulares.-

Que las disposiciones contenidas en el presente, referidas a la actividad portuaria, estan en un todo de acuerdo con las prescripciones de la ley n° 23.696 en especial su art. 10 asi como también con el proyecto de la Ley de Puertos que ya cuenta con media sancion por parte del

HONORABLE CONGRESO DE LA NACION.-

Que en el mismo sentido las disposiciones del presente continuan y profundizan las orientaciones oportunamente establecidas por el PODER EJECUTIVO NACIONAL a través de los decretos nros. 2074/90 y 906/91.-

Que se toma imperioso desmonopolizar y ampliar el volumen de depositos de cargas autorizando a las distintas empresas a brindar servicios, previa autorizacion de la autoridad estatal para el legal uso de los bienes del dominio publico y resguardando el control aduanero y de sanidad ejercido por los respectivos organismos administrativos.-

Que el Decreto N° 1772 del 31 de setiembre de 1991 establece que la SECRETARIA DE TRANSPORTE elevara un proyecto de régimen definitivo para aplicar a los buques y artefactos navales de bandera argentina.-

Que a través del presente se establece el régimen con los unicos requisitos para autorizar la navegacion de los buques y artefactos navales de bandera argentina.-

Que con el dictado del presente se tiende a eliminar las causas que dieran origen al dictado del Decreto N° 1772/91, lo que permitira en su momento poner fin al régimen de emergencia de la mencionada norma.-

Que resulta necesario establecer nuevas pautas para el desarrollo de las actividades de practicaje, pilotaje y remolque maniobra, en orden a adaptar a la politica implementada por el Gobierno Nacional, tendiente a evitar distorsiones de los precios de mercado propendiendo paulatinamente a la interaccion espontanea de la oferta y la demanda y a la libertad y fluidez de los mercados.-

Que los capitanes al mando de sus buques cuando han realizado en respectivas oportunidades los trayectos

sujetos a la obligacion de llevar baqueano, practico o piloto en determinadas situaciones son los mas capacitados para conducir o aconsejar las maniobras de sus buques.-

Que la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA es la que cuenta con los conocimientos y los medios mas adecuados para prestar los servicios de lanchaje, baquia, practicaje o pilotaje ante la falta de oferta por los particulares o cuando a juicio de la autoridad de aplicacion de los regimenes mencionados se haga necesario solamente para garantizar los servicios involucrados.-

Que SESENTA (60) años de edad para mantener en actividad a los practicos o pilotos constituye un limite que deja a un numero elevado de personas en condiciones psicofisicas fuera del mercado siendo necesario elevar el minimo a los SETENTA (70) años.-

Que para mantener vigente la habilatacion de los practicos o pilotos no deben estar inactivos por periodos mayores a los TREINTA (30) dias siendo este plazo demasiado exiguo, hace necesario su ampliacion a CIENTO VEINTE (120) dias.-

Que cuando la oferta de un determinado servicio es limitada se hace necesario establecer una retribucion, que se adecue con el costo real del mismo, hasta que la fluidez de la oferta haga posible su liberacion.-

Que las regulaciones existentes en las actividades portuarias o de transporte fluvial y maritimo no solamente dieron lugar a privilegios o monopolios en determinada actividad sino que también, al estar relacionada con las condiciones laborales del personal involucrado en las mismas, se han traducido en limitaciones a la libertad de contratacion entre las partes y en la formacion de grabosos

sobrecostos.-

Que dichas regulaciones tienen su fuente en convenciones colectivas de trabajo y actas acuerdo colectivos, muchas de ellas homologadas hace casi dos decadas y que no refleja una adaptacion de los distintos regimenes laborales a las actuales condiciones en que se desenvuelve la economia nacional.-

Que suspender disposiciones convencionales, legales o emanadas de actas acuerdo que regian la actividad laboral del personal vinculado a los servicios portuarios o de la navegacion no supone la desproteccion del trabajador sino la adaptacion de los regimenes respectivos a las transformaciones de las actividades navieras y portuarias.-

Que en el marco de libertad de contratacion sin privilegios es mas favorable a los intereses legitimos de los trabajadores que aquellos sistemas fundados en supuestas conquistas que solo benefician a grupos de intereses minoritarios.-

Que dentro del concepto de regulacion también se debe comprender a aquellos que tuvieron objeto en reglamentaciones de relaciones laborales, otorgando a determinado sector privilegios que van mas alla de las previsiones del regimen general vigente o generando gravosos sobrecostos a la economia del pais.-

Que nuestra CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACION ha señalado -in re- "SOENGAS Hector R. y otros c/Empresa Ferrocarriles Argentinos" del 7 de agosto de 1990 que en situaciones de emergencia social o economica la facultad de reglar los derechos personales puede ser mas enérgica que en los periodos de sosiego y normalidad, principio que debe ser de aplicacion en el presente, teniendo

en cuenta ademas que el MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL, convocara a las partes a celebrar nuevos convenios colectivos en armonia con las nuevas modalidades de actividad y conforme a reglas que permitan la plena ocupacion laboral y la mejora de los servicios portuarios o de la navegacion.-

Que el proceso de estabilizacion de la economia delineado por el HONORABLE CONGRESO DE LA NACION debe complementarse con normas que con la mayor celeridad impulsen el crecimiento de la actividad economica, las que deben instrumentarse simultaneamente con el objeto de provocar la pronta recuperacion de los mercados.-

Que el presente se dicta en uso de las facultades que surjen de los incisos 1) y 2) del art.86 de la Constitucion Nacional y el art. 10 de la Ley 23.696.-

Por ello:

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA DECRETA:

CAPITULO I: REORGANIZACION ADMINISTRATIVA Y PRIVATIZACION.-

Articulo 1°.- Crease la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES en la orbita de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS. La mencionada subsecretaria sera la autoridad portuaria nacional, ejerciendo todas las funciones propias de tal responsabilidad, cuyo titular sera, a la vez interventor de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO. Modificase el punto IX del articulo 1° del decreto n° 2.632/91, el que quedara redactado de la siguiente forma:

IX SECRETARIA DE TRANSPORTE

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE DEL AUTOMOTOR

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AEREO FLUVIAL Y MARITIMO

distintas administraciones de los puertos.-

Articulo 5°.- El interventor liquidador de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO tendra como principal objetivo de su gestion la privatizacion y/o transferencia de los puertos, maximizando la competencia, evitanco los monopolios, de acuerdo con las disposiciones de la Ley de Reforma del Estado. Sera su responsabilidad asimismo la liquidacion de las estructuras, actividades y activos remanentes de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO y la ejecucion de los programas de retiro voluntario y racionalizacion de los puertos mientras éstos permanezcan en su orbita.-

Articulo 6°.- Los Administradores provisorios de los puertos de Buenos Aires, Bahia Blanca, Rosario, Quequén, Santa Fé y Ushuaia seran la unica autoridad portuaria dentro de su jurisdiccion, bajo la dependencia y control de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO. Cada administrador estara asesorado por un Consejo Consultivo Ad-Honorem que se expedira a su requerimiento en disctamenes no vinculantes. El numero de miembros de cada consejo no podra exceder de SIETE (7). Los miembros seran designados por la autoridad portuaria nacional; a razon de CINCO (5) entre representantes de los siguientes sectores de actividad: gremios, camaras y asociaciones de exportadores importadores y otras actividades industriales, comerciales o agricolas, asociaciones de armadores, representantes de prestadores de servicios portuarios, y otras actividades vinculadas al quehacer portuario. Los DOS (2) restantes seran representantes de los estados provinciales y/o de los municipios donde se encuentren radicados los respectivos puertos.-

La SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES

SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES

Modificase el ANEXO I y II del Decreto N° 2.632/91 en la forma indicada en el ANEXO I y II, respectivamente, del presente decreto.-

Articulo 2°.- Disponese la disolucion de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO (A.G.P.S.E.), la que se efectivizara cuando hayan sido privatizados, transformados o transferidos los puertos que se encuentran bajo su jurisdiccion. El personal del mencionado organismo podra ser transferido a otros organismos de la Administracion Nacional, reubicado enlas empresas adjudicatarias de los servicios privatizados o en los futuros entes administradores de puertos. El personal excedente podra acogerse al régimen de retiro voluntario que debera instrumentar la autoridad de aplicacion, en el marco de las normas vigentes en la materia.-

Articulo 3°.- Durante el periodo que medie hasta la efectivizacion de la disolucion de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, créanse en el ambito del mencionado organismo, y con caracter provisorio, las siguientes unidades:

a) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE BUENOS AIRES

b) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE ROSARIO

c) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE QUEQUEN

d) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE BAHIA BLANCA

e) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE SANTA FE

f) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE USHUAIA

Articulo 4°.- Disponese la disolucion de la CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS y la transferencia de sus competencias a la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES la que podra delegarlas a las autoridades portuarias de las

reglamentara la seleccion de los miembros, la organizacion y el funcionamiento de los Consejos Consultivos Ad-Honorem.-

Articulo 7°.- Los administradores provisorios podran convocar a funcionarios de la ADMINISTRACION NACIONAL DE ADUANAS, de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA y de otros organismos publicos que cumplan funciones en las areas portuarias, con el objeto de coordinar actividades, asegurar la fluidez del funcionamiento portuario y del comercio interior y exterior y el cumplimiento de las normas pertinentes. Los Consejos Consultivos podran, en lo relativo a la coordinacion de actividades de autoridades publicas que se desempeñen en el ambito portuario, emitir opinion y hacer propuestas por su propia iniciativa, en todos los casos sin caracter vinculante.-

Articulo 8°.- Los objetivos de los administradores provisorios de los puertos de Buenos Aires, Bahia Blanca, Rosario, Quequén, Santa Fé y Ushuaia seran:

a) Ejercer las responsabilidades propias de la autoridad portuaria en su jurisdiccion, tendiendo a la mejora de la eficiencia y calidad de los servicios con el objeto de incrementar la competitividad del sector externo y arbitrar los eventuales conflictos que puedan suscitarse en el ambito portuario.-

b) Contribuir a las tareas de transferencia y/o privatizacion de los servicios portuarios y de las terminales del puerto bajo su responsabilidad, de acuerdo a las normas vigentes y siguiendo las directivas de la autoridad portuaria nacional.-

c) Asegurar el efectivo cumplimiento de las normas desregulatorias previstas en el presente decreto y en el Decreto N° 2284/91 y las disposiciones complementarias

pertinentes.-

d) Asegurar la continuidad de los servicios a cargo de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO y el mantenimiento de los canales de acceso y areas internas de sus respectivos puertos, de acuerdo a lo previsto en el articulo siguiente.-

e) Arbitrar las medidas conducentes al mejoramiento de la recaudacion fiscal y facilitar el desempeño de las autoridades aduaneras, impositivas y de seguridad en el ambito portuario.-

f) Contribuir a la preservacion del medio ambiente en lo que atañe a su responsabilidad.-

Articulo 9°.- La administracion de cada puerto tendra a su cargo y bajo su responsabilidad el dragado, la señalizacion, el balizamiento y otras actividades conexas en sus respectivos canales de acceso y espejos de agua. La autoridad portuaria nacional reglamentara dentro de los TREINTA (30) dias las modalidades y plazos de aplicacion de la presente disposicion. Para el cumplimiento de esta responsabilidad, las autoridades de cada puerto podran contratar la prestacion de estos servicios con el sector privado, nacional e internacional, a través de mecanismos competitivos y abiertos, y/o hacer acuerdos directos con la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES.-

Articulo 10.- Disponese la racionalizacion y reorganizacion de la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES, la que dentro de los TREINTA (30) dias del presente, actualizara el plan de actividades del area, detallando los canales que quedaran bajo la responsabilidad del sector privado, de la administracion de

cada puerto, o de la citada Direccion. A tal efecto, la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES preparara un esquema de los requerimientos de materiales y demas actividades conexas que sea privatizado o transferido. El mencionado esquema sera elevado a la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES para su evaluacion.-

El personal excedente podra ser transferido a los adjudicatarios privados de los servicios de dragado y conexos, podra optar por el régimen de retiro voluntario que establezca la autoridad de aplicacion, de acuerdo a las normas vigentes en la materia, o sera puesto en disponibilidad.-

Las autoridades de la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES seran responsables de la continuidad de los servicios hasta tanto se hayan producido las privatizaciones y/o transferencias previstas en el presente. A partir de esa circunstancia, la Direccion en cuestion podra ofrecer sus servicios a los nuevos responsables, a titulo oneroso. Asimismo, la mencionada Direccion Nacional, tendra bajo su responsabilidad el control y la difusion del estado de los canales de navegacion.-

CAPITULO II: TRANSPORTE MARITIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE.-

Articulo 11.- Sin perjuicio de las normas aduaneras y fiscales vigentes, los unicos requisitos exigibles para autorizar la navegacion de buques y artefactos navales de cabotaje fluvial, maritimo y lacustre de bandera nacional, inclusive los buques pesqueros u otros artefactos navales destinados a actividades extractivas que se realicen en el ambito fluvial o maritimo, o los que se hayan acogido al régimen instituido por el Decreto N° 1772/91, seran:

a) estar inscripto en el registro respectivo de buques;

b) ser comandado por un capitan habilitado;

c) poseer certificados de navegabilidad, de radio, de maquina, de armamento y sanitario, extendidos a opcion del armador, por la autoridad argentina competente o por organismos de clasificacion internacional reconocidos por las autoridades argentinas;

d) poseer certificado de franco bordo;

e) en caso de buques de transporte de pasajeros, disponer del listado de los mismos;

f) disponer de los seguros que establezca la reglamentacion del presente acuerdo a la actividad.-

En el caso de buques pesqueros, los mismos deberan cumplir los requisitos precedentes, segun corresponda, y disponer de las habilitaciones especificas de la actividad, otorgadas por la autoridad competente.-

Quedan excluidas de las disposiciones del presente las embarcaciones deportivas y de esparcimiento, las que seguiran regidas por las normas vigentes.-

Articulo 12.- La autoridad maritima y fluvial tendra obligacion de dar salida y entrada a todo buque o artefacto naval que haya cumplido con las condiciones establecidas en el articulo precedente.-

Articulo 13.- Autorizase a los armadores nacionales y extranjeros, incluidos aquellos cuyos buques estén destinados a actividades extractivas, la libre determinacion del personal de explotacion de los buques y artefactos navales. La dotacion minima de personal de seguridad séra fijada por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA de acuerdo a las normas técnicas en la materia que rijan a nivel

internacional o, a opcion del armador, por entidades internacionales de clasificacion, reconocidas por la autoridad de aplicacion del presente.-

Déjanse sin efecto todas las normas que limiten la libertad de los armadores para determinar las dotaciones de explotacion de sus buques y artefactos navales.-

Asimismo déjanse sin efecto las restricciones relativas a la contratacion de personal por nacionalidad o zona, dando en la navegacion de cabotaje prioridad a los tripulantes de nacionalidad argentina a igualdad de idoneidad.-

Articulo 14.- Deroganse todas las disposiciones administrativas relativas a la homologacion de tarifas u otras retribuciones de transportes de cabotaje de cargas o pasajeros, regionales e internacionales, fluviales o maritimos, con excepcion de las relativas a fletes conferenciados.-

Todos los organos de la Administracion Publica Nacional, centralizada o descentralizada, se abstendran de disponer medidas que interfieran en el libre juego de la oferta y de la demanda o que obstaculicen el incremento de la oferta de servicios de transporte, ya sean nacionales o extranjeros, excepto en lo relativo a fletes conferenciados, sin perjuicio de los acuerdos bilaterales en la materia.-

Los armadores maritimos y fluviales, de bandera nacional o extranjera, y/o los agentes maritimos estaran obligados a comunicar sus tarifas, rutas, frecuencias y calidad del servicio a la autoridad competente, y a hacerlas publicas para asegurar la transparencia de los mercados.-

Articulo 15.- Deroganse los Decretos Nros. 6284/60, 1644/68, 2729/66, 52/70, 1685/80, 1541/73 y todas las

normas conexas y afines que se opongan al presente.-

Articulo 16.- Deroganse los Decretos Nros. 4516/73, 890/80, 476/81 sus modificatorios y conexos. Lo dispuesto en este articulo regira a los NOVENTA (90) dias corridos de la publicacion del presente. Durante este lapso, la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA elevara a la SECRETAR+A DE TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE ECONOM+A Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS para su aprobacion un nuevo proyecto de régimen de la navegacion maritima, fluvial y lacustre; de régimen de seguridad portuaria, y de reglamento de formacion y capacitacion del personal embarcado de la marina mercante, dentro de los lineamientos del presente decreto y del Decreto N° 2284/91, limitandolos exclusivamente a la tutela de la seguridad de la navegacion, la preservacion del medio ambiente y de las instalaciones portuarias, con exclusion de cualquier disposicion que pueda interferir el libre juego de la oferta y de la demanda.-

CAPITULO III: PRACTICAJE, PILOTAJE, BAQUIA Y REMOLQUE.-

Articulo 17.- Los capitanes o patrones argentinos de buques de bandera argentina o con privilegio de tales, que efectuen de manera regular los trayectos completos sujetos a la obligacion de llevar a bordo un baqueano, o patron con conocimiento de zona, podran optar por prescindir de los mencionados servicios, total o parcialmente, cuando acrediten haber efectuado dentro de los DOS (2) años precedentes y sin interrupciones superiores a los SEIS (6) meses, DIEZ (10) viajes de ida y DIEZ (10) viajes de regreso en los mencionados trayectos. De estos viajes por lo menos TRES (3) deben haberse realizado en el ultimo año.-

La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA acreditara

automaticamente y con la sola presentacion de los interesados la capacidad de los capitanes o patrones de buques para prescindir de los servicios de baquia o de patrones con conocimiento de zona, con la sola acreditacion por declaracion jurada de haber dado cumplimiento a los requisitos especificados en parrafo precedente.-

Los capitanes o patrones con conocimiento de zona para una o mas zonas de baquia obligatoria seran automaticamente titulados como baqueanos y habilitados por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, previa acreditacion por declaracion jurada del cumplimiento de las condiciones establecidas por este articulo.-

Los capitanes o patrones y los armadores seran solidariamente responsables, en los términos previstos por el Articulo 13 del Anexo del Decreto N° 2694/91, por los daños y perjuicios que causaren con motivo del ejercicio de la prerrogativa acordada por el presente articulo. Toda falsedad o negligencia en la declaracion jurada a la que se refieren los parrafos precedentes dara lugar a la cancelacion de la habilitacion del capitan, sin perjuicio de las restantes penas que pudieren corresponder.-

Articulo 18.- Sustituyese el Articulo 2°del Capitulo I del ANEXO I del Decreto N° 2694/91 por el siguiente: "ARTICULO 2° - El practicaje y pilotaje constituyen un servicio publico, de interés para la seguridad de la navegacion, siendo ejercido por personas que habiendo cumplido las condiciones previstas en el Reglamento de formacion y Capacitacion del Personal Embarcado de la Marina Mercante (REFOCAPEMM) o las del presente segun corresponda, habilita la autoridad competente con la denominacion de practicos. La edad limite para el ejercicio de la profesion de practico sera la

de SETENTA (70) años cumplidos. Para mantener vigente la habilitacion de sus servicios por periodos mayores a los CIENTO VEINTE (120) dias corridos."-

Articulo 19.- Sustituyese el Articulo 3° del Decreto N° 2694/91 por el siguiente: "ARTICULO 3° - Los servicios de apoyo para el traslado, embarque y desembarque de los practicos, podran ser prestados libremente o suministrados por los usuarios y los practicos, de acuerdo a la normativa vigente, debiendo la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA prestarlos solamente en los lugares donde los particulares no lo hicieran o a requerimiento de la autoridad de aplicacion, facturando a los usuarios los servicios que se presten,.

La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA debera prestar los servicios de practicaje, pilotaje o baquia en aquellas zonas en donde no hubiera practico, piloto o baqueano, o donde a juicio de la autoridad de aplicacion del presente la oferta de los servicios adquiriesen comportamientos monopolicos."-

Incorporase como parrafo final del Articulo 3° del Anexo i del Decreto N° 2694/91 los Articulos 1° y 2° de la Disposicion DPRA N°39 de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA del 8 de enero de 1992.-

Articulo 20.- Sustituyese el Articulo 11 del Capitulo I del ANEXO I del Decreto N° 2694/91 por el siguiente: "ARTICULO 11.- El practico tendra derecho a gozar de hasta SEIS (6) horas continuadas de descanso en el buque en el que esté ejerciendo sus funciones, cuando sus servicios hayan sido prestados ininterrumpidamente por un periodo de OCHO (8) horas. Para la medicion de este término se tendra en cuenta la realizacion especifica de la tarea y toda interrupcion que no supere las DOS (2) horas continuadas.-

En caso de que el practico, juntamente con el

capitan evaluen la posibilidad de arribar a destino dentro de las proximas dos (2) horas de haber transcurrido el plazo establecido en el parrafo anterior, no debera hacer uso del derecho establecido.-

Entre su arribo a la estacion de Practicaje o su domicilio particular, segun corresponda, luego de finalizado un servicio o suma de servicios continuados que superen OCHO (8) horas de dedicacion especifica hasta recibir el despacho correspondiente a otro, el practico estara facultado a gozar del derecho referido. Para la medicion de este tiempo se aplicara el mismo concepto indicado en el primer parrafo de este articulo.-

Cuando los pilotajes deben ser efectuados por periodos mayores de DIEZ (10) hora ininterrumpidas podra contarse con practico de relevo a bordo.-

Articulo 21.- Sustituyese el Articulo 12 del Capitulo I del ANEXO I del Decreto N° 2694/91 por el siguiente: "ARTICULO 12.- En las zonas de Practicaje y Pilotaje se observaran las siguientes normas:

a) En los recorridos de hasta DOSCIENTOS VEINTE (220) kilometros corresponde UN (1) practico solamente.-

c) En los practicos y pilotajes, cuando por las caracteristicas del buque se prevean dificultades en la maniobra, y/o derretota y en recorridos con una duracion de mas de OCHO (8) horas de navegacion sin posivilidad de interrupcion, la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA podra disponer el incremento del numero de practicos que correspondan asignar al mismo.

Art. 22.- Agregase como parte final del Articulo 6° del Anexo I del Decreto N° 2694/91 el siguiente parrafo.

c) Zona del Rio de la Plata

I. Los buques argentinos cualesquiera sea la extension de su eslora y cuyo calado sea hasta SEIS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (6,40) o VEINTIUN (21) pies.

2. Los buques argentinos cualquiera sean su eslora y calado, en la zona fijada en el Articulo 4° del presente.

d) Zona de los Rios Parana y Uruguay:

I. Los buques argentinos cuando tengan hasta CIENTO VEINTE (120) metros de eslora y cuyo calado no exceda de SEIS CON DIEZ CENTIMETROS (6,10) o VEINTE (20) pies.

2. Los convoyes de empuje cualesquiera sean su eslora y bandera.

e) En cualquier zona de practicos o pilotaje;

1. Los buques y convoyes de la ARMADA ARGENTINA y de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, al mando del personal militar y personal policial en actividad, respectivamente.

2. Los buques y dragas de bandera extranjera que de adecuerdo con los tratados internacionales puedan navegar sin practico o con practico extranjero como asi tambien las dragas, gangiles y balizadores argentinos cualquiera sea la extension de su eslora y caldo.

3. Los buques afectados a tareas de investigacion cientifica, tecnica u otras finalidades, eximidos por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA de la obligacion de llevar practico.

Art. 23.- Los capitanes argentinos de ultramar, fluviales y de pesca que efectuen de manera regular entradas y salidas a los puertos podran optar por prescindir de los servicios de pilotaje y practicaje, total o parcialmente, cuando computen en los TRES (3) años anteriores a la fecha de

precentacion de la solicitud la cantidad de DIECIOCHO (18) viajes de ida o salida y DIECIOCHO (18) viajes de regreso o entrada de los cuales SEIS (6) viajes de regreso o entrada deben haberse efectuado en el ultimo año. La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA acreditara automaticamente y con la sola presentacion de los interesados, la capacidad de los capitanes de naves para prescindir de los mencionados servicios contra declaracion jurada.

Los capitanes y armadores seran solidariamente responsables por los daños perjuicios que causaren con motivo del ejercicio de la prerrogativa acordada por el presente articulo, en los términos del Articulo 13 del Anexo I del Decreto N° 2694/91. Toda falsedad en la declaracion jurada a la que se refiere el parrafo anterior o negligencia daran lugar a la cancelacion de la habilitacion del capitan, sin perjuicio de las restantes penas que puediren corresponder de acuerdo a la legislacion vigente.-

La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA instrumentara los registros necesarios y requerira la informacion para mantenerlos actualizados.-

Art. 24.- El servicio de remolque queda sujeto a los principios de libre competencia, libertad de acceso y libre entendimiento de las partes, con las limitaciones establecidas por el presente decreto.-

Ratificase lo dispuesto por la resolucion N° 252 de la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE del 29 de agosto de 1991.-

La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dispondra dentro de los TREINTA (30) dias corridos de publicado este decreto los trayectos en que no resultara obligatorio el uso de remolques para el ingreso o egreso de buques de las areas

portuarias, dispensando total o parcialmente de esta obligacion de uso de remolcador a aquellos buques que dispongan de la capacidad necesaria para efectuar por si mismos las maniobras requeridas para el ingreso o egreso.-

Los capitanes, patrones y armadores seran solidariamente responsables por los daños y perjuicios que causaren con motivo del ejercicio de la dispensa del uso de remoque establecida en virtud de la disposicion prevista en el parrafo precedente en los términos del Articulo 13 del Anexo I del Decreto N° 2694/91 sin perjuicio de las restantes penas que pudieren corresponder de acuerdo a la legislacion penal vigente.-

Art. 25.- La autoridad de aplicacion del presente fijara las tarifas maximas de los servicios involucrados en este capitulo, hasta tanto se den las condiciones de oferta que permitan su liberacion.-

Art. 26.- La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA debera tomar los examenes para habilitar practicos, pilotos o baqueanos por lo menos TRES (3) veces al año. La SECRETARIA DE TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS sera la autoridad de aplicacion del régimen establecido por el Decreto N° 2694/91 y por el presente.-

CAPITULO IV: ACTIVIDADES PORTUARIAS.-

Art. 27.- Instruyese a las autoridades portuarias a arbitrar las medidas necesarias para el traslado a otros puertos o zonas especiales de los buques que por su inactividad, abandono o desuso constituyan un estorbo para las actividades portuarias. El costo del traslado sera facturado al titular del buque.-

En caso de buques sujetos a medidas cautelares de cualquier especie o que fueran objeto de litigio judicial

la autoridad del puerto involucrado solicitara al juez interviniente la autorizacion para hacer efectivo el traslado.

Art. 28.- Déjanse sin efecto las restricciones a la oferta de servicios que obliguen a la contratacion de empresas de estiba y/o de personal de la estiba, para las tareas de carga y descarga de mercaderia, en todo el territorio nacional.-

Art. 29.- Derogase las Disposiciones Nros. 10/77, 13/78, 48/79, 49/79 y 24/80 de la CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS. Quedan enteramente liberadas y sujetas a los acuerdos libres de partes las relaciones entre el agente maritimo y/o usuario para la contratacion del servicio de estibaje, y otras afines con su propio personal o con tercero, en todo el territorio nacional, inclusive los puertos.-

Art. 30.- Instruyese a las autoridades respectivas para que no adopten las medidas conducentes a permitir el funcionamiento durante las VEINTICUATRO (24) horas del dia de los servicios aduaneros, de control sanitario, animal y vegetal, de migraciones, bancarios, destiba y otros servicios, necesarios para que puedan efectuarse fluidamente todas las operaciones de ingreso o egreso de personas o bienes y/o operaciones de carga y descarga de mercaderias en el puerto de la Ciudad de Buenos Aires y en los puertos que indique la autoridad de aplicacion del presente decreto. A tal efecto las mencionadas autoridades deberan modificar los horarios de trabajo del personal de sus organismos, minimizando el uso de las horas extras y los demas costos laborales y administrativos.-

Art. 31.- Los servicios extraordinarios o regimenes asimilados que prestan los organismos correspondientes con relacion a lo mencionado en el articulo

precedente deberan ser facturados a prorrata, si no se lo hubiere prorrateado con anterioridad, entre los usuarios de manera que cada uno de ellos abone la parte proporcional que le corresponda por el servicio que se le haya efectivamente prestado. Cuando por razones técnicas esta disposicion no pueda aplicarse, los servicios extraordinarios deberan prestarse a titulo gratuito.-

Art. 32.- Prohibese a los entes que presten servicios en el ambito portuario el cobro de tasas u otras contribuciones por servicios que no sean efectivamente prestados y utilizados por los usuarios.-

Art. 33.- Instruyese a la SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS para que inicie de oficio u a pedidos de partes sumarios en aplicacion de la Ley N° 22262 disponiendo el inmediato sece en los términos del Articulo 3° del Decreto N° 2284/91 cuando exista presuncion de comportamientos monopolicos o que afecten la libre competencia.-

CAPITULO V: REGIMENES LABORALES.-

Art. 34.- Las disposiciones del presente capitulo se aplicaran a todo el personal de las siguientes actividades: transporte maritimo, fluvial y lacustre de pasajeros, carga y pesca, otras actividades extractivas, asi como todas las actividades portuarias, conexas y afines.-

Art. 35.- Transitoriamente y hasta tanto se formalicen los nuevos convenios a los que se refiere el articulo siguiente, dejaran de tener efectos aquelllas clausulas convensionales, actas acuerdo a todo acto normativo que establezcan condiciones laborales distorsivas de la productividad o que impidan o dificulten el normal ejercicio de direccion y administracion empresaria, conforme a lo

dispuesto por los Articulos 64 y 65 de la Ley de Contrato de Trabajo, tales como:

a) clausulas de ajuste automatico de salarios o viaticos;

b) pago de contribuciones y subsidios para fines sociales no establecido en Leyes vigentes;

c) normas que impongan el mantenimiento de dotaciones minimas;

d) normas que limiten o coincidan las incorporaciones o promociones del personal a requisitos ajenos a la idoneidad, competencia o capacidad de los trabajadores;

e) regimenes de estabilidad propia;

f) pago de salarios en lapso inferior a la quincena;

g) normas que impongan la contratacion de personal nacaional;

h) obligacion de contratar indirectamente;

i) contratacion obligatoria de delegados u obligacion de existencia de delegados en las dotaciones;

j) contratacion de personal especializado cuando ello no fuera necesario;

k) apartamiento de las condiciones minimas fijadas en la Ley de contrato de trabajo en lo referido a numeracion, vacaciones, duracion de la jornada de trabajo, descansos, despido y sueldo anual complementario, y en lo referido a la legislacion general en materias de accidentes de trabajo;

l) dar prioridad a determinada clase de trabajador;

ll) toda norma que atente contra la mejor eficiencia y productividad laboral.-

Art. 36.- EL MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL procedera dentro de los DIEZ (10) dias de la entrada en vigencia del presente, a convocar a las Comisiones Negociadoras de los convenios colectivos de trabajo que regiran las relaciones laborales del personal comprendido en la presente normativa para adecuarlas a las disposiciones vigentes a partir del dictado de este decreto.-

Art. 37.- Déjase sin efecto la Ley N°21.429 y los Articulos 142 y 143 de la Ley N°20.094 y sus modificaciones, asi como todas las normas dictadas por la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS y la CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS en relacion con la ley y los articulos mencionados.-

Suspéndese la vigencia de los Convenios Colectivos de Trabajo incluidos en el Anexo III que forma parte del presente.-

CAPITULO VI: DISPOSICIONES GENERALES.-

Art. 38.- Disponese la reestructuracion de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, la que debera elevar al COMITE EJECUTIVO DE CONTRALOS DE LA REFORMA ADMINISTRATIVA un proyecto de estructura dentro del plazo de SESENTA (60) dias.-

Art. 39.- EL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS y el MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL seran, en sus respectivas areas de competencia, las autoridades de aplicacion del presente y dictaran sus normas reglamentarias y de interpretacion, quedando expresamente facultados para determinar en cada caso el alcance de las normas aprobadas por este decreto. Cuando la reglamentacion del presente involucre competencias de otras jurisdicciones, la autoridad de aplicacion requerira la intervencion de las mismas.-

Art. 40.- Los recursos presupuestarios y extrapresupuestarios de los entes disueltos seran administrados por la autoridad de aplicacion en las areas repectivas, conforme a lo dispuesto en el articulo 39 del presente, la que podra afectarlos en parte a la cobertura de los programas de retiro voluntario y racionalizacion que se requieran para el cumplimiento de los objetivos del presente. Facultase a la autoridad portuaria para disponer los programas de retiro voluntario en los organismos disueltos, de acuerdo a las disposiciones vigentes en la materia y con intervencion de las autoridades que en cada caso corresponda.-

Art. 41.- Dése cuenta del presente a la COMISION BICAMERAL creada por el Articulo 14 de la Ley N° 23.696.-

Art. 42.- Déjanse sin efecto todas las normas que se opongan al presente Decreto.-

Art. 43.- El presente Decreto entrara en vigencia el dia de su publicacion en el Boletin Oficial.-

Art. 44.- Comuniquese, publiquese, dése a la Direccion Nacional del Registro Oficial y archivese.- MENEM - Rodolfo A. Dias.- Domingo F. Cavallo.-

ANEXO I

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AEREO, FLUVIAL Y MARTITIMO.-

1. Efectuar la propuesta, ejecucion y control de las politicas y planes referidos al transporte aéreo, fluvial y maritimo.-

2. Coordinar todo lo relativo a planes de ruta como asi también la modificacion o actualizacion de la legislacion y el funcionamiento del sistema de transporte aéreo.-

3. Coordinar todo lo relativo a la modificacion o actualizacion de la legislacion y el funcionamiento del sistema de transporte fluvial y maritimo.-

SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES.-

1. Efectuar la propuesta, ejecucion y control de las politicas y planes referidos a la infraestructura portuaria y de las vias navegables.-

2. Fiscalizar la actividad operativa de los puertos y el mantenimiento, profundizacion y señalizacion de las vias navegables.-

3. Ejercer todas las responsabilidades y funciones de la autoridad portuaria nacional.-

ANEXO II

IX SECRETARIA DE TRANSPORTE.-

(1) Direccion de Transporte Ferroviario.-

(2) Direccion de Control de Gestion.-

- SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR.-

(1) Direccion Nacional de Transporte Automotor.

- SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AEREO, FLUVIA Y MARITIMO.-

(1) Direccion Nacional de Transporte Fluvial y Maritimo.-

(2) Direccion Nacional de Transporte Aéreo.-

- SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES.-

(1) Direccion Nacional de Puertos.-

(2) Direccion Nacional de Construcciones Portuarias y Vias Navegables.-

ANEXO III

- 75/75

- 43/89

- 44/89

- 128/90
- 81/89
- 82/89
- 106/75
- 333/75
- 175/75
- 100/75
- 222/75
- 328/75
- 327/75
- 332/75
- 356/75
- 300/75
- 314/75
- 429/75
- 158/75
- 14/88
- 61/89
- 7/88

8) -LEY NACIONAL N° 24093: ACTIVIDADES PORTUARIAS.-

Ambito de aplicacion. Habilitacion. Administracion y operatoria portuaria. Jurisdiccion y control. Autoridad de aplicacion. Reglamentacion. Consideraciones finales.-

Sancionada: junio 3 de 1992.-

Promulgada Parcialmente: junio 24 de 1992.-

El Senado y Camara de Diputados de la Nacion Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de Ley:

TITULO I

AMBITO DE APLICACION

ARTICULO 1° - Todos los aspectos vinculados a la habilitacion, administracion y operacion de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio de la Republica, se rigen por la presente ley.-

ARTICULO 2° - Denominanse puertos ambitos acuaticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuaticos y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros y demas servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Quedan comprendidos dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas.-

TITULO II

DE LA HABILITACION

CAPITULO I

DE LOS PUERTOS EXISTENTES O A CREARSE.-

ARTICULO 4° - Requieren habilitacion del Estado Nacional todos los puertos comerciales o industriales que involucren al comercio internacional o interprovincial.-

ARTICULO 5° - La habilitacion de todos los puertos referidos en el articulo 4 debe ser otorgada por el Poder Ejecutivo, segun lo establecido en esta ley, comunicando dicha decision al Congreso dentro del plazo de diez dias habiles, contados a partir de la fecha del decreto respectivo.

ARTICULO 6° - A los efectos de la habilitacion, la autoridad competente debera tener en cuenta las siguientes pautas:

a) Ubicacion del puerto;

b) Identificacion de las instalaciones portuarias;

c) Individualizacion de las personas fisicas o juridicas, titulares de los puertos;

d) Clasificacion de los puertos segun la titularidad del inmueble donde se encuentren ubicados, segun su uso y segun su destino; categorizaciones que seran definidas por el titular del puerto;

e) Aspectos vinculados con la defensa y seguridad nacional;

f) Incidencia en el medio ambiente, niveles maximos de afluentes gascosos, solidos y liquidos;

g) Afectacion del puerto al comercio interprovincial y/o internacional;

h) Normas de higiene y seguridad laboral;

i) Control aduanero y de migraciones;

j) Policia de la navegacion y seguridad portuaria.

ARTICULO 7° - Los puertos se clasificaran en:

1) Segun la titularidad del inmueble:

Nacionales

Provinciales

Municipales

De los particulares

2) Segun su uso:

Uso publico

Uso privado

Son considerados puertos de uso publico aquellos que, por su ubicacion y caracteristicas de la operatoria deban prestar obligatoriamente el servicio a todo usuario que lo requiera.-

Son considerados puertos de uso privado; aquellos que, ofrezcan y presten servicios a buques, armadores, cargadores y recibidores de marcaderias, en forma restringida a las propias necesidades de sus titulares o las de terceros vinculados contractualmente entre ellos. Dicha actividad se desarrollara dentro del sistema de libre competencia, tanto en materia de precios como de admision de usuarios.-

3) Segun su destino e independientemente de la titularidad del dominio del inmueble y de su uso;

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
BIBLIOTECA
Dr. Manuel Belgrano

Comerciales

Industriales

Recreativos en general

Se consideran puertos comerciales, aquellos cuyos destinos es la prestacion de servicios a buques y cargas, cobrando un precio por tales servicios.-

Son considerados puertos industriales, aquellos en los que se opere exclusivamente con las cargas especificas de un proceso industrial, extractivo o de captura debiendo existir una integracion operativa entre la actividad principal de la industria y el puerto.-

Son considerados puertos recreativos en general los deportivos, cientificos o turisticos locales.-

ARTICULO 8° - El destino de los puertos podra ser modificado con autorizacion previa y expresa de la autoridad de aplicacion. No se considera cambio de destino la modificacion de las instalaciones que resulte de los avances tecnologicos en el proceso industrial, de las exigencias del mercado y de las materias primas o productos elaborados que se embarquen o desembarquen en dichos puertos.-

CAPITULO II

DE LOS PUERTOS EN FUNCIONAMIENTO

ARTICULO 9° - Los puertos y terminales particulares que a la fecha de promulgacion de esta ley se encuentren en funcionamiento con autorizacion precaria otorgada por la autoridad competente y conforme a las normas que regulaban la materia, sera definitivamente habilitado por el Poder Ejecutivo Nacional, quien debera comunicar esta decision al Congreso Nacional, dentro del plazo de diez (10) dias habiles contados a partir de la fecha de resolucion.-

CAPITULO III

CONSIDERACIONES GENERALES

ARTICULO 10 - La habilitacion de todos los puertos mantendra su vigencia mientras continue la actividad de los mismos y el mantenimiento de las condiciones técnicas y operativas exigidas por la presente ley y su reglamentacion y que dieron lugar a la habilitacion respectiva.-

TITULO III

DE LA ADMINISTRACION Y OPERATORIA PORTUARIA

CAPITULO I

DE LA TRANSFERENCIA DEL DOMINIO, ADMINISTRACION O EXPLOTACION PORTUARIA NACIONAL A LOS ESTADOS PROVINCIALES Y/O A LA MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y/O A LA ACTIVIDAD PRIVADA.-

ARTICULO 11.- A solicitud de las provincias y/o de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en cuyos territorios se situen puertos de propiedad y/o administrados por el Estado Nacional y mediante el procedimiento que al respecto determine la reglamentacion, el Poder Ejecutivo les transferira a titulo gratuito, el dominio y/o la administracion portuaria.-

En caso que las jurisdicciones indicadas en el

parrafo anterior no demostrasen interés por la mencionada transferencia del dominio o administracion de esos puertos, el Poder Ejecutivo podra mantenerlos bajo la orbita del Estado Nacional, transferirlos a al actividad privada o bien desafectarlos.-

CAPITULO II

DE LA ADMINISTRACION Y OPERATORIA ESTATAL

ARTICULO 12.- En caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahia Blanca, Quequén y Santa Fé, la transferencia prevista en el articulo anterior se efectuara a condicion de que, previamente, se hayan constituido sociedades de derecho privado o entes publicos no estatales que tendran a su cargo la administracion de cada uno de esos puertos. Estos entes se organizaran asegurando la participacion de los sectores particulares interesados en el quehacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores de servicios, productores usuarios, trabajadores y demas vinculos a la actividad. Las provincias en cuyo territorio se encuentre emplazado el puerto y el o los municipios en cuyo o cuyos éjidos se halle situado el puerto también tendran participacion en los entes, de acuerdo a la modalidad que establezca el estatuto respectivo de cada puerto. Las personas juridicas administren y exploten los puertos mencionados tendran la facultad de terminar el propio tarifario de servicios, debiendo invertir en el mismo puerto el producto de su explotacion, conforme lo establezca el estatuto respectivo.-

ARTICULO 13.- La administracion de los puertos nacionales podra operar y explotar a estos por si, o bien ceder la operatoria y explotacion a personas juridicas estatales, mixtas o privadas, a través de contratos o

concesiones de uso o locacion total o parcial, mediante el procedimiento de licitacion publica y conforme a las posiciones de la presente ley.-

ARTICULO 14.- La administracion de los puertos nacionales, podra celebrar acuerdos con personas fisicas o de existencia ideal, a fin de reparar, modificar, ampliar o reducir las instalaciones existentes o construir nuevas para la prestacion de servicios portuarios, mediante la adopcion de cualquier alternativa de procedimiento que determine la autoridad de aplicacion, conforme a la legislacion vigente.-

ARTICULO 15.- En caso de licitacion de obras publicas para la construccion o reparacion de puertos e instalaciones, muelles, elevadores, terminales de contenedores y toda otra instalacion principal o accesoria, la administracion comitente podra celebrar acuerdo de anticresis.

ARTICULO 16.- Los plazos de cualquiera de los contratos mencionados en los articulos anteriores, deberan permitir la amortizacion racional de las inversiones acordadas entre las partes.-

CAPITULO III

DE LA ADMINISTRACION Y OPERATORIA DE LOS PUERTOS PARTICULARES.-

ARTICULO 17.- Los particulares podran construir, administrar y operar puertos de uso publico o de uso privado con detino comercial, industrial o recreativo en terrenos fiscales o de su propiedad.-

ARTICULO 18.- Los buques y las cargas que operen en los puertos de los particulares estaran excentos del pago al Estado de derechos y tasas por servicios portuarios que éste no preste efectivamente.-

ARTICULO 19.- La reglamentacion establecera los

servicios minimos y escenciales que deberan prestarse a los buques y a las cargas en los puertos de uso publico comerciales, y las instalaciones que deberan facilitarse a las autoridades policiales y de control, tanto en los puertos de uso publico como de uso privado y cualquiera sea su destino.-

CAPITULO VI

CONDICIONES GENERALES

ARTICULO 20.- El responsable de cada puerto, cualquiera sea su titular y clasificacion de éste, tendra a su cargo: el mantenimiento y mejora de las obras y servicios esenciales, tales como profundidades y señalizacion de los accesos y espejos de agua, instalaciones de amarre seguro, remolque y practicaje. La referida responsabilidad debera ejercerse en un todo de acuerdo a las normas vigentes emitidas en funcion del poder de policia que ejerce el Estado Nacional en esta materia. La Prefectura Naval Argentina sera la autoridad competente para expedir las licencias habilitantes para ejercer el practicaje.-

CAPITULO VI

DE LA JURISDICCION Y CONTROL

ARTICULO 21.- Todos los puertos comprendidos en la presente ley estan sometidos a los controles de las autoridades nacionales competentes, conforme a las leyes respectivas, incluida entre otros la legislacion laboral, de negociacion colectiva y las normas referentes a la navegacion y el transporte por agua, y sin perjuicio de las competencias constitucionales locales. Las autoridades de aplicacion deben coordinar tales controles ejercidos en razon de las responsabilidades inherentes a los organismos nacionales al solo efecto de que no interfieran con las operaciones portuarias.-

TITULO V

DE LA AUTORIDAD DE APLICACION

ARTICULO 22.- La autoridad de aplicacion de la presente ley, sera la que determine el Poder Ejecutivo en el ambito del Ministerio de Economia y Obras y Servicios Publicos de la Nacion, o en el que el futuro absorba su competencia y tendra las siguientes funciones y atribuciones, sin que ésta enunciacion pueda considerarse taxativa:

a) Asesorar al Poder Ejecutivo Nacional en la habilitacion de los puertos conforme a los articulos 5° y 9° de la presente ley.-

b) Controlar dentro del ambito de la actividad portuaria el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley y de las reglamentaciones que en su consecuencia se dicten en el orden competencia nacional.-

c) 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 e instalaciones portuarias la finalidad que condiciono la habilitacion. Podra suspender dichas habilitaciones hasta que sean restablecidas las condiciones exigidas o cancelarla definitivamente, cuando circunstancias objetivas y debidamente probada, acrediten la imposibilidad de su restablecimiento.-

d) Promover y hacer efectiva la modernizacion, eficacia y economicidad de cada uno de los puertos del Estado Nacional.-

e) Estimular y facilitar la inversion privada en la explotacion y administracion de los puertos.-

f) A su requerimiento dar asesoramiento técnico y juridico a las provincias y/o municipio que

promuevan las instalaciones de puertos en sus respectivos territorios;

g) Proponer al Poder Ejecutivo nacional las politicas generales en materia portuaria y de vias navegables;

h) Establecer acuerdos delimitando las responsabilidades en el dragado de acceso y darsenas de cada puerto, en el caso que ello fuera necesario en zonas donde la responasibilidad sea de dudosa o conflictiva determinacion;

i) Controlar, subsidiariamente en el ambito portuario el cumplimiento de cualquier ley o reglamentacion cuya aplicacion competa a una autoridad nacional;

j) Coordinar la accion de los distintos organismos de supervision y control del Estado nacional que actuan dentro del ambito portuario, con el fin de evitar la superposicion de funciones y facilitar el funcionamiento eficiente del puerto en si mismo y de los servicios que en el se prestan; todo ello sin perjuicio de las leyes y reglamentos vigentes en la materia;

k) Aplicar las sanciones que correspondan por la comision de las infracciones previstas en el articulo 23 inciso a) de la siguente ley;

l) Fijar el plazo de amortizacion de las inversiones a los efectos de lo dispuesto en el artculo 16 de esta ley, para el caso de los puertos propiedad del Estado Nacional;

ll) Fijar la alternativa de procedimiento para celebrar acuerdos con personas fisicas o de existencia ideal a los fines de lo dispuesto en el articulo 14 de esta ley para el caso de los puertos propiedad del Estado Nacional.

TITULO VI

DE LA REGLAMENTACION

ARTICULO 23.- El poder Ejecutivo Nacional reglamentara la presente ley en un periodo de ciento ochenta dias a partir de su promulgacion;

Entre otros aspectos la reglamentacion contendra:

a) El régimen disciplinario al que se someteran los incumplimientos de las disposiciones legales o reglamentarias en que incurrieren los titulares de las administraciones portuarias. Las sanciones podran ser, suspension de la habilitacion por tiempo determinado y caducidad de la habilitacion; quedando abierta en todos los casos la via recursiva ante la autoridad que corresponda en el ambito administrativo asi como ante la justicia competente;

b) La obligatoriedad de llevar en todos los puertos regisros contables y de las operaciones realizadas, que permitan un facil acceso a la informacion necesaria para el ejercicio de las competencias de la autoridadde aplicacion;

c) Las condiciones que deben reunir los peticionantes de las habilitaciones o concesiones de uso, explotacion y/o administracion de los puertos;

d) La enumeracion de los servicios minimos y esenciales y las instalaciones que deberan facilitarse a las autoridades policiales y de control en los puertos conforme al articulo 19 de la ley ;

e) Pautas referidad a los criterios de higiene y seguridad laboral, incidencia ambiental, controles sanitarios;

TITULO VII

CONSIDERACIONES FINALES

ARTICULO 24.- Derogase las leyes 16.971, 16.972, 21.892, 22.080, el decreto 10.059/43 ratificado por la

ley 13.895 y toda otra norma legal o reglamentaria en cuanto se oponga a la presente. Derogase el anexo I de la ley 23.696 en cuanto dice; Administracion General de Puertos descentralizacion y provincializacion, concesion total y parcial de puertos o instalaciones portuarias.

ARTICULO 25.- Comuniquese al Poder Ejecutivo.- ALBERTO R. PIERRI.- EDUARDO MENEM.- Esther H. Pereyra Arandia de Pérez Pardo.- Eduardo Piuzzi.

Decreto 1029/92

Bs. As. 24/6/92

Visto el proyecto de ley registrado bajo el N° 24.093 y:

CONSIDERANDO:

Que la Ley N° 23.696 declaraba sujeta a privatizacion a la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS disponiendo su descentralizacion y provincializacion y a su vez la concesion total o parcial de puertos o instalaciones portuarias principales o accesorias.

Que el uso de las atribuciones que confiere el Articulo 61 de la mencionada norma legal el PODER EJECUTIVO NACIONAL, dispuso la liquidacion de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, la que se efectevizara una vez que los puertos que se encuentren bajo su jurisdiccion sea transformados, transferidos o privatizados, segun lo estatuye el Decreto N° 817 del 28 de mayo de 1992.

Que en el proyecto de Ley que se observa se dispone la transferencia del puerto de Buenos Aires a la MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

Que ello sea dispuesto en una norma legal y sin posibilidad de eleccion para el PODER EJECUTIVO NACIONAL, es inconveniente dado que es necesario, dentro de las

prescripciones de la Ley N° 23.696 que la autoridad de aplicacion conserve su poder de decision a efectos de disponer la transferencia o privatizacion del Puerto de Buenos Aires de la manera mas propicia segun los fines perseguidos en la Ley.

Que asimismo, es de destacar que la MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES es un ente desentralizado que actua dentro de la esfera del Gobierno Federal, y por lo tanto resulta conveniente que la privatizacion del puerto mencionado sea ejecutado por la maxima autoridad de éste, que no es otro que el PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Que conforme lo que surge de los considerandos anteriores es inconveniente la derogacion del Anexo I de la Ley N° 23.696 en lo que se refiere a los puertos de la Nacion, toda vez que permite al PODER EJECUTIVO NACIONAL, la determinacion o provincializacion de los mismos y su concesion total o parcial.

Que en tal sentido es necesario afirmar que suprimiendo la parte del Anexo detallada se estaria privando la autoridad de aplicacion de utilizar los procedimientos de la Ley N°23.696 que tienen como caracteristica principal privilegiar la transparencia y la igualdad entre los posibles concesionarios.

Que lo dicho no constituye un mero aspecto formal dado que en la legislacion nacional no existe norma que reglamente los procedimientos privios a la concesion, llegando a sostener calificada doctrina e inclusive la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACION que en tales contratos debe estarse a la libre eleccion de no utilizarse los sistemas previstos en la Ley N° 23.696.

Que el presente se dicta en uso a las

atribuciones que confiere el articulo 72 de la Constitucion Nacional.

Por ello,

EL PRESIDENTE

DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

Articulo 1°.-Osérvase la parte del articulo 11 del proyecto de la ley registrado bajo el N° 24.093 que menciona a la MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

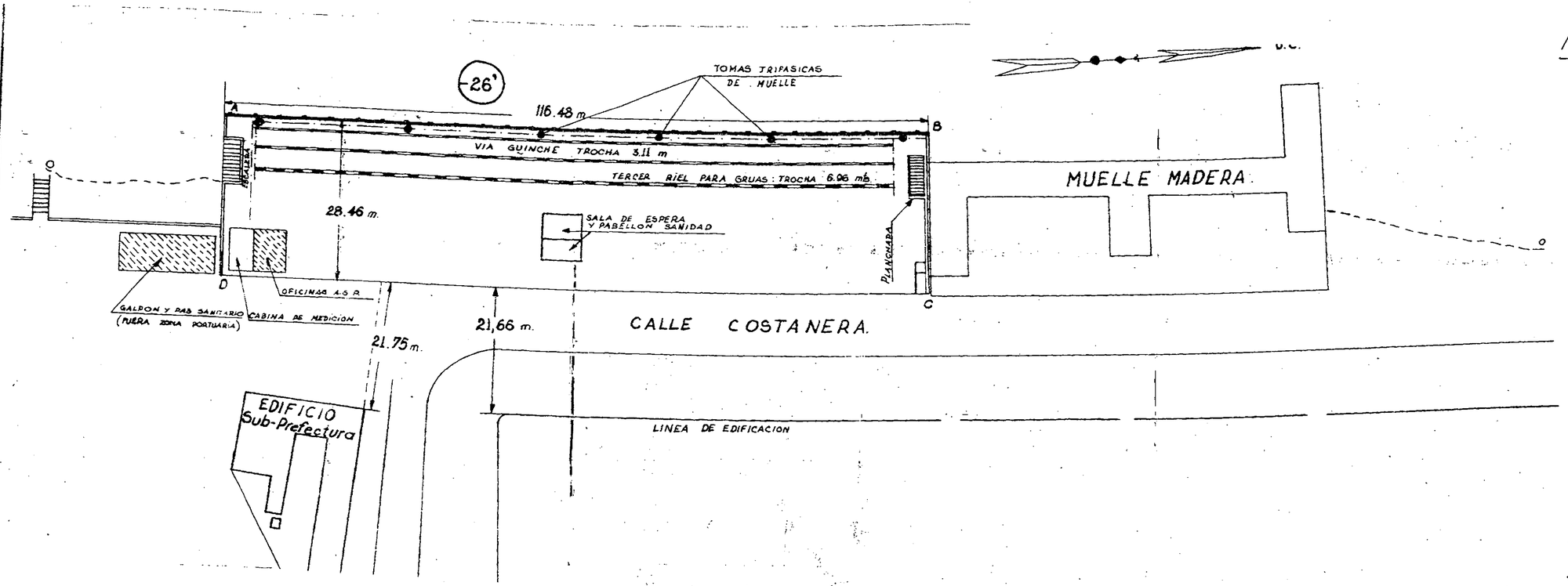
Art. 2.- Osérvase la parte del articulo 24 del proyecto de ley registrado bajo el N° 24.093 que dispone la derogacion del Anexo I de la Ley N° 23.696 en cuando dice: "ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS, descentalizacion y provincializacion. Concesion total o parcial de puertos o instalaciones portuarias".

Art. 3.- Con las salveadas establecidas en los articulos precedentes, cumplase, promulgase y tengase por la Ley de la Nacion el proyecto de Ley registrado bajo el N° 24.093.

Art. 4°.- Comuniquese, publiquese, déce a la Direccion Nacional del Registro Oficial y archivese - MENEM - Guido Di Tella.-

-------***-------

ANEXO A


-26'
TOMAS TRIFASICAS DE MUELLE
116.48 m
A
B
VIA GUINCHE TROCHA 3.11 m
TERCER RIEL PARA GRUAS: TROCHA 6.06 mb
ESCALERA
28.46 m.
SALA DE ESPERA Y PABELLON SANIDAD
PLANCHADA
MUELLE MADERA
D
C
OFICINAS A.G.R.
GALPON Y PAB. SANITARIO (FUERA ZONA PORTUARIA)
CABINA DE MEDICION
21.75 m.
21,66 m.
CALLE COSTANERA.
EDIFICIO Sub-Prefectura
LINEA DE EDIFICACION