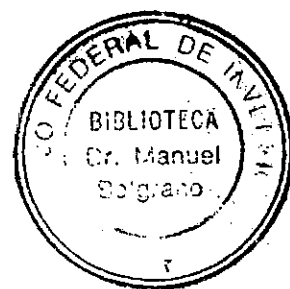


37325

**CONSEJO FEDERAL  
DE INVERSIONES  
( C. F. I. )**

**ASESORAMIENTO A CODEFOR.  
OBRAS DE DEFENSA DE COSTA Y  
EQUIPAMIENTO INTEGRAL DEL  
NUEVO PUERTO DE FORMOSA**

**INFORME Nº 4**



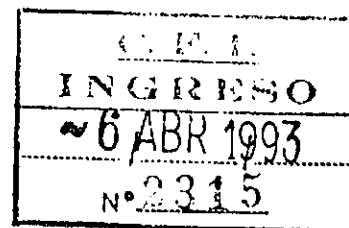
0/H341  
51306  
15

**ABRIL 1993**

N.º 220  
280

Buenos Aires, 6 de abril de 1993

Señores  
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES  
San Martín 871  
(1004) BUENOS AIRES



Ref: Asesoramiento CO.DE.FOR.

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Uds. para elevar 4 ejemplares del Informe N° 4 del "Asesoramiento a CO.DE.FOR. Obras de Defensa de Costa y Equipamiento Integral del Nuevo Puerto de Formosa", cuya entrega corresponde al 10 del presente mes.

Sin otro particular saludo a Uds. muy atentamente

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'R. Schwarz'.

Ricardo A. Schwarz  
Echeverría 3157; 4A  
(1428) Buenos Aires  
Teléf/Fax 542 2301

Tres ejemplares se retienen en el Area para su evaluación y envío a la Provincia.

6/4/93

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'C. Landi'.

Ing. C.A. Landi

ASESORAMIENTO A CODEFOR

OBRAS DE DEFENSA DE COSTA Y  
EQUIPAMIENTO INTEGRAL DEL  
NUEVO PUERTO DE FORMOSA

INFORME Nº 4

---

INDICE

CAPITULO 7 : RECOPIACION DE INFORMACION SOBRE  
PRIVATIZACION PORTUARIA

1. Introduccion
2. Antecedentes Nacionales
  - Anexo 7.1
  - Anexo 7.2
  - Anexo 7.3
  - Anexo 7.4

CAPITULO 8 : ANALISIS DEL MARCO REGULATORIO

1. Introduccion
2. Ordenamientos portuarios usuales
3. La Autoridad Portuaria Nacional
4. El Reordenamiento portuario argentino
5. El Financiamiento
6. El Nuevo Ordenamiento Portuario

## C A P I T U L O   9 :   ACTIVIDADES DE POSIBLE CONCESIONAMIENTO

1.   Introducción .
2.   Características del puerto
3.   Alternativas de explotación portuaria
4.   Explotación a cargo de la Provincia
5.   Explotación a cargo de Concesionarios
6.   El Régimen de concesión

## C A P I T U L O    7

# RECOPILACION DE INFORMACION SOBRE PRIVATIZACION PORTUARIA

### 1. INTRODUCCION

Se ha efectuado una extensa búsqueda de información sobre las diferentes acciones efectuadas en el país para alcanzar la privatización de las actividades portuarias.

Esta búsqueda abarcó fundamentalmente la legislación y los instrumentos jurídicos de aplicación en la República Argentina referidos a las nuevas leyes y disposiciones que regulan la actividad, tanto a nivel nacional como a nivel provincial.

También se han agregado algunos antecedentes de países extranjeros, al solo título de ilustrar la diversidad de regímenes utilizados en diferentes partes del mundo.

### 2. ANTECEDENTES NACIONALES

Se recopilaron y analizaron los siguientes Leyes y Decretos Nacionales vinculados con la actividad portuaria:

- \* Ley Nº 24093 (Ley de Puertos)
- \* Ley Nº 20094 (Ley de Navegación)

- \* Decreto Nº 906/91
- \* Decreto Nº 2284/91
- \* Decreto Nº 817/92

A continuación se efectúa un breve descripción de algunos de dichos instrumentos. En el Anexo 7.1 se agregan las copias de la Ley Nº 24093 (Ley de Puertos) y de los Decretos Nº 906/91 y Nº 817/92 del Poder Ejecutivo Nacional.

En el Anexo 7.2 se agrega una copia de la Ley Nº 3755 de la Provincia del Chubut, y en el Anexo 7.3 copias de la Ley Nº 2273 de la Provincia de Santa Cruz con su correspondiente Acta-Acuerdo, el Convenio de Transferencia de Puertos Nación Provincia y el Decreto de la creación de la Unidad Ejecutiva Portuaria.

En cuanto a los antecedentes extranjeros, se adjuntan en el Anexo 7.4 informaciones sobre la Legislación Portuaria en Francia, la Legislación Portuaria en Japón, la Administración y Operación del Puerto de Amberes y la Organización del Puerto de Hamburgo.

## 2.1 LEY Nº 24093 (LEY DE PUERTOS)

Esta Ley contiene los Títulos indicados a continuación con sus respectivos resúmenes de contenidos:

### \* Título I : Ambito de aplicación.

Se extiende a los puertos estatales y privados de la República Argentina, con exclusión de los puertos militares y de policía

**\* Título II : De la habilitación.**

Es requerida para todos los puertos de conformidad con la siguiente clasificación:

- # según titularidad: nacional, provincial, municipal o de particulares;
- # según uso: público y privado;
- # según destino: comercial, industrial y recreativos en general.

Los puertos comerciales tienen por destino la prestación de servicios a buques y cargas, cobrando un precio por tales servicios. Los puertos industriales son los que operan exclusivamente con las cargas específicas de un proceso industrial, extractivo o de captura, debiendo existir una integración operativa entre la industria y el puerto.

**\* Título III: De la administración y operatoria portuaria.**

El Capítulo I de este Título se refiere a la transferencia del dominio, administración o explotación a los Estados Provinciales y/o a la Municipalidad de Buenos Aires y/o a la actividad privada. El Capítulo II trata de la administración y operatoria estatal. En el Artículo 12 establece un régimen especial para los cinco puertos principales (Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Rosario y Santa Fé) y el Artículo 13 fija las modalidades de administración de los puertos nacionales. El Capítulo III se refiere a la administración de los puertos de los particulares y el Capítulo IV incluye consideraciones generales. Dentro de estas últimas, se establece que el responsable de cada puerto tendrá a su cargo el mantenimiento y mejora de los servicios esenciales

instalaciones de amarre, remolque y practicaaje).

**\* Título IV : De la jurisdicción y control.**

Este Título se refiere a las diversas autoridades nacionales y la coordinación entre las mismas, que tienen ingerencia en la actividad portuaria ( laborales, de navegación, de transporte por agua, etc.).

**\* Título V : De la autoridad de aplicación.**

En el Artículo 22 se describen en 13 incisos en forma detallada las funciones y atribuciones de la futura autoridad de aplicación que actuará en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación.

**\* Título VI : De la reglamentación.**

Se fijan los lineamientos para la reglamentación de la Ley (régimen disciplinario, registros portuarios, condiciones para habilitaciones y concesiones, servicios y facilidades mínimos y esenciales y criterios de higiene y seguridad laboral, impacto ambiental y controles sanitarios).

**\* Título VII: Consideraciones finales.**

Se refieren basicamente a derogaciones de leyes anteriores.

**2.2 DECRETO Nº 906/91**

Fue sancionado el 09/05/91 y publicado en el Boletín Oficial del 14/05/91. Su encabezamiento es "Proyecto de Reglamento



control, protección al usuario y a los bienes del Estado, comprendidos en las concesiones y privatizaciones a cargo de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado".

Este Decreto está estructurado de acuerdo con los títulos que se detallan a continuación.

**\* De las provincializaciones**

- # Reglamenta el Decreto 2074/90 de transferencia a las Provincias de los puertos bajo administración de AGPSE.
- # Establece que el Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos es el encargado de coordinar la transferencia de los puertos solicitados por las Provincias, Municipios y otras entidades, con permisos de uso precario.
- # El MEDySP suscribirá en cada caso el convenio de transferencia que incluye:
  - delimitación del puerto;
  - inventario de bienes y equipos a transferir;
  - personal de la Administración General de Puertos que se transfiere;
  - concesiones, arrendamientos y convenios vigentes;
  - cargas tributarias;
  - pautas para la administración, explotación, fiscalización, control, fijación de tarifas, determinación del destino y carácter del puerto, realización de obras y dictado de normas para la protección del usuario.
- # El régimen tarifario deberá contar con rubros uniformados en el orden nacional. Los valores serán fijados libremente. Deberán informar a la Autoridad Portuaria Nacional sus

# Las Provincias asumirán todos los derechos, obligaciones y cargas tributarias establecidas.

\* De la descentralización y de las concesiones

Establece regulaciones para los cinco puertos más importantes (Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Rosario y Santa Fé), fijando entre otros, que todos los servicios portuarios serán prestados por la actividad privada a través de contratos de concesión.

\* De las prestaciones

Señala que en todos los casos deberá asegurarse la mayor eficacia y calidad de las prestaciones de los servicios portuarios, teniendo como principio fundamental el mayor beneficio posible al comercio exterior e interior del país.

\* De la fiscalización y control

La formulación de las políticas portuarias y los controles estarán a cargo de la Subsecretaría de Transportes que podrá delegar estas funciones.

\* De la protección de los bienes del Estado

En cada caso deberá confeccionarse un inventario de los bienes estatales que se entreguen, indicando su estado. En los convenios y pliegos de licitación de las concesiones se incluirán cláusulas que aseguren el buen mantenimiento y establezcan las responsabilidades respectivas.

\* De la protección al usuario

Los estatutos de los entes de administración deberán prever

usuarios.

#### \* Consideraciones Generales

Fija plazo para la puesta en vigencia del "Proyecto de Estructura Orgánica y Estatuto de funcionamiento de los Entes Descentralizados".

#### 2.3 DECRETO 2284/91

Tiene fecha del 30/10/91 y su encabezamiento es "Desregulación Económica". Tiene ocho Capítulos: I) Desregulación del Comercio Interior de Bienes y Servicios; II) Desregulación del Comercio Exterior; III) Entes Reguladores; IV) Reforma Fiscal; V) Mercado de Capitales; VI) Sistema Unico de la seguridad Social; VII) Negociación Colectiva y VIII) Disposiciones Generales.

Dispone la liberación y desregulación de la carga y descarga de mercaderías. Suprime toda restricción de horario en la prestación de servicios de carga y descarga y toda otra tarea necesaria para el pleno funcionamiento de los puertos en forma ininterrumpida. Deja sin efecto la reserva de cargas y la obligatoriedad del ingreso a depósito de la mercadería importada. Establece un régimen de importación temporaria y disuelve la Junta Nacional de Granos y otros organismos que actuaban en los puertos como entes reguladores.

#### 2.4 DECRETO 817/92

Tiene fecha el 25/05/92 y fue publicado en el Boletín Oficial del 28/05/92. Su título es "Reorganización y Privatización de:

baquía y remolque; regímenes laborales. Disposiciones generales".

A continuación se indican los títulos con un resumen de sus contenidos.

**\* Capítulo I: Reorganización administrativa y privatización**

Crea la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables dependiente de la Secretaría de Transporte, Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos como Autoridad Portuaria Nacional, y crea también la Subsecretaría de Transporte Aéreo, Fluvial y Marítimo. Dispone la disolución de la Administración General de Puertos SE y de la Capitanía General de Puertos. Crea seis administraciones provisionales para los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Rosario, Santa Fé y Ushuaia, como autoridades portuarias únicas en cada puerto, con atribuciones para coordinar las tareas con la Aduana y la Prefectura Naval. Establece para cada puerto un Consejo Consultivo integrado por siete miembros, cinco representando diversas actividades portuarias y dos representantes de la provincia y/o del municipio donde se encuentre el puerto. Fija las responsabilidades de las autoridades portuarias y en particular la responsabilidad del dragado, la señalización y el balizamiento en las áreas portuarias y los canales de acceso.

**\* Capítulo II: Transporte marítimo, fluvial y lacustre**

Establece los requisitos para autorizar la navegación de buques y artefactos navales. Autoriza la libre determinación del personal de explotación de los buques a partir de la dotación mínima a ser fijada por la Prefectura Naval Argentina.

Establece los principios tendientes a la desregulación del servicio de prácticos, disponiendo un régimen especial para capitanes argentinos que deseen prescindir de práctico. La Prefectura Naval ofrecerá servicios de practicaaje donde no existen o tengan carácter monopólico. Fija las normas que regularán la actividad de los prácticos y los controles respectivos. Se libera el servicio de remolque.

**\* Capítulo IV: Actividades portuarias**

Autoriza el traslado oneroso de buques inactivos que ocupan muelle. Libera el servicio de estiba y facilita el funcionamiento de los puertos durante las 24 horas del día.

**\* Capítulo V: Regímenes laborales**

Deroga regímenes especiales de trabajo en buques, puertos y actividades afines.

**\* Capítulo VI: Disposiciones Generales**

Dispone la reestructuración de la Secretaría de Transporte.

## **ANEXO 7.1**

# **LEY Nº 24093**

# ACTIVIDADES PORTUARIAS

Ley N° 24.093

Ambito de aplicación. Habilitación. Administración y operatoria portuaria. Jurisdicción y control. Autoridad de aplicación. Reglamentación. Consideraciones finales.

Sanccionada: junio 3 de 1992

Promulgada Parcialmente: junio 24 de 1992

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

## TITULO I

### AMBITO DE APLICACION

**ARTICULO 1°** — Todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio de la República, se rigen por la presente ley.

**ARTICULO 2°** — Denominanse puertos a los ámbitos acuáticos 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 acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás 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.

**ARTICULO 3°** — Quedan excluidos del régimen previsto en la presente ley, los puertos o sectores de éstos, destinados exclusivamente para el uso militar o el ejercicio del poder de policía estatal.

## TITULO II

### DE LA HABILITACION

#### CAPITULO I

#### DE LOS PUERTOS EXISTENTES O A CREARSE

**ARTICULO 4°** — Requieren habilitación del Estado nacional todos los puertos comerciales o industriales que involucren al comercio internacional o interprovincial.

**ARTICULO 5°** — La habilitación de todos los puertos referidos en el artículo 4° debe ser otorgada por el Poder Ejecutivo, según lo establecido en esta ley, comunicando dicha decisión al Congreso dentro del plazo de diez días hábiles, contados a partir de la fecha del decreto respectivo.

**ARTICULO 6°** — A los efectos de la habilitación, la autoridad competente deberá tener en cuenta las siguientes pautas:

- a) Ubicación del puerto;
- b) Identificación de las instalaciones portuarias;

c) Individualización de las personas físicas o jurídicas, titulares de los puertos;

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

e) Aspectos vinculados con la defensa y seguridad nacional;

f) Incidencia en el medio ambiente, niveles máximos de efluentes gaseosos, sólidos y líquidos;

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

h) Normas de higiene y seguridad laboral;

i) Control aduanero y de migraciones;

j) Policía de la navegación y seguridad portuaria.

**ARTICULO 7°** — Los puertos se clasificarán en:

- 1) Según la titularidad del inmueble:  
Nacionales  
Provinciales  
Municipales  
De los particulares

- 2) Según su uso:  
Uso público  
Uso privado

Son considerados puertos de uso público: aquellos que, por su ubicación y características 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 mercancías, en forma restringida a las propias necesidades de sus titulares o las de terceros vinculados contractualmente con ellos. Dicha actividad se desarrollará dentro del sistema de libre competencia, tanto en materia de precios como de admisión de usuarios.

- 3) Según su destino, e independientemente de la titularidad del dominio del inmueble y de su uso:  
Comerciales  
Industriales  
Recreativos en general



Se consideran puertos comerciales, aquellos cuyos destinos es la prestación 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 específicas de un proceso industrial, extractivo o de captura debiendo existir una competente y conforme a las normas que regulaban la materia, serán definitivamente habilitados por el Poder Ejecutivo Nacional, quien deberá comunicar esta decisión al Congreso Nacional, dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de la resolución.

### CAPITULO III

#### CONSIDERACIONES GENERALES

**ARTICULO 10.** — La habilitación de todos los puertos mantendrá su vigencia mientras continúe la actividad de los mismos y el mantenimiento de las condiciones técnicas y operativas exigidas por la presente ley y su reglamentación y que dieron lugar a la habilitación 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 sitúen puertos de propiedad y/o administrados por el Estado nacional, y mediante el procedimiento que al respecto determine la reglamentación, el Poder Ejecutivo les transferirá a título gratuito, el dominio y/o administración portuaria.

En caso que las jurisdicciones indicadas en el párrafo anterior no demostrasen interés por la mencionada transferencia del dominio o administración de esos puertos, el Poder Ejecutivo podrá mantenerlos bajo la órbita del Estado nacional, transferirlos a la actividad privada o bien desafectarlos.

##### CAPITULO II

#### DE LA ADMINISTRACION Y OPERATORIA ESTATAL

**ARTICULO 12.** — En el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la transferencia prevista en el artículo anterior se efectuará a condición de que, previamente, se hayan constituido sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrán a su cargo la administración de cada uno de esos puertos. Estos entes se organizarán asegurando la participación de los sectores particulares interesados en el quehacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad. Las provincias en cuyo territorio se encuentre emplazado el puerto y el o los municipios en cuyo o cuyos ejidos se halle situado el puerto también tendrán participación en los entes, de acuerdo a la modalidad que establezca el estatuto respectivo de cada puerto. Las personas jurídicas que administren y exploten los puertos mencionados tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicios, debiendo invertir en el mismo puerto el producto de su explotación, conforme lo establezca el estatuto respectivo.

**ARTICULO 13.** — La administración de los puertos nacionales podrá operar y explotar a estos por sí, o bien ceder la operatoria y explotación a personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, a través de contratos de concesión de uso o locación total o parcial, mediante el procedimiento de licitación pública y conforme a las disposiciones de la presente ley.

**ARTICULO 14.** — La administración de los puertos nacionales, podrá celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal, a fin de reparar, modificar, ampliar, o reducir las instalaciones existentes o construir nuevas, para la prestación de servicios portuarios, mediante la adopción de cualquier alternativa de procedimiento que determine la autoridad de aplicación, conforme la legislación vigente.

**ARTICULO 15.** — En caso de licitación de obras públicas para la construcción o reparación de puertos e instalaciones, muelles, elevadores, terminales de contenedores y toda otra instalación principal o accesorio, la administración competente podrá celebrar acuerdo de anti-crests.

**ARTICULO 16.** — Los plazos de cualquiera de los contratos mencionados en los artículos anteriores, deberán permitir la amortización racional de las inversiones acordadas entre las partes.

##### CAPITULO III

#### DE LA ADMINISTRACION Y OPERATORIA DE LOS PUERTOS PARTICULARES

**ARTICULO 17.** — Los particulares podrán construir, administrar y operar puertos de uso público o de uso privado, con destino 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 estarán exentos del pago al Estado de derechos y tasas por servicios portuarios que éste no preste efectivamente.

**ARTICULO 19.** — La reglamentación establecerá los servicios mínimos y esenciales que deberán prestarse a los buques y a las cargas en los puertos de uso público comerciales, y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control, tanto en los puertos de uso público como de uso privado y cualquiera sea su destino.

##### CAPITULO IV

#### CONSIDERACIONES GENERALES

**ARTICULO 20.** — El responsable de cada puerto, cualquiera sea su titular y clasificación de éste, tendrá a su cargo: el mantenimiento y mejora de las obras y servicios esenciales, tales como profundidades y señalización de los accesos y espejos de agua, instalaciones de amarre seguro, remolque y practaje. La referida responsabilidad deberá ejercerse en un todo de acuerdo a las normas vigentes emitidas en función del poder de policía que ejerce el Estado Nacional en estas materias. La Prefectura Naval Argentina será la autoridad competente para expedir las licencias habilitantes para ejercer el practaje.

## TITULO IV

### DE LA JURISDICCION Y CONTROL

**ARTICULO 21.** — Todos los puertos comprendidos en la presente ley están sometidos a los controles de las autoridades nacionales competentes, conforme a las leyes respectivas, incluida entre otros la legislación laboral, de negociación colectiva y las normas referentes a la navegación y el transporte por agua, y sin perjuicio de las competencias constitucionales locales. Las autoridades de aplicación deben coordinar tales controles ejercidos en razón 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 aplicación de la presente ley, será la que determine el Poder Ejecutivo en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, o en el que en el futuro absorba su competencia, y tendrá las siguientes funciones y atribuciones, sin que esta enunciación pueda considerarse taxativa:

a) Asesorar al Poder Ejecutivo Nacional en la habilitación de los puertos conforme a los artículos 5° y 9° de la presente ley;

b) Controlar dentro del ámbito de las actividades portuarias 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 condicionó la habilitación. Podrá suspender dichas habilitaciones hasta que sean restablecidas las condiciones exigidas o cancelarla definitivamente, cuando circunstancias objetivas y debidamente probadas, acrediten la imposibilidad de su restablecimiento;

d) Promover y hacer efectiva la modernización, eficiencia y economía de cada uno de los puertos del Estado Nacional;

e) Estimular y facilitar la inversión privada en la explotación y administración de los puertos;

f) A su requerimiento, dar asesoramiento técnico y jurídico a las provincias y/o municipios que promuevan las instalaciones de puertos en sus respectivos territorios;

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

h) Establecer acuerdos delimitando las responsabilidades en el dragado de accesos y dársenas de cada puerto, en el caso que ello fuera necesario en zonas donde la responsabilidad sea de dudosa o conflictiva determinación;

i) Controlar, subsidiariamente, en el ámbito portuario el cumplimiento de cualquier ley o reglamentación cuya aplicación compete a una autoridad nacional;

j) Coordinar la acción de los distintos organismos de supervisión y control del Estado nacional que actúan dentro del ámbito portuario, con el fin de evitar la superposición de funciones, y facilitar el funcionamiento eficiente del puerto en sí mismo y de los servicios que en él se prestan; todo ello, sin perjuicio de las leyes y reglamentos vigentes en la materia;

k) Aplicar las sanciones que correspondan por la comisión de las infracciones previstas en el artículo 23 inciso a) de la presente ley;

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

m) Fijar la alternativa de procedimiento para celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal a los fines de lo dispuesto en el artículo 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 reglamentará la presente ley en un periodo de ciento ochenta días a partir de su promulgación:

Entre otros aspectos la reglamentación contendrá:

a) El régimen disciplinario al que se someterán los incumplimientos de las disposiciones legales o reglamentarias en que incurrieren los titulares de las administraciones portuarias. Las sanciones podrán ser: suspensión de la habilitación por tiempo determinado y caducidad de la habilitación; quedando abierta en todos los casos la vía recursiva ante la autoridad que corresponda en el ámbito administrativo así como ante la justicia competente;

b) La obligatoriedad de llevar en todos los puertos registros contables y de las operaciones realizadas, que permitan un fácil acceso a la información necesaria para el ejercicio de las competencias de la autoridad de aplicación;

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

d) La enumeración de los servicios mínimos y esenciales y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control en los puertos conforme al artículo 19 de la ley;

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

## TITULO VII

### CONSIDERACIONES FINALES

**ARTICULO 24.** — Deróganse las leyes 16.971, 16.972, 21.892, 22.080, el decreto 10.059/43 ratificado por ley 13.895 y toda otra norma legal o reglamentaria en cuanto se oponga a la presente. Derógase el Anexo I de la ley 23.696 en cuanto dice: "Administración General de Puertos descentralización y provincialización. Concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias."

**ARTICULO 25.** — Comuníquese al Poder Ejecutivo. — ALBERTO R. PIERDI. — EDUARDO

MENEM. — Esther H. Percyra Arandía de Pérez Pardo. — Edgardo Piuzei.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS TRES DIAS DEL MES DE JUNIO DEL AÑO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y DOS

VISTO el proyecto de Ley registrado bajo el  
Nº 24.093 y:

# CONSIDERANDO:

Que la Ley Nº 23.696 declaraba sujeta a privatización a la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS disponiendo su descentralización y provincialización y a su vez la concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias principales o accesorias.

Que en uso de las atribuciones que confiere el Artículo 61 de la mencionada norma legal el PODER EJECUTIVO NACIONAL dispuso la liquidación de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, la que se efectivizará una vez que los puertos que se encuentran bajo su jurisdicción sean transformados, transferidos o privatizados, según lo estatuye el Decreto Nº 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 elección para el PODER EJECUTIVO NACIONAL es inconveniente dado que es necesario, dentro de las prescripciones de la Ley Nº 23.696, que la autoridad de aplicación conserve su poder de decisión a efectos de disponer la transferencia o privatización del Puerto de Buenos Aires de la manera más propicia según los fines perseguidos en esa ley.

Que asimismo, es de destacar que la MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES es un ente descentralizado que actúa dentro de la esfera del Gobierno Federal, y por lo tanto resulta conveniente que la privatización del puerto mencionado sea ejecutada por la máxima autoridad de éste, que no es otro que el PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Que conforme lo que surge de los considerandos anteriores es inconveniente la derogación del Anexo I de la Ley Nº 23.696 en lo que se refiere a los puertos de la Nación, toda vez que permite al PODER EJECUTIVO NACIONAL la determinación de descentralización o provincialización de los mismos y su concesión total o parcial.

Que en tal sentido es necesario afirmar que suprimiendo la parte del Anexo detallada se estaría privando a la autoridad de aplicación de utilizar los procedimientos de la Ley Nº 23.696 que tienen como característica principal privilegiar la transparencia y la igualdad entre los posibles concesionarios.

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

Que el presente se dicta en uso de las atribuciones que confiere el artículo 72 de la Constitución Nacional.

Por ello,

EL PRESIDENTE  
DE LA NACION ARGENTINA  
DECRETA:

Artículo 1º — Obsérvese la parte del artículo 11 del proyecto de ley registrado bajo el Nº 24.093 que menciona a la MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

Art. 2º — Obsérvese la parte del artículo 24 del proyecto de ley registrado bajo el Nº 24.093 que dispone la derogación del Anexo I de la Ley Nº 23.696 en cuanto dice: "ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS, descentralización y provincialización. Concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias".

Art. 3º — Con las salvedades establecidas en los artículos precedentes, cúmplase, promúlgase y téngase por ley de la Nación el proyecto de ley registrado bajo el Nº 24.093.

Art. 4º — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — MENEM. — Guido Di Tella.

## **DECRETO N° 906/91**

**Artículo 1º** — Declárase "SUJETA A PRIVATIZACIÓN" el AREA DE MATERIAL CORDOBA (ex-Fábrica Militar de Aviones) organismo dependiente del Ministerio de Defensa a través de la Fuerza Aérea.

**Art. 2º** — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional de Registro Oficial y archívese. — MENEM. — Antonio E. González.

## MINISTERIO DE JUSTICIA

Decreto 903/91

Acéptase la excusación de su titular de declinar en aquellos recursos que se dedujeren contra actos que hubiere dictado en carácter de Subsecretario de Justicia.

As. 8/5/91

ISTO la excusación presentada por el señor MINISTRO DE JUSTICIA, Doctor León Carlos ARSLANIAN, y

### CONSIDERANDO:

Que la Ley nº 23.930 modificatoria de la Ley de Ministerios, T. O. 1983 creó el MINISTERIO DE JUSTICIA, habiéndose designado por Decreto nº 783 de fecha 22 de abril de 1991 para ocupar dicha cartera al Doctor León Carlos ARSLANIAN, hasta entonces SUBSECRETARIO DE JUSTICIA.

Que atento a ello el Doctor ARSLANIAN solicita se lo excuse de decidir en aquellos recursos que se dedujeren contra actos que hubiere dictado en carácter de SUBSECRETARIO DE JUSTICIA.

Que el artículo 6º de la Ley nº 19.549 establece que los funcionarios pueden ser recusados por las causales y en las oportunidades previstas en los artículos 17 y 18 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, y que su excusación se registrará por el artículo 30 del mismo Código y será remitida de inmediato al superior jerárquico, quien resolverá sin sustanciación dentro de los cinco días.

Que en la situación planteada se presenta la causal de excusación prevista en el artículo 17, inciso 7º del Código Adjetivo.

Que en consecuencia las razones apuntadas tornan viable admitir la excusación, teniendo en mira la imparcialidad de las decisiones emanadas de los órganos dependientes del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Que las facultades para suscribir el presente acto surgen del artículo 88, inciso 1º de la CONSTITUCION NACIONAL, y del artículo 6º de la Ley nº 19.549.

Por ello,

**PRESIDENTE  
DE LA NACION ARGENTINA  
DECRETA:**

**Artículo 1º** — Acéptase la excusación del señor MINISTRO DE JUSTICIA Doctor LEON CARLOS ARSLANIAN, para decidir los recursos que se interpusieran contra actos dictados por el mismo funcionario en su carácter de SUBSECRETARIO DE JUSTICIA.

**Art. 2º** — Designase al señor MINISTRO DE JUSTICIA y EDUCACION para resolver en las cuestiones a que se hace referencia en el artículo del presente Decreto.

**Art. 3º** — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional de Registro Oficial y archívese. — MENEM. — Julio I. Mera Figueroa.

## REFORMA DEL ESTADO

Decreto 906/91

Proyecto de Reglamento Administrativo Regulatorio de las prestaciones, fiscalización, control protección al usuario y a los bienes del Estado, comprendidos en las concesiones y provincializaciones a cargo de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado.

As. 9/5/91

TO el expediente N° 25.058/91, del Registro del EX MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, y

### CONSIDERANDO:

Que en los artículos 4º y 5º del Decreto N° 2074/90 se dispone la concesión de obras y servicios a cargo de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO en los puertos de BUENOS AIRES, BAHIA BLANCA, QUEQUEN, ROSARIO, SANTA FE Y USHUAIA, así como la transferencia de la administración y explotación de los demás puertos a cargo actualmente de dicho ente a las provincias que así lo soliciten.

Que el artículo 20 del Decreto N° 2074/90 impone la elevación al PODER EJECUTIVO NACIONAL de un Proyecto de Reglamento Administrativo Regulatorio de las prestaciones, fiscalización, control, protección al usuario y a los bienes del Estado, comprendidos en las concesiones y provincializaciones, el cual debe haber sido aprobado por el PODER EJECUTIVO NACIONAL con anterioridad a la emisión de los Pliegos de Bases y Condiciones respectivos.

Que en el proceso de provincialización se deben prever aspectos esenciales relativos a la política portuaria nacional, a la efectiva transferencia de la titularidad del dominio y a la realización de obras portuarias.

Que se garantizará la adecuada defensa de la situación laboral del personal de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO que trabaja en los puertos a provincializar.

Que se asegurarán las debidas prestaciones de servicios en cantidad y en calidad, sin perjuicio de cumplirse con un abaratamiento efectivo de la tarifa a cargo del usuario.

Que la fiscalización y control de los puertos no provincializados y de las concesiones totales o parciales otorgadas y el control del cumplimiento de la política portuaria nacional deberán estar a cargo de una única autoridad portuaria nacional, para lo cual es necesario otorgarle las respectivas competencias.

Que se deberá asegurar la protección y buen mantenimiento de los bienes estatales que se transfieran o se otorguen en concesión.

Que el PODER EJECUTIVO NACIONAL se encuentra autorizado para el dictado de la presente, en virtud de las atribuciones que emanan del Artículo 88, inciso 1º de la Constitución Nacional y los Artículos 7º, 60, 61 y concordantes de la Ley N° 23.696.

Por ello,

**EL PRESIDENTE  
DE LA NACION ARGENTINA  
DECRETA:**

### DE LAS PROVINCIALIZACIONES.

**Artículo 1º** — EL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS procederá a coordinar la transferencia de la administración y explotación de los puertos a las provincias que así lo hayan solicitado, a los efectos de firmar los respectivos convenios de traspaso, conforme lo indicado en el Artículo 5º del Decreto N° 2074/90, siendo de aplicación el plazo de CIENTO OCHENTA (180) días previsto en el mismo a partir de la entrada en vigencia del presente decreto.

**Art. 2º** — Quedan alcanzados por lo dispuesto en el artículo anterior los puertos que fueron cedidos con anterioridad a las provincias, municipios y otras entidades, con permiso de uso precario.

**Art. 3º** — El convenio a firmarse con las provincias deberá incluir, entre otras cláusulas referidas a:

- Delimitación del Puerto.
- Inventario de bienes, equipos y materiales a transferir.
- Personal de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS que se transferirá.
- Concesiones, arrendamientos y convenios vigentes con relación al puerto cuya administración y explotación se transfiera.
- Cargas tributarias a pagar cuando así correspondiera.

5) Pautas para la administración, explotación, fiscalización control, fijación de tarifas, determinación del destino y carácter del puerto, realización de obras y dictado de normas para la protección del usuario.

**Art. 4º** — Una vez comprobada la falta de interés por parte de la provincia en un puerto, el MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS propondrá su otorgamiento en concesión o el destino del mismo.

De la misma manera se procederá en caso de no llegarse a un acuerdo en el plazo indicado en el Artículo 1º del presente decreto.

**Art. 5º** — Los puertos cuya administración y explotación se transfieren a las provincias deberán dar cumplimiento a las políticas nacionales que se dicten en materia portuaria y serán administrados conforme al régimen comprendido en la Ley N° 23.696 y Decreto N° 1105 del 20 de Octubre de 1989, en lo que sean aplicables.

**Art. 6º** — La ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, acordará con los gobiernos provinciales la incorporación del personal de dicho ente que voluntariamente acepte ser transferido, debiendo mantener su remuneración y demás derechos laborales, siendo de aplicación lo establecido en el Capítulo IV de la Ley N° 23.696.

**Art. 7º** — Los puertos cuya administración y explotación se transfieren a las Provincias establecerán un régimen tarifario, uniformando los rubros con el que se aplica en el orden nacional, fijando libremente los valores, debiendo informar a la Autoridad Portuaria Nacional, en la forma que ésta determine, las tarifas aplicadas y el movimiento comercial de cada puerto.

**Art. 8º** — Los puertos cuya administración y explotación sean transferidos a las Provincias administrarán, regularán, fiscalizarán y controlarán las prestaciones de los servicios comerciales portuarios, contemplando los intereses de los usuarios y la protección de los bienes del Estado.

**Art. 9º** — Las provincias asumirán 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 asumirá las cargas tributarias actuales o que se establezcan para cada puerto.

**Art. 11.** — Aquellos puertos cuya administración y explotación hayan sido transferidos a las provincias y que por su magnitud y grado de rentabilidad estén en condiciones de hacerlo, abonarán a la Nación el canon que se establezca destinado a permitir a la Autoridad Portuaria Nacional la disponibilidad de recursos que favorezcan las inversiones necesarias para implementar la Política Portuaria Nacional.

**Art. 12.** — Las Provincias podrán 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 autorización de la Nación.

**Art. 13.** — La Autoridad Portuaria Nacional podrá prestar a requerimiento de las provincias asesoramiento para la organización, administración y explotación de los puertos.

**Art. 14.** — La Autoridad Portuaria Nacional y las Provincias iniciarán los estudios necesarios tendientes a realizar oportunamente la transferencia del dominio de los puertos cuya administración y explotación hayan sido transferidas.

### DE LA DESCENTRALIZACION Y LAS CONCESIONES

**Art. 15.** — La ADMINISTRACION DE LOS PUERTOS DE BUENOS AIRES, ROSARIO, BAHIA BLANCA, QUEQUEN, SANTA FE Y USHUAIA, será ejercida por entes descentralizados, con participación de las autoridades nacionales, provinciales y municipales, así como de los usuarios y de los gremios portuarios.

**Art. 16.** — La explotación y operación 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 artículo anterior, serán prestados por la actividad privada a través de contratos de concesión, conforme

lo establecido en el Artículo 4º del Decreto N° 2074/90, o a las facultades establecidas en el Estatuto Orgánico de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, y la legislación vigente.

### DE LAS PRESTACIONES

**Art. 17.** — Tanto las provincializaciones como las concesiones, deberán asegurar, como mínimo, las prestaciones inherentes a la naturaleza y destino asignado a cada puerto.

**Art. 18.** — En todos los casos deberá asegurarse la mayor eficiencia y calidad en las prestaciones de los servicios portuarios, teniendo como principio fundamental el mayor beneficio posible al comercio exterior e interior del país.

**Art. 19.** — Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, se deberá cumplir con el objetivo previsto en el segundo párrafo "in fine" del Artículo 1º de la Ley N° 17.520, modificada por el Artículo 58, de la Ley N° 23.696, respecto del abaratamiento efectivo de las tarifas a cargo del usuario.

### DE LA FISCALIZACION Y CONTROL

**Art. 20.** — La formulación de las políticas portuarias nacionales y el control de su cumplimiento estarán a cargo de la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE, con facultades de delegar dichas funciones hasta tanto se constituya la Autoridad Portuaria Nacional.

**Art. 21.** — Para el cumplimiento de la misión encomendada en el artículo anterior, la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE organizará los medios humanos y materiales, pudiendo proceder conforme a lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley N° 23.696.

**Art. 22.** — A los efectos de la descentralización de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE podrá transferir funciones de fiscalización y control a los entes constituidos de acuerdo al artículo 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 deberá preverse la confección 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 artículo anterior deberán incluirse cláusulas que aseguren la responsabilidad por el buen mantenimiento de los bienes del Estado y las responsabilidades consiguientes en caso de que ello no ocurra.

### DE LA PROTECCION AL USUARIO

**Art. 25.** — Los estatutos de los entes de administración de los puertos descentralizados deberán prever mecanismos de solución de los reclamos de los usuarios, en forma ágil y económica.

### DISPOSICIONES GENERALES

**Art. 26.** — El MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS elevará para la aprobación del PODER EJECUTIVO NACIONAL, en un plazo de CIENTO VEINTE (120) días a partir de la fecha de entrada en vigencia del presente decreto, el Proyecto de Estructura Orgánica y Estatuto de funcionamiento de los Entes Descentralizados mencionados en el Artículo 15 de presente decreto.

**Art. 27.** — Hasta tanto se designe la Autoridad Portuaria Nacional, las funciones que por el presente decreto se le asignan serán ejercidas por la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE. Una vez completado el proceso de provincialización y descentralización previsto en el presente decreto, la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE deberá proponer la creación de un organismo destinado a cumplir dichas funciones.

**Art. 28.** — El presente decreto entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación.

**Art. 29.** — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional de Registro Oficial y archívese. — MENEM. — Domingo F. Cavallo.

## **DECRETO Nº 817/92**

er Ejecutivo  
cional

BUENOS AIRES, 28 MAY 1992

VISTO, las Leyes Nros. 23.696, 23.697 y 23.928 los decretos Nros. 2.284 del 10 de noviembre de 1991 y 2.694 del 20 de diciembre de 1991, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley No 23.696 de Reforma del Estado ha puesto en marcha un profundo proceso de reorganización de la Administración Pública 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 No 23.697 fue sancionada con el objeto de producir las transformaciones económicas que necesitaba el país, siendo necesario para ello instrumentar medidas para afianzar el proceso de apertura económica iniciado desde la sanción 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 procesos económicos.

Que la Ley No 23.928 establece la convertibilidad de la moneda lo que impone la necesidad de que los mercados tengan un mecanismo de funcionamiento fluido y que existan precios que se formen como consecuencia de la interacción espontánea de la

de	la	
un		
se		
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 suscripción del Tratado de Asunción el país forma parte del MERCOSUR por el cual se inicia el denominado derecho de la integración, obligándose la Nación a instrumentar los medios para alcanzar la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los países signatarios.

Que dentro de este esquema legal debe insertarse el proceso de desregulación que tuvo plena recepción normativa con el dictado del Decreto No 2.284/91 el que fue complementado por normas reglamentarias posteriores que tendieron en su conjunto al retiro de la actividad estatal de los procesos económicos, a la baja de los costos y a fortalecer la política de apertura de los mercados.

Que las Leyes Nros. 23.696 y 23.697 marcan las pautas de inicio del proceso de desregulación a través de numerosos artículos de sus textos e instrumentando técnicas a fin de que el PODER EJECUTIVO NACIONAL proceda a la derogación de normas de carácter legal o reglamentarias que impidan alcanzar los objetivos perseguidos en tales políticas legislativas.

Que la Ley No 23.696 contiene disposiciones que no suponen su derogación por el mero transcurso del tiempo y que están vigentes hasta tanto se alcancen los fines perseguidos por el legislador, encontrándose dentro de las mencionadas la del Artículo 10 que autoriza expresamente al PODER EJECUTIVO NACIONAL



a "... disponer, cuando sea necesario, la exclusión de todos los privilegios y/o cláusulas monopólicas y/o prohibiciones discriminatorias, aun cuando derivaren de normas legales, cuyo mantenimiento, obste a los objetivos de la privatización o que impida la desmonopolización o desregulación del respectivo servicio".

Que dicha delegación de facultades no debe ser entendida en sentido restrictivo y por lo tanto es aplicable a las regulaciones que se eliminan dentro de un proceso de privatización y mas allá de los mismos, conforme lo ha entendido calificada doctrina, comprendiendo no solamente la desregulación 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 fluidez de los mercados.

Que en uso de tales facultades debe interpretarse el dictado del Artículo 10 del Decreto No 2.284/91 por el cual se dejan sin efecto las restricciones a la oferta de bienes y servicios en todo el territorio nacional y todas las restricciones que distorsionen los precios de mercado evitando la interacción espontánea de la oferta y la demanda, disposición que alcanza a todas las actividades que componen los procesos de producción y comercialización.

Que dentro de los mismos reviste singular importancia el transporte por agua y las actividades y servicios que se prestan dentro de los puertos, constituyendo un factor decisivo en la formación de los costos y precios de la economía, los que

16

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 privatización de acuerdo a las disposiciones de la Ley de Reforma del Estado que contempla la venta de la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS y la concesión 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 torna necesario el dictado de una norma específica que importe la supresión de excesivos requisitos, homologaciones, intervenciones, inscripciones, privilegios, monopolios y protecciones de muy diversa índole 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 contratación, libre ingreso de nuevos prestadores y servicios y libre fijación 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

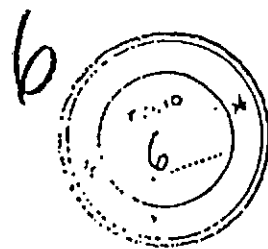
servicios; limitando la intervención estatal en lo que respecta al ejercicio de la policía de seguridad, al cumplimiento de los requisitos mínimos del servicio público, a la preservación del medio ambiente, y a la protección del usuario y del consumidor frente a posibles violaciones a los principios de la sana competencia.

Que el transporte marítimo y fluvial constituyen junto con la actividad portuaria una unidad sistemática que actuando en armonía resultan uno de los factores principales de la competitividad de la economía nacional.

Que resulta necesario impulsar una mayor actividad del transporte fluvial y marítimo en un marco de libertad de navegación, comunicación y comercio, en condiciones de reciprocidad y con mínimos requisitos para realizar tales actividades, tendiendo a la baja de costos que necesariamente favorecerá tanto al consumo interno como a la colocación de productos nacionales en el extranjero y privilegiando la integración con los países de la región.

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

Que en un marco de libre competencia se torna 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 utilización más eficiente de las instalaciones y espacios disponibles.

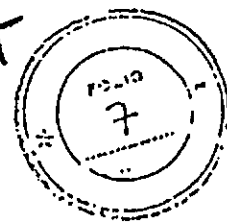
Que lo expresado debe necesariamente ponerse de manifiesto en la libertad de contratación y fijación de tarifas entre las partes contratantes involucradas en los procesos descriptos y la ampliación de los servicios de depósito, estibaje, y demás actividades portuarias que en un conjunto sirvan para privilegiar el marco de libre competencia y desmonopolización de las actividades.

Que la reorganización portuaria requiere la descentralización de su administración, a través de la transferencia a las Provincias, municipios o al sector privado por vía de concesiones, lo que implica la disolución de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO.

Que atento la privatización de los servicios portuarios debe incluirse a tal actividad dentro de las previsiones del Artículo 10 de la Reglamentación de la Ley No 23.696 aprobada por Decreto No 1.105/89 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 correlación 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, están en un todo de acuerdo con las prescripciones de la Ley No 23.696, en especial su Artículo 10 así como también con el proyecto de Ley de Puertos que ya cuenta con media sanción por parte del HONORABLE CONGRESO DE LA NACION.

Que en el mismo sentido las disposiciones del presente continúan y profundizan las orientaciones oportunamente establecidas por el PODER EJECUTIVO NACIONAL a través de los Decretos Nros. 2.074/90 y 906/91.

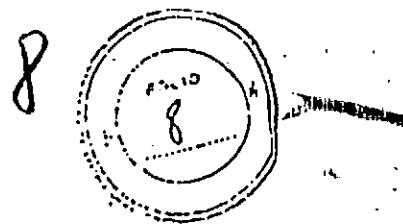
Que se torna imperioso desmonopolizar y ampliar el volumen de depósitos de cargas autorizando a las distintas empresas a brindar servicios, previa autorización de la autoridad estatal para el legal uso de los bienes del dominio público y resguardando el control aduanero y de sanidad ejercido por los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

Que el Decreto No 1.772 del 31 de Septiembre de 1991 establece que la SECRETARIA DE TRANSPORTE elevará 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 únicos requisitos para autorizar la navegación 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 No 1.772/91, lo que permitirá en su momento poner fin al régimen de emergencia de la mencionada norma.

Que resulta necesario establecer nuevas pautas para el



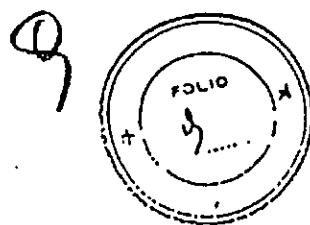
desarrollo de las actividades de practica, pilotaje y remolque maniobra, en orden a adaptar a la politica implementada por el Gobierno Nacional, tendiente a evitar distorsiones de los precios de mercado propendiendo paulatinamente a la interacción espontánea de la oferta y la demanda y a la libertad y fluidez de los mercados.

Que los capitanes al mando de sus buques cuando han realizado en repetidas oportunidades los trayectos sujetos a la obligación de llevar baqueano, práctico o piloto en determinadas situaciones son los más 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 más adecuados para prestar los servicios de lanchaje, baquea, practica o pilotaje ante la falta de oferta por los particulares o cuando a juicio de la autoridad de aplicación 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 prácticos o pilotos constituye un límite que deja a un número elevado de personas en condiciones psicofísicas fuera del mercado siendo necesario elevar el mismo a los SETENTA (70) años.

Que para mantener vigente la habilitación de los prácticos o pilotos no deben estar inactivos por periodos mayores a los TREINTA (30) días, siendo este plazo demasiado exiguo, hace



necesario su ampliación a CIENTO VEINTE (120) días.

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

Que las regulaciones existentes en las actividades portuarias o de transporte fluvial y marítimo no solamente dieron lugar a privilegios o monopolios en determinada actividad sino que también, al estar relacionadas con las condiciones laborales del personal involucrado en las mismas, se han traducido en limitaciones a la libertad de contratación entre las partes y en la formación de gravosos sobrecostos.

Que dichas regulaciones tenían su fuente en convenciones colectivas de trabajo y actas acuerdo colectivos, muchas de ellas homologadas hace casi dos décadas y que no reflejan una adaptación de los distintos regímenes laborales a las actuales condiciones en que se desenvuelve la economía nacional.

Que suspender disposiciones convencionales, legales o emanadas de actas acuerdo que reglan la actividad laboral del personal vinculado a los servicios portuarios o de la navegación no supone la desprotección del trabajador sino la adaptación de los regímenes respectivos a las transformaciones de las actividades navieras y portuarias.

Que un marco de libertad de contratación sin privilegios es más favorable a los intereses legítimos de los

trabajadores que aquellos sistemas fundados en supuestas conquistas que sólo benefician a grupos de interés minoritarios.

Que dentro del concepto de regulación también se debe comprender a aquellas que tuvieron objeto en reglamentaciones de relaciones laborales, otorgando a determinado sector privilegios que van mas allá de las previsiones del régimen general vigente o generando gravosos sobrecostos a la economía del país.

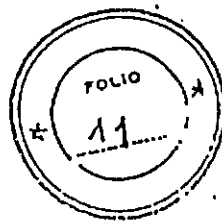
Que nuestra CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACION ha señalado -in re- "SOENGAS, Héctor R. y otros c/ Empresa Ferrocarriles Argentinos" del 7 de agosto de 1990 que en situaciones de emergencia social o económica la facultad de reglar los derechos personales puede ser mas enérgica que en los periodos de sosiego y normalidad, principio que debe ser de aplicación en el presente, teniendo en cuenta además que el MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL convocará a las partes a celebrar nuevos convenios colectivos en armonía con las nuevas modalidades de actividad y conforme a reglas que permitan la plena ocupación laboral y la mejora de los servicios portuarios o de la navegación.

Que el proceso de estabilización de la economía delineado por el HONORABLE CONGRESO DE LA NACION debe complementarse con normas que con la mayor celeridad impulsen el crecimiento de la actividad económica, las que deben instrumentarse simultáneamente con el objeto de provocar la pronta recuperación de los mercados.

Que el presente se dicta en uso de las facultades que



*Poder Ejecutivo  
Nacional*



surgen de los incisos 1) y 2) del Artículo 86 de la Constitución Nacional y artículo 10 de la Ley No 23.696.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

CAPITULO I: REORGANIZACION ADMINISTRATIVA Y PRIVATIZACION

ARTICULO 1º -- Créase la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES en la órbita de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS. La mencionada Subsecretaria será la autoridad portuaria nacional, ejerciendo todas las funciones propias de tal responsabilidad, cuyo titular será, a la vez Interventor de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO. Modifícase el punto IX del Artículo 1º del Decreto N° 2.632/91, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"IX. SECRETARIA DE TRANSPORTE

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AEREO FLUVIAL Y MARITIMO

SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES"

Modifícase el ANEXO I y II del Decreto No 2.632/91 en la forma indicada en el ANEXO I y II, respectivamente, del presente decreto.

ARTICULO 2º -- Dispónese la disolución de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO (A.G.P. S.E.), la que se efectivizará cuando hayan sido privatizados, transformados o

transferidos los puertos que se encuentran bajo su jurisdicción. El personal del mencionado organismo podrá ser transferido a otros organismos de la Administración Nacional, reubicado en las empresas adjudicatarias de los servicios privatizados o en los futuros entes administradores de puertos. El personal excedente podrá acogerse al régimen de retiro voluntario que deberá instrumentar la autoridad de aplicación, en el marco de las normas vigentes en la materia.

ARTICULO 3º.- Durante el periodo que medie hasta la efectivización de la disolución de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, créanse en el ámbito del mencionado organismo, y con carácter provisorio, las siguientes unidades:

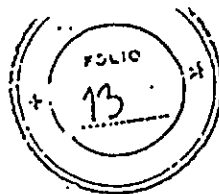
- a) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE BUENOS AIRES
- b) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE ROSARIO
- c) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE QUEQUEN
- d) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE BAHIA BLANCA
- e) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE SANTA FE
- f) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE USHUAIA

ARTICULO 4º.- Dispónese la disolución de la CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS y la transferencia de sus competencias a la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES la que podrá delegarlas a las autoridades portuarias de las distintas administraciones de los puertos.

ARTICULO 5º.- El Interventor liquidador de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO tendrá como principal objetivo de su gestión la privatización y/o transferencia de los puertos, maximizando la competencia, evitando los monopolios, de

Der Ejecutivo  
Racional

13



acuerdo con las disposiciones de la Ley de Reforma del Estado.  
Será su responsabilidad asimismo la liquidación de las  
estructuras, actividades y activos remanentes de la  
ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO Y la  
ejecución de los programas de retiro voluntario y racionalización  
de los puertos mientras éstos permanezcan en su órbita.

ARTICULO 60.- Los Administradores provisorios de los puertos de  
Buenos Aires, Bahía Blanca, Rosario, Quequén, Santa Fé y Ushuaia  
serán la única autoridad portuaria dentro de su jurisdicción,  
bajo la dependencia y control de la ADMINISTRACION GENERAL DE  
PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO. Cada administrador estará asesorado  
por un Consejo Consultivo Ad-Honorem que se expedirá a su  
requerimiento en dictámenes no vinculantes. El número de miembros  
de cada consejo no podrá exceder de SIETE (7). Los miembros serán  
designados por la autoridad portuaria nacional; a razón de CINCO  
(5) entre representantes de los siguientes sectores de actividad:  
gremios, cámaras y asociaciones de exportadores importadores y  
otras actividades industriales, comerciales o agrícolas,  
asociaciones de armadores, representantes de prestadores de  
servicios portuarios, y otras actividades vinculadas al quehacer  
portuario. Los DOS (2) restantes serán representantes de los  
estados provinciales y/o de los municipios donde se encuentren  
radicados los respectivos puertos.

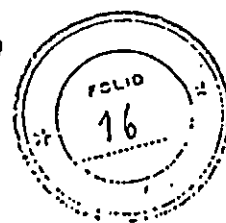
La SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES  
reglamentará la selección de los miembros, la organización y el

funcionamiento de los Consejos Consultivos Ad Honorem.

ARTICULO 7º.- Los Administradores provisorios podrán convocar a funcionarios de la ADMINISTRACION NACIONAL DE ADUANAS, de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA y de otros organismos públicos que cumplan funciones en las áreas 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 podrán, en lo relativo a la coordinación de actividades de autoridades públicas que se desempeñen en el ámbito portuario, emitir opinión y hacer propuestas por su propia iniciativa, en todos los casos sin carácter vinculante.

ARTICULO 8º.- Los objetivos de los administradores provisorios de los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Rosario, Quequén, Santa Fé y Ushuaia serán:

- a) Ejercer las responsabilidades propias de la autoridad portuaria en su jurisdicción, 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 ámbito portuario.
- b) Contribuir a las tareas de transferencia y/o privatización 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



NAVEGABLES, la que dentro de los TREINTA (30) días del presente, actualizará el plan de actividades del área, detallando los canales que quedarán bajo la responsabilidad del sector privado, de la administración de cada puerto, o de la citada Dirección. A tal efecto, la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES preparará un esquema de los requerimientos de materiales y de personal necesarios para el mantenimiento y mejora de las vías navegables cuyo dragado, señalización, balizamiento y demás actividades conexas no sea privatizado o transferido. El mencionado esquema será elevado a la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES para su evaluación.

El personal excedente podrá ser transferido a los adjudicatarios privados de los servicios de dragado y conexas, podrá optar por el régimen de retiro voluntario que establezca la autoridad de aplicación, de acuerdo a las normas vigentes en la materia, o será puesto en disponibilidad.

Las autoridades de la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES serán 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 Dirección en cuestión podrá ofrecer sus servicios a los nuevos responsables, a título oneroso. Asimismo, la mencionada Dirección Nacional tendrá bajo su responsabilidad el control y la difusión del estado de los

desregulatorias previstas en el presente decreto y en el Decreto No 2.284/91 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 áreas internas de sus respectivos puertos, de acuerdo a lo previsto en el artículo siguiente.

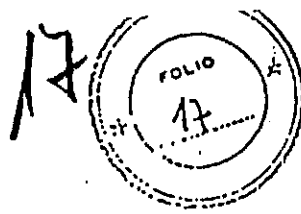
e) Arbitrar las medidas conducentes al mejoramiento de la recaudación fiscal y facilitar el desempeño de las autoridades aduaneras, impositivas y de seguridad en el ámbito portuario.

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

ARTICULO 9º.- La administración de cada puerto tendrá a su cargo y bajo su responsabilidad el dragado, la señalización, el balizamiento y otras actividades conexas en sus respectivos canales de acceso y espejos de agua. La autoridad portuaria nacional reglamentará dentro de los TREINTA (30) días las modalidades y plazos de aplicación de la presente disposición. Para el cumplimiento de esta responsabilidad, las autoridades de cada puerto podrán contratar la prestación 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.- Dispónese la racionalización y reorganización de la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS

er Ejecutivo  
cional



canales de navegación.

CAPITULO II: TRANSPORTE MARITIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE

ARTICULO 11.- Sin perjuicio de las normas aduaneras y fiscales vigentes, los únicos requisitos exigibles para autorizar la navegación de buques y artefactos navales de cabotaje fluvial, marítimo y lacustre de bandera nacional, inclusive los buques pesqueros u otros artefactos navales destinados a actividades extractivas que se realicen en el ámbito fluvial o marítimo, o los que se hayan acogido al régimen instituido por el Decreto No 1.772/91, serán:

- a) estar inscripto en el registro respectivo de buques;
- b) ser comandado por un capitán habilitado;
- c) poseer certificados de navegabilidad, de radio, de máquina, de armamento y sanitario, extendidos a opción del armador, por la autoridad argentina competente o por organismos de clasificación 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 reglamentación del presente de acuerdo a la actividad.

En el caso de buques pesqueros, los mismos deberán cumplir los requisitos precedentes, según corresponda, y disponer de las habilitaciones específicas de la actividad, otorgadas por

la autoridad competente.

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

ARTICULO 12 .- La autoridad marítima y fluvial tendrá obligación de dar salida y entrada a todo buque o artefacto naval que haya cumplido con las condiciones establecidas en el artículo precedente.

ARTICULO 13 - Autorízase a los armadores nacionales y extranjeros, incluidos aquellos cuyos buques estén destinados a actividades extractivas, la libre determinación del personal de explotación de los buques y artefactos navales. La dotación mínima de personal de seguridad será fijada por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA de acuerdo a las normas técnicas en la materia que rijan a nivel internacional o, a opción del armador, por entidades internacionales de clasificación, reconocidas por la autoridad de aplicación del presente.

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

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

ARTICULO 14.- Deróganse todas las disposiciones administrativas relativas a la homologación de tarifas u otras retribuciones de



*Der Ejecutivo  
Nacional*



transportes de cabotaje de cargas o pasajeros, regionales e internacionales, fluviales o marítimos, con excepción de las relativas a fletes conferenciados.

Todos los órganos de la Administración Pública Nacional, centralizada o descentralizada, se abstendrán 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 marítimos y fluviales, de bandera nacional o extranjera, y/o los agentes marítimos estarán obligados a comunicar sus tarifas, rutas, frecuencias y calidad del servicio a la autoridad competente, y a hacerlas públicas para asegurar la transparencia de los mercados.

ARTICULO 15.- Deróganse los Decretos Nros. 6.284/60, 1.644/68, 2.729/66, 52/70, 1.685/80, 1.541/73 y todas las normas conexas y afines que se opongan al presente.

ARTICULO 16.- Deróganse los Decretos Nros. 4.516/73, 890/80, 476/81 sus modificatorios y conexas. Lo dispuesto en este artículo regirá a los NOVENTA (90) días corridos de la publicación del presente. Durante este lapso, la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA elevará a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS para su aprobación un nuevo proyecto de régimen de la navegación marítima, fluvial y lacustre; de régimen de seguridad portuaria, y de reglamento de formación y capacitación del personal

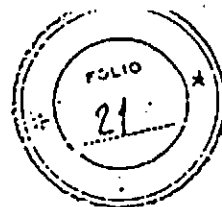
embarcado de la marina mercante, dentro de los lineamientos del presente decreto y del Decreto No 2.284/91, limitándolos exclusivamente a la tutela de la seguridad de la navegación, la preservación del medio ambiente y de las instalaciones portuarias, con exclusión de cualquier disposición que pueda 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 efectúen de manera regular los trayectos completos sujetos a la obligación de llevar a bordo un baqueano, o patrón con conocimiento de zona, podrán 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 último año.

La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA acreditará automáticamente y con la sola presentación 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 acreditación por declaración jurada de haber dado cumplimiento a los requisitos especificados en el párrafo precedente.

Los capitanes o patrones con conocimiento de zona para una o más zonas de baquia obligatoria serán automáticamente



titulados como baqueanos y habilitados por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, previa acreditación por declaración jurada del cumplimiento de las condiciones establecidas por este artículo.

Los capitanes o patrones y los armadores serán solidariamente responsables, en los términos previstos por el Artículo 13 del Anexo I del Decreto No 2.694/91, por los daños y perjuicios que causaren con motivo del ejercicio de la prerrogativa acordada por el presente artículo. Toda falsedad o negligencia en la declaración jurada a la que se refieren los párrafos precedentes dará lugar a la cancelación de la habilitación del capitán, sin perjuicio de las restantes penas que pudieren corresponder.

ARTICULO 18.- Sustitúyese el Artículo 2º del Capítulo I del ANEXO I del Decreto No 2.694/91 por el siguiente: "ARTICULO 2º.- El practicaje y pilotaje constituyen un servicio público, de interés para la seguridad de la navegación, siendo ejercido por personas que habiendo cumplido las condiciones previstas en el Reglamento de Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la Marina Mercante (REFOCAPEMM) o las del presente según corresponda, habilita la autoridad competente con la denominación de prácticos. La edad límite para el ejercicio de la profesión de práctico será la de SETENTA (70) años cumplidos. Para mantener vigente la habilitación, el práctico no debe interrumpir la prestación de sus servicios por periodos mayores a los CIENTO VEINTE (120) días corridos."

ARTICULO 19.- Sustitúyese el Artículo 3º del Decreto No 2.694/91 por el siguiente: "ARTICULO 3º.- Los servicios de apoyo para el

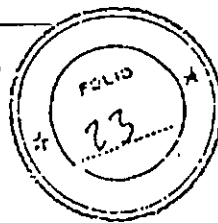
traslado, embarque y desembarque de los prácticos, podrán ser prestados libremente o suministrados por los usuarios y los prácticos, de acuerdo a la normativa vigente, debiendo la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA prestarlos solamente en los lugares donde los particulares no lo hicieran o a requerimiento de la autoridad de aplicación, facturando a los usuarios los servicios que se presten.

La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA deberá prestar los servicios de practicaaje, pilotaje o baquia en aquellas zonas en donde no hubiera práctico, piloto o baqueano, o donde a juicio de la autoridad de aplicación del presente la oferta de los servicios adquiriesen comportamientos monopólicos."

Incorpórase como párrafo final del Artículo 3º del Anexo I del Decreto No 2.694/91 los Artículos 1º y 2º de la Disposición DPRA No 39 de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA del 8 de Enero de 1992.

ARTICULO 20.- Sustitúyese el Artículo 11 del Capítulo I del ANEXO I del Decreto No 2.694/91 por el siguiente: "ARTICULO 11.- El práctico tendrá 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 medición de este término se tendrá en cuenta la realización específica de la tarea y toda interrupción que no supere las DOS (2) horas continuadas.

En caso de que el práctico, juntamente con el capitán



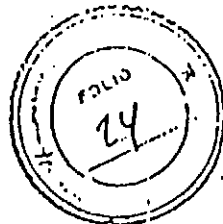
evalúen la posibilidad de arribar a destino dentro de las próximas DOS (2) horas de haber transcurrido el plazo establecido en el párrafo anterior, no deberá hacer uso del derecho establecido.

Entre su arribo a la estación de Practicaje o su domicilio particular, según corresponda, luego de finalizado un servicio o suma de servicios continuados que superen OCHO (8) horas de dedicación específica hasta recibir el despacho correspondiente a otro, el práctico estará facultado a gozar del derecho referido. Para la medición de éste tiempo se aplicará el mismo concepto indicado en el primer párrafo de éste artículo.

Cuando los pilotajes deben ser efectuados por periodos mayores de DIEZ (10) horas ininterrumpidas podrá contarse con práctico de relevo a bordo.

ARTICULO 21.-Sustitúyese el Artículo 12 del Capítulo I del ANEXO I del Decreto No. 2.694/91 por el siguiente: " ARTICULO 12.- En las zonas de Practicaje y Pilotaje se observarán las siguientes normas:

- a) En los recorridos de hasta DOSCIENTOS VEINTE (220) kilómetros corresponde UN (1) práctico solamente.
- b) En los recorridos de mas de DOSCIENTOS VEINTE (220) kilómetros corresponden DOS (2) prácticos.
- c) En los practicajes y pilotajes, cuando por las características del buque se prevean dificultades en la maniobra, y/o derrota y en recorridos con una duración de mas de OCHO (8) horas de navegación sin posibilidad de interrupción, la PREFECTURA



prácticos que corresponda asignar al mismo.

ARTICULO 22.- Agrégase como parte final del Artículo 6º del Anexo I del Decreto No 2.694/91 el siguiente párrafo:

"c) Zona del Río de la Plata:

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

2. Los buques argentinos cualesquiera sean su eslora y calado, en la zona fijada en el Artículo 4º del presente.

d) Zona de los Ríos Paraná y Uruguay:

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

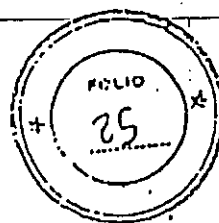
2. Los convoyes de empuje cualesquiera sean su eslora y bandera.

e) En cualquier zona de practicaaje o pilotaje :

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

2. Los buques y dragas de bandera extranjera que de acuerdo con los tratados internacionales puedan navegar sin práctico o con práctico extranjero, como así también las dragas, ganguiles y balizadores argentinos, cualquiera sea la extensión de su eslora y calado.

3. Los buques afectados a tareas de investigación científica, técnica u otras finalidades, eximidos por la PREFECTURA



NAVAL ARGENTINA de la obligación de llevar práctico."

ARTICULO 23.- Los capitanes argentinos de ultramar, fluviales y de pesca que efectúen de manera regular entradas y salidas a los puertos podrán 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 presentación 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 ida o salida y SEIS (6) viajes de regreso o entrada deben haberse efectuado en el último año. La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA acreditará automáticamente y con la sola presentación de los interesados, la capacidad de los capitanes de naves para prescindir de los mencionados servicios contra declaración jurada.

Los capitanes y armadores serán solidariamente responsables por los daños y perjuicios que causaren con motivo del ejercicio de la prerrogativa acordada por el presente artículo, en los términos del Artículo 13 del Anexo I del Decreto No 2.694/91. Toda falsedad en la declaración jurada a la que se refiere el párrafo anterior o negligencia darán lugar a la cancelación de la habilitación del capitán, sin perjuicio de las restantes penas que pudieren corresponder de acuerdo a la legislación penal vigente.

La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA instrumentará los registros necesarios y requerirá la información para mantenerlos actualizados.

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 Resolución No 232 de la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE del 29 de Agosto de 1991.

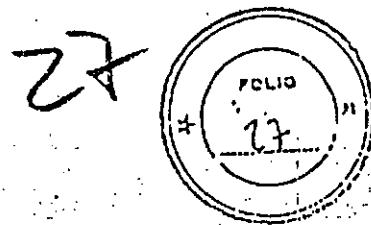
La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dispondrá dentro de los TREINTA (30) días corridos de publicado este decreto los trayectos en que no resultará obligatorio el uso de remolques para el ingreso o egreso de buques a las áreas portuarias, dispensando total o parcialmente de esta obligación de uso de remolcador a aquellos buques que dispongan de la capacidad necesaria para efectuar por sí mismos las maniobras requeridas para el ingreso o egreso.

Los capitanes, patrones y armadores serán solidariamente responsables por los daños y perjuicios que causaren con motivo del ejercicio de la dispensa del uso de remolque establecida en virtud de la disposición prevista en el párrafo precedente, en los términos del Artículo 13 del Anexo I del Decreto No 2.694/91, sin perjuicio de las restantes penas que pudieren corresponder de acuerdo a la legislación penal vigente.

ARTICULO 25.- La autoridad de aplicación del presente fijará las tarifas máximas de los servicios involucrados en este capítulo, hasta tanto se den las condiciones de oferta que permitan su liberación.

ARTICULO 26.- La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA deberá tomar los exámenes para habilitar prácticos, pilotos o baqueanos por lo





menos TRES (3) veces al año. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS será la autoridad de aplicación del régimen establecido por el Decreto No 2.694/91 y por el presente.

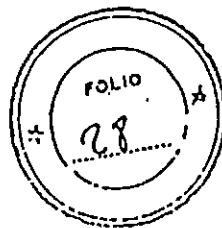
#### CAPITULO IV: ACTIVIDADES PORTUARIAS

ARTICULO 27.- Instrúyese 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 será 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 solicitará al juez interviniente la autorización para hacer efectivo el traslado.

ARTICULO 28.- Dejáanse sin efecto las restricciones a la oferta de servicios que obliguen a la contratación de empresas de estiba y/o de personal de la estiba, para las tareas de carga y descarga de mercadería, en todo el territorio nacional.

ARTICULO 29.- Deróganse 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 marítimo y/o el armador con el usuario para la contratación del servicio de estibaje, operaciones posteriores y conexas. Asimismo, autorizase a las partes previamente citadas a efectuar las operaciones de estibaje y otras afines con su propio personal o con terceros, en todo el



territorio nacional, inclusive los puertos.

ARTICULO 30.- Instrúyese a las autoridades respectivas para que adopten las medidas conducentes a permitir el funcionamiento durante las VEINTICUATRO (24) horas del día de los servicios aduaneros, de control sanitario, animal y vegetal, de migraciones, bancarios, de estiba 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 mercancías en el puerto de la Ciudad de Buenos Aires y en los puertos que indique la autoridad de aplicación del presente decreto. A tal efecto, las mencionadas autoridades deberán modificar los horarios de trabajo del personal de sus organismos, minimizando el uso de las horas extras y los demás costos laborales y administrativos.

ARTICULO 31.- Los servicios extraordinarios, o regímenes asimilados, que presten los organismos correspondientes con relación a lo mencionado en el artículo precedente deberán ser facturados a prorrata, si no se los hubiere porrateado 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 disposición no pueda aplicarse, los servicios extraordinarios deberán prestarse a título gratuito.

ARTICULO 32.- Prohíbese a los entes que presten servicios en el ámbito portuario el cobro de tasas u otras contribuciones por servicios que no sean efectivamente prestados y utilizados por

los usuarios.

ARTICULO 33.- Instrúyese a la SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS para que inicie de oficio o a pedido de partes sumarios en aplicación de la Ley No 22.262, disponiendo el inmediato cese en los términos del Artículo 30 del Decreto No 2.284/91 cuando exista presunción de comportamientos monopólicos o que afecten la libre competencia.

#### CAPITULO V: REGIMENES LABORALES

ARTICULO 34.- Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a todo el personal de las siguientes actividades: transporte marítimo, fluvial y lacustre, de pasajeros, cargas y pesca, otras actividades extractivas, así como todas a las actividades portuarias, conexas y afines.

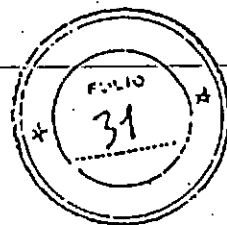
ARTICULO 35.- Transitoriamente y hasta tanto se formalicen los nuevos convenios a los que se refiere el artículo siguiente, dejarán de tener efectos aquellas cláusulas convencionales, actas, acuerdos, o todo acto normativo que establezcan condiciones laborales distorsivas de la productividad o que impidan o dificulten el normal ejercicio de dirección y administración empresarial, conforme lo dispuesto por los Artículos 64 y 65 de la Ley de Contrato de Trabajo, tales como:

- a) cláusulas de ajuste automático de salarios o viáticos;
- b) pago de contribuciones y subsidios para fines sociales no establecidos en leyes vigentes;
- c) normas que impongan el mantenimiento de dotaciones mínimas;
- d) normas que limiten o condicionen las incorporaciones o promociones del personal a requisitos ajenos a la idoneidad,

- competencia o capacidad de los trabajadores;
- e) regímenes de estabilidad propia;
  - f) pago de salarios en lapso inferior a la quincena;
  - g) normas que impongan la contratación de personal nacional;
  - h) obligación de contratar indirectamente;
  - i) contratación obligatoria de delegados u obligación de existencia de delegados en las dotaciones;
  - j) contratación de personal especializado cuando ello no fuera necesario;
  - k) apartamiento de las condiciones mínimas fijadas en ley de contrato de trabajo en lo referido a remuneraciones, vacaciones, duración de la jornada de trabajo, descansos, despido y sueldo anual complementario, y en lo referido a la legislación general en materia de accidentes de trabajo;
  - l) dar prioridad a determinada clase de trabajador;
  - ll) toda norma que atente contra la mejor eficiencia y productividad laboral.

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

ARTICULO 37.- Déjase sin efecto la Ley No 21.429 y los Artículos 142 y 143 de la Ley No 20.094 y sus modificaciones, así co.



todas las normas dictadas por la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS y la CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS en relación con la ley y los artículos mencionados.

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

#### CAPITULO VI: DISPOSICIONES GENERALES.

ARTICULO 38.- Dispónese la reestructuración de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, la que deberá elevar al COMITE EJECUTIVO DE CONTRALOR DE LA REFORMA ADMINISTRATIVA un proyecto de estructura dentro del plazo de SESENTA (60) días.

ARTICULO 39.- El MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS y el MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL serán, en sus respectivas áreas de competencia, las autoridades de aplicación del presente y dictarán sus normas reglamentarias y de interpretación, quedando expresamente facultados para determinar en cada caso el alcance de las normas aprobadas por este decreto. Cuando la reglamentación del presente involucre competencias de otras jurisdicciones, la autoridad de aplicación requerirá la intervención de las mismas.

ARTICULO 40.- Los recursos presupuestarios y extrapresupuestarios de los entes disueltos serán administrados por la autoridad de aplicación en las áreas respectivas, conforme a lo dispuesto en el artículo 39 del presente, la que podrá afectarlos en parte a la cobertura de los programas de retiro voluntario y racionalización que se requieran para el cumplimiento de los objetivos del presente. Facúltase 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 intervención de las autoridades que en cada caso corresponda.

ARTICULO 41.- Dése cuenta del presente a la COMISION BICAMERAL creada por el Artículo 14 de la Ley No 23.696.

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

ARTICULO 43.- El presente Decreto entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTICULO 44.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

DECRETO N° 817

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
Dr. DOMINGO FELIPE CAVALLO  
Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos

*[Handwritten signature]*  
Dr. RODOLFO ALEJANDRO DIAZ  
MINISTRO DE TRABAJO  
Y SEGURIDAD SOCIAL

COPIA FIEL

FELIPE CAVALLO  
COORDINADOR DE PROYECTOS Y GESTIONES

---

## **ANEXO 7.2**



LEY N.º

3755

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT, SANCIONA CON FUERZA DE LEY

TITULO I  
DEL AMBITO DE APLICACION

Artículo 1º: La totalidad de los aspectos vinculados con la habilitación, construcción, administración y operación de los puertos estatales y de particulares creados o a crearse en el territorio de la Provincia del Chubut, se rigen por la presente ley.

Artículo 2º: A los fines de la presente ley, se entienden por puertos los ámbitos acuáticos y terrestres definidos en el artículo 2º de la ley nacional 24.093 y con la exclusión prevista en el artículo 3º del citado cuerpo legal. Asimismo, quedan comprendidos dentro del régimen de la presente ley, los servicios a las plataformas petroleras e instalaciones de carga y descarga de hidrocarburos, boyas, pontones, etc..

TITULO II  
DE LA HABILITACION

CAPITULO I  
DE LOS PUERTOS EXISTENTES O A CREARSE.

Artículo 3º: Requieren habilitación del Estado Provincial todos los puertos destinados al uso recreativo y al comercio provincial, y los que se ubiquen en inmuebles cuya titularidad corresponda al Estado Provincial o Corporaciones Municipales, cualquiera fuere su uso o destino.

Artículo 4º: La habilitación requerida en el artículo precedente, lo es sin perjuicio de lo que correspondiere por aplicación de la ley 24.093, y será otorgada por el Poder Ejecutivo Provincial, comunicando dicha decisión a la Honorable Legislatura dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados desde la fecha de publicación del decreto respectivo.

Artículo 5º: En cuanto a la clasificación de los puertos según la titularidad del inmueble, su uso y su destino, la Provincia del Chubut, expresamente adhiera a las provisiones de los artículos 7º y 8º de la ley 24.093.

Artículo 6º: A los efectos de la habilitación de puertos, el Poder Ejecutivo Provincial deberá tener en cuenta las siguientes pautas:

- a) Titularidad del inmueble;
- b) Ubicación del puerto;
- c) Identificación de las instalaciones portuarias;







- d) Individualización de las personas físicas y jurídicas, titulares de los puertos;
  - e) Clasificación de los puertos según la titularidad del inmueble, su uso y su destino;
  - f) Incidencia en el medio ambiente, niveles máximos de efluentes gaseosos, sólidos y líquidos;
  - g) Normas de higiene y seguridad industrial y laboral;
  - h) Individualización de los servicios que se presten en orden a la actividad portuaria y marítima y servicios conexos.
- Artículo 7º: La habilitación de los puertos que se otorgue, mantendrá su vigencia mientras se continúe la actividad de los mismos y se mantengan las condiciones técnicas y operativas exigidas para la correspondiente habilitación, conforme las previsiones de la presente ley y las normas reglamentarias que se dicten.

## CAPITULO II DE LOS PUERTOS EN FUNCIONAMIENTO.

Artículo 8º: Los puertos ubicados en la Provincia del Chubut que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley se encuentren en funcionamiento, serán habilitados en forma automática por el Poder Ejecutivo Provincial, quien deberá proceder a relevar las pautas previstas en el artículo 6º a los fines del dictado del correspondiente Decreto y su posterior comunicación a la Legislatura Provincial.

## TITULO III DE LA ADMINISTRACION Y OPERATORIA PORTUARIA. CAPITULO I DE LA ADMINISTRACION DE LOS PUERTOS PROVINCIALES.

Artículo 9º: Los puertos ubicados en la Provincia del Chubut cuyo dominio y/o administración y explotación corresponda al Estado Provincial, serán administrados y operados por entes públicos no estatales, que se denominarán "Administración Portuaria del Puerto que corresponda" y que se organizarán asegurando la participación de los sectores particulares interesados en el quehacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, trabajadores, productores usuarios y demás vinculados a la actividad, del Estado Provincial y de la Corporación Municipal en cuyo ejido se asiente el puerto. Las Administraciones Portuarias someterán su accionar a los lineamientos y directivas que se fijen como política portuaria por parte del Estado Provincial.

Artículo 10º: Las administraciones portuarias recibirán mediante el mecanismo que fije la reglamentación respectiva y a través de la autoridad de aplicación provincial, la transferencia del personal y del uso y goce de los bienes sitos en cada uno de los puertos especificados en el artículo 9º.

Artículo 11º: Las administraciones portuarias tendrán las siguientes atribuciones y obligaciones:

- a) Organizar y realizar la administración y operación del puerto que administre, pudiendo celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal, a fin de reparar, modificar y ampliar las instalaciones existentes o construir nuevas para la prestación de



servicios portuarios, conarreglo al procedimiento y requisitos que determine la reglamentación.

- (X) b) Establecer las tarifas, tasas, precios y cánones que se determinen por la prestación de servicios y utilización de las instalaciones portuarias y anexas. El cuadro tarifario deberá ser homologado por la autoridad de aplicación;
- (X) c) Proveer por sí o por terceros, servicios de practicaje a la navegación: servicios de amarre y de resguardo de puerto, uso de instalaciones y de sahemiento a los buques; servicios de estibaje, peonaje, utillaje, almacenamiento y acarreo de las mercaderías y todo otro servicio conexo y complementario de la actividad portuaria y marítima;
- (X) d) Efectuar las liquidaciones y cobro de los servicios portuarios y de cargas con sujeción a las normas que se dicten;
- e) Asegurar la protección y mantenimiento de las instalaciones portuarias y los restantes bienes que hacen al cumplimiento de sus fines;
- (X) f) Dictar las normas y reglamentos que regulen la prestación de las actividades portuarias en los aspectos operativos, técnicos, laborales y administrativos, con el objetivo de obtener eficiencia, economía y seguridad en las operaciones portuarias, de acuerdo a la legislación vigente;
- g) Ejercer el control y fiscalización dentro del complejo portuario de su jurisdicción del cumplimiento de las normas legales y reglamentarias portuarias, conforme la delegación de funciones que al respecto le efectúe la autoridad de aplicación;
- h) Subrogar al Estado Provincial en todos los derechos y obligaciones emergentes de contratos o convenios vigentes a la fecha de su constitución;
- (X) i) Deberán invertir en el propio puerto el producido económico de su explotación, conforme lo deberá establecer el estatuto respectivo y la reglamentación de la presente ley;
- (X) j) Confeccionar anualmente los estados contables y la memoria del ejercicio, que finalizará los días 31 de diciembre de cada año, y los elevará conjuntamente con el presupuesto y programa de inversiones del ejercicio venidero para su consideración y aprobación por parte de la autoridad de aplicación.

Artículo 12º: Las administraciones portuarias podrán celebraraquerdos de anticresis por el plazo que permita la amortización racional de las inversiones acordadas entre las partes, ello en los casos de licitación de obras públicas para la construcción reparación de puertos o instalaciones, muelles, elevadores, terminales de contenedores y toda otra instalación principal o accesoria, ello previa autorización del Poder Ejecutivo Provincial que tramitará con el procedimiento que establezca la reglamentación.

Artículo 13º: Los estatutos de las administraciones portuarias deberán prever mecanismos que aseguren la participación de todos los sectores individualizados en el artículo 1º de la presente ley, ya sea existentes al momento de su constitución, como así también, los que en un futuro se incorporen a la actividad portuaria.

Artículo 14º: En el eventual caso en que no resulte posible la constitución de la administración portuaria en cualquiera de los puertos previstos en el artículo 9º de la presente ley, su administración y operación estará a cargo de la autoridad de aplicación provincial hasta el momento en que la administración portuaria se constituya de conformidad con lo



previsto en la presente ley y su reglamentación. La autoridad de aplicación a los fines de este artículo tendrá las facultades y funciones que por ley 3711 se le otorgaron a la Unidad Ejecutora Provincial Portuaria.

## CAPITULO II DE LA ADMINISTRACION Y OPERATORIA DE LOS PUERTOS PARTICULARES.

Artículo 15º: Los particulares podrán construir, administrar y operar puertos de uso público o privado, con destino comercial, industrial o recreativo, en terrenos fiscales o de supropiedad, cumpliendo con los requisitos que en materia de servicios e instalaciones establezca la reglamentación.

Artículo 16º: Los puertos de los particulares, los buques y las cargas que operen en los mismos, estarán exentos del pago al Estado Provincial de tasas y derechos por servicios portuarios que éste no preste efectivamente.

## TITULO IV DE LA AUTORIDAD DE APLICACION.

Artículo 17º: La autoridad de aplicación de la presente ley será la que determine el Poder Ejecutivo Provincial en el ámbito del Ministerio de Economía, Servicios y Obras Públicas y con carácter de órgano de la administración pública centralizada, y tendrá las siguientes funciones:

a) Asesorar al Poder Ejecutivo Provincial en materia de medidas de política portuaria, a los efectos de instrumentar los siguientes objetivos en la materia:

1) La utilización de la infraestructura portuaria provincial con eficiencia y economía, de todas las cargas derivadas de procesos industriales provinciales y regionales, del comercio exterior de los productos regionales y de la cadena del transporte, permitiendo y facilitando la competitividad de sus costos;

2) Incrementar las facilidades de apoyo a buques pesqueros, ya sea mejorando las instalaciones portuarias existentes o desarrollando donde sea conveniente de modo de permitir un mejor y racional aprovechamiento del recurso pesquero. Dichas facilidades deberán prever servicios que permitan la implantación en tierra de instalaciones afines a la actividad;

3) Promover el establecimiento en los puertos provinciales de instalaciones para reparación y construcción de buques en tierra, teniendo en cuenta la complementación de procesos industriales ubicados en las proximidades de las terminales portuarias;

4) Estimular y facilitar la inversión privada en la explotación y operación de los puertos provinciales, orientándola en orden a los perfiles existentes de cada uno de los puertos y los que se definan en el futuro;

b) Asesorar al Poder Ejecutivo Provincial en materia de rehabilitación de puertos;

c) Fiscalizar y controlar el accionar de las administraciones portuarias y de toda la actividad portuaria en el territorio provincial, en orden al cumplimiento de las disposiciones de la presente ley y de las reglamentaciones que en su consecuencia se



dictos, comprendiendo estas funciones las de auditoria, inspección e intervención. Para el cumplimiento de sus funciones y en caso de obstrucción, podrá requerir el auxilio de la fuerza pública si ello fuera necesario.

d) Analizar y homologar, si correspondiere, las tasas, tarifas, precios, arrendamientos, cánones, derechos de concesión, depósitos en garantía y toda otra retribución que se determine por los servicios que se presten en los puertos o por las concesiones que se otorguen sobre las instalaciones o servicios portuarios;

e) Asesorar al Poder Ejecutivo Provincial a los fines de la aprobación de los estatutos de las administraciones portuarias;

f) Homologar el otorgamiento por parte de las administraciones portuarias de concesiones, locaciones, permisos o derechos reales de garantías, conforme el respectivo régimen legal vigente, para la explotación de las terminales portuarias;

g) Asesorar al Poder Ejecutivo Provincial a los fines de la reglamentación de la presente ley y su régimen disciplinario y en su caso y conforme las facultades emergentes de la reglamentación, actuar como autoridad de aplicación de tal régimen y subsidiariamente y en el ámbito portuario de cualquier ley o reglamento cuya aplicación competa a la Provincia del Chubut;

h) Controlar que los titulares de las habilitaciones portuarias den cumplimiento a los proyectos constructivos y operativos que justificaron su solicitud, y den a los puertos e instalaciones portuarias la finalidad que condicionó y determinó el otorgamiento de la habilitación.

#### TITULO V DEL FONDO DE DESARROLLO PORTUARIO.

Artículo 18º: Créase en el ámbito del Poder Ejecutivo Provincial un FONDO DE DESARROLLO PORTUARIO, el que se constituirá con el aporte de hasta un veinte por ciento (20%) del producido en la administración y explotación de los puertos del Estado Provincial, el que será ingresado por las administraciones portuarias conforme el mecanismo que fije la reglamentación.

Artículo 19º: El FONDO DE DESARROLLO PORTUARIO, tendrá por exclusivo fin atender a:

a) La financiación de proyectos de emprendimientos portuarios y/u obras portuarias destinadas a optimizar las instalaciones existentes y ampliar las mismas y los servicios portuarios, y nuevos emprendimientos en materia portuaria;

b) La financiación de obras que no pudieran ser atendidas o solventadas en su totalidad o en parte por las administraciones portuarias;

c) Otorgar subsidios para solventar déficits operativos transitorios de las administraciones portuarias.

#### TITULO VI DE LA REGLAMENTACION.

Artículo 20º: El Poder Ejecutivo Provincial reglamentará la presente ley en un periodo no superior a los noventa días





apartir de su promulgación, y entre otros aspectos la citada reglamentación contendrá:

- a) El contenido mínimo e indispensable de los estatutos de las administraciones portuarias, a los efectos de garantizar la participación establecida en la presente ley y el cumplimiento de los fines para los cuales se crean los citados entes públicos no estatales;
- b) El régimen disciplinario al que se someterán los incumplimientos de las disposiciones legales o reglamentarias en que incurrieren los titulares de las administraciones portuarias y de puertos privados. Las sanciones podrán ser: suspensión de la habilitación por tiempo determinado y caducidad de la habilitación, quedando abierta en todos los casos la vía recursiva ante la autoridad que corresponda en el ámbito administrativo así como ante la Justicia competente;
- c) La obligatoriedad de llevar en todos los puertos registros contables y de las operaciones realizadas, que permitan un fácil acceso a la información necesaria para el ejercicio de la competencia de la autoridad de aplicación;
- d) Las condiciones que deben reunir los petitionantes de las habilitaciones o concesiones de uso, explotación y/o administración de los puertos;
- e) La enumeración de los servicios mínimos y esenciales y las instalaciones que deberán facilitarse a la autoridad de aplicación a los fines de la ejecución de sus tareas de fiscalización;
- f) Pautas referidas a los criterios de higiene y seguridad industrial y laboral, incidencia ambiental y controles sanitarios;
- g) Procedimiento de ingreso de los fondos destinados al FONDO DE DESARROLLO PORTUARIO, así como las normas tendientes a su administración.

#### TÍTULO VII. DISPOSICIONES FINALES.

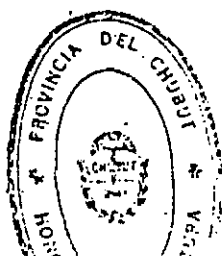
Artículo 21: El Poder Ejecutivo podrá disponer la continuidad del funcionamiento de la Unidad Ejecutora creada por ley 37114 que será titularizada por la Autoridad de Aplicación de la presente ley, ello en la etapa de constitución y aprobación de estatutos de las Administraciones Portuarias y en el subpunto previsto en el artículo 14º de la presente ley.

Artículo 22º: Derógase la ley 3473 y toda otra norma legal o reglamentaria en cuanto se oponga a la presente ley.

Artículo 23º: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DE LA HONORABLE LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT, A LOS VEINTINUEVE DÍAS DEL MES DE SETIEMBRE DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y DOS.

SECRETARIO  
HONORABLE LEGISLATURA  
DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT



Dr. JORGE COLARDO ARRI

---

## **ANEXO 7.3**

EL PODER LEGISLATIVO DE LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ  
SANCIONA CON FUERZA DE  
L E Y

Artículo 1º.-RATIFICASE en todas sus partes, el Convenio y sus anexos celebrado el 30 de Agosto de 1991 y el Acta Acuerdo celebrada el 13 de Mayo de 1992 en Río Gallegos, entre la Provincia de Santa Cruz , el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos y la Administración General de Puertos, por el que se transfieren a la Jurisdicción Provincial la Administración y Explotación de los Puertos de Río Gallegos, Punta Quilla, Puerto San Julián y Puerto Deseado, los que forman parte integrante de la presente.-

Artículo 2º.-COMUNIQUESE al Poder Ejecutivo Provincial, dése al Boletín Oficial y cumplido, ARCHIVESE.\_

DADA EN SALA DE SESIONES: RIO GALLEGOS, 14 DE MAYO DE 1992

REPUBLICA ARGENTINA

ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS

LEY Nº 2273

ACTA ACUERDO

Entre la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, en adelante AGP.SE. representada en este acto por su Interventor, señor HORACIO BERNARDO SALDUNA por una parte y la Provincia de Santa Cruz, en adelante LA PROVINCIA representado en este acto por el señor Gobernador, Dr. NESTOR CARLOS KIRSCHNER por otra parte, y relacionado a la transferencia de los puertos Nacionales a LA PROVINCIA, acuerdan lo siguiente:

PRIMERO: La AGP.S.E., efectuará a su costo las tareas de reparación y mantenimiento que requieren los puertos de Río Gallegos, Punta Quilla, San Julián y Puerto Deseado que se detallan en el Anexo I, que pasa a integrar este Acta Acuerdo.

SEGUNDO: La AGP.S.E. entregará sin cargo a LA PROVINCIA en el momento de efectivizar la transferencia de la administración y explotación de los puertos mencionados ya., los repuestos y motor auxiliar de la grúa TADANO de la dotación de Puerto Deseado.

TERCERO: Según la evaluación económica realizada para el conjunto de los cuatro puertos que se transferirán. Las partes acuerdan que resulta no viable el pago de un canon por parte de LA PROVINCIA, ya que aquellos no tienen la magnitud ni grado de rentabilidad suficiente como para implementar este. Esto solo podrá revisarse de común acuerdo en caso de variar sustancialmente las condiciones de rentabilidad de los puertos.

CUARTO: En prueba de conformidad se firman tres ejemplares del mismo tenor y a un solo efecto en la ciudad de Buenos Aires a los veintidos días del mes de abril de mil novecientos noventa y dos:

Yo, María Angélica MEANA BUNGE, escribana mayor de la Provincia de Santa Cruz, dejo constancia que la presente Acta Acuerdo y sus Anexos se firman por ante mí en la ciudad de Río Gallegos a los trece días del mes de mayo de 1992 anulándose el lugar y la fecha mencionados en el artículo cuarto precedente.



REPUBLICA ARGENTINA  
ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS

ANEXO I AL ACTA DE ACUERDO

Reparaciones y tareas de mantenimiento que requieran de sus instalaciones y utilajes cuya administración y explotación se transferirá.-

PUNTA QUILLA.

- a) Armado y pintado de los pilotes del muelle y viaducto.
- b) Reparación de una de las pasarelas que une un duque de Alba con el muelle y el propio duque de Alba del muelle.
- c) Instalar sistema contra incendio.
- d) Reparar sistema de Iluminación.
- e) Reparación de utilaje fuera de servicio que                      estado y condición en que se encuentre                      factibilidad de su reparación.

PUERTO SAN JULIAN

- a) Reparación de pasarela NW del muelle y su correspondiente cañería.

PUERTO DESEADO

- a) Reparación y colocación de defensas de madera y defensas trapezoidales en muelle nuevo (250m).
- b) Reparación de utilaje fuera de servicio, que                      estado y condición en que se encuentre el utilaje y de la factibilidad de su reparación.

CONVENIO DE TRANSFERENCIA DE PUERTOS  
NACION-PROVINCIA

Entre el MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, en adelante ECONOMIA, con domicilio en Hipólito Irigoyen 250 de Capital Federal, representado en este acto por el Subsecretario de Transporte, Lic. Eduardo del Valle Zurra y por el INTERVENTOR EN LA ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, en adelante A.G.P.S.E., Sr. Horacio Salduna, por una parte, y la PROVINCIA de SANTA CRUZ, en adelante "LA PROVINCIA", con domicilio en Alcorta 231, Río Gallegos, representada en este acto por el Sr. Vicepresidente Primero de la Honorable Cámara de Diputados en ejercicio del Poder Ejecutivo, Dr. Héctor Marcelino García, por otra parte, se conviene en lo siguiente:

PRIMERO: OBJETO.-ECONOMIA, en el marco de la Ley 23.696, su registro aprobado por Decreto Nº 1105 del 20-10-89, el Decreto 2074 del 05/10/90 y el Reglamento Administrativo Regulatorio, aprobado por Decreto Nº 906, del 09/05/91 transfiere a LA PROVINCIA la Administración y Explotación de los puertos de: RIO GALLEGOS, PUNTA QUILLA, PUERTO SAN JULIAN Y PUERTO DESEADO, sujeto al cumplimiento de los recaudos que a continuación se acuerdan.

SEGUNDO: IMPLEMENTACION.- El presente Convenio tendrá vigencia a partir de la fecha en que las partes suscriban las cláusulas complementarias que serán presentadas por un Grupo de Trabajo en un informe por cada puerto que se transforme, que se referirá a los siguientes tópicos:

- 1.-Delimitación del puerto con descripción de instalaciones, planos estructurales, con limites de los predios y características de la infraestructura y de los demás planos inmuebles, así como el estado de conservación de los mismos.
- 2.-Inventario de bienes muebles, equipos, repuestos y materiales que se transfieren para su uso, con agregado de planos, fichas técnicas, catálogos y todo otro elemento que los detalle y especificación del estado de conservación.
- 3.-Nómina del personal de la A.G.P.S.E. que pasará a integrar la planta de personal del puerto transferido, fecha desde la cual LA PROVINCIA asuma dicha transferencia, de acuerdo con las condiciones establecidas en el artículo 4º.
- 4.-Transferencia de las obligaciones y los derechos emergentes de las conversiones, contratos, arrendamientos y de todo otro compromiso contractual de la A.G.P.S.E. relacionado con la administración y la explotación

tación del puerto.

- 5.-Pautas para el tipo y forma de asesoramiento a prestar por la A.G.P.S.E.
- 6.-Detalle de los inmuebles ocupados por las autoridades nacionales con jurisdicción en el ámbito portuario, marítimo y fluvial.
- 7.-Determinación de las cargas tributarias a pagar por LA PROVINCIA, cuando así corresponda.
- 8.-Antecedentes e informes económico-financieros del puerto, con la finalidad de que las autoridades competentes de las partes evalúen la viabilidad de lo dispuesto en el artículo 11<sup>o</sup> del Decreto N° 906/91
- 9.-Programa de las acciones y medidas necesarias para efectivizar la transferencia del puerto.

TERCERO: GRUPO DE TRABAJO.-A los efectos previstos en el artículo anterior créase un Grupo de Trabajo que será integrado por TRES (3) representantes de LA PROVINCIA y TRES (3) representantes de la A.G.P.S.E. cuya nómina se agrega como Anexo I. El Grupo de Trabajo deberá elevar a las partes los informes en el término de sesenta (60) días hábiles a partir de la fecha de la firma del presente convenio; este plazo podrá ser prorrogado por las partes por igual término a solicitud del Grupo de Trabajo.

CUARTO: PERSONAL.-LA PROVINCIA y la A.G.P.S.E.acordarán la incorporación del personal de dicha Sociedad que voluntariamente acepte integrar la planta en los puertos transferidos. LA PROVINCIA mantendrá la totalidad de los derechos y de las obligaciones laborales que dicho personal detente al entrar en vigencia el presente Convenio; la A.G.P.S.E. por su parte se compromete a no producir alteraciones especiales a esos derechos y obligaciones desde la suscripción del presente Convenio. Las partes aplicarán lo establecido en el Capítulo IV de la Ley N°23.676. Para suscribir el acuerdo sobre el personal se agregarán a los integrantes del Grupo de Trabajo, tres (3) representantes de los gremios signatarios de Convenios Colectivos de Trabajo en el marco de la A.G.P.S.E.

QUINTO: POLITICA NACIONAL.-La PROVINCIA mantendrá el destino comercial y la condición de uso público de los puertos y cumplimentará la política nacional que se dicta en materia.

SEXTO: ADMINISTRACION Y EXPLOTACION.- La PROVINCIA dispondrá el sistema de administración y explotación de los puertos, conforme al espíritu y los objetivos de la Ley N°23.696 y su Decreto Reglamentario, así como lo establecido en los Decretos N° 2074/90 y 906/91, cumpliendo con el propósito del abaratamiento efectivo de los costos a cargo del usuario.

SEPTIMO: FINANZAS.- Los ingresos de los puertos serán contabilizados independientemente de rentas generales provinciales y serán aplicados exclusivamente para cubrir gastos de administración, operación, capacitación e inversiones relacionadas con la actividad portuaria que tiendan

a asegurar una mayor eficiencia optimizando los costos y tarifas en beneficio del comercio interior y exterior.

OCTAVO: REGIMEN TARIFARIO.- La PROVINCIA establecerá 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 informará 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 regulará, fiscalizará, coordinará y controlará las prestaciones de los servicios portuarios, contemplando los intereses de los usuarios y la protección de los bienes del Estado.

DECIMO PRIMERO: CONVENIOS.-La PROVINCIA asumirá 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 entrada en vigencia del presente Convenio. La A.G.P.S.E. por su parte se compromete a no innovar respecto de estas obligaciones y derechos, desde la suscripción del presente Convenio, salvo las medidas necesarias para la continuidad de las operaciones portuarias.

DECIMO SEGUNDO: CARGAS TRIBUTARIAS.-La PROVINCIA asumirá las cargas tributarias actuales y futuras relativas a los puertos, según lo establecido en el punto siete del Artículo Segundo del presente Convenio.

DECIMO TERCERO: OBRAS.- La PROVINCIA podrá disponer modificaciones, construcciones, demoliciones y otras obras de infraestructura portuaria y equipamiento, debiendo comunicar a A.G.P.S.E. el detalle de las mismas y los fundamentos técnicos. En caso de que la obra a realizar pueda afectar a la navegación o al régimen hidráulico de las aguas, deberá obtener la previa autorización de la Nación.

DECIMO CUARTO: ASESORAMIENTO.-La A.G.P.S.E. a requerimiento de la PROVINCIA prestará asesoramiento para la organización, administración y explotación de los puertos, de acuerdo al punto cinco del Artículo Segundo del presente Convenio.

DECIMO QUINTO: VIGENCIA.-El presente convenio entrará en vigencia una vez suscriptas por las partes las cláusulas complementarias mencionadas en el artículo segundo del presente Convenio, en la fecha que las mismas determinen dentro del plazo previsto en el artículo 5º del Decreto Nº 2074/90 y artículo 1º del Decreto Nº 906/91; cesando en sus funciones en esa oportunidad, el Grupo de Trabajo mencionado en los artículos Tercero y Cuarto del presente Convenio.

En la Figura 3 se muestra el esquema de financiación según la Ley, al que se agregó esta última posibilidad de un financiamiento adicional de terceros sin indicación de origen.

## 6. EL NUEVO ORDENAMIENTO PORTUARIO

La Ley de Puertos Nº 24093 define las funciones que le caben al Poder Ejecutivo Nacional e indica, aunque no en forma demasiado precisa, cuales serán los entes que actuarán de ahora en más.

Las funciones del Poder Ejecutivo Nacional se agrupan en dos grandes sectores:

### A) Funciones que ejercerá en forma directa

- \* Habilitaciones de puertos;
- \* Transferencias de los puertos nacionales a terceros;
- \* Desafectación definitiva de puertos.

### B) Funciones que pasan a organismos específicos

- \* Administración, operación y explotación directa de los puertos estatales a través de personas jurídicas estatales o mixtas.
- \* Apoyo institucional y técnico y controles a través de una autoridad de aplicación.

En la Figura 4 se han diagramado estas funciones siguiendo el criterio aplicado en la Figura 1. Como puede observarse, la Ley cubre prácticamente todas las variantes, esto es incorpora en su ordenamiento todos los modelos conocidos de organización portuaria.

Se trata entonces de un espectro sumamente amplio, posiblemente demasiado extendido, ya que el cumplimiento de lo establecido en la Ley requeriría un conjunto de organismos variados para poder asumir todas las responsabilidades emergentes.

Particularmente en las funciones que se enumeran bajo el punto "B", la Ley, si bien menciona los entes, no especifica sus estructuras ni las relaciones jerárquicas y las dependencias.

En la Figura 5 se ha tratado de representar un diagrama del nuevo ordenamiento portuario, en cuanto se refiere a las funciones reservadas al Estado Nacional en el ámbito de las actividades portuarias.

Comparando esta última Figura con la 2, se observa que la autoridad de aplicación, genéricamente la Autoridad Portuaria Nacional, no se ubica según la Ley en el peldaño jerárquico que debiera corresponderle. De esta manera falta en el ordenamiento un organismo específico del Poder Ejecutivo Nacional, que asuma todas las responsabilidades asignadas al mismo. Un organismo del cual dependan las personas jurídicas estatales o mixtas establecidas para cada uno de los puertos que seguirán siendo administrados y explotados por el Gobierno Nacional, y que cumpla con las demás funciones propias del Estado extendidas a todos los puertos y no solo a los puertos comerciales y industriales.

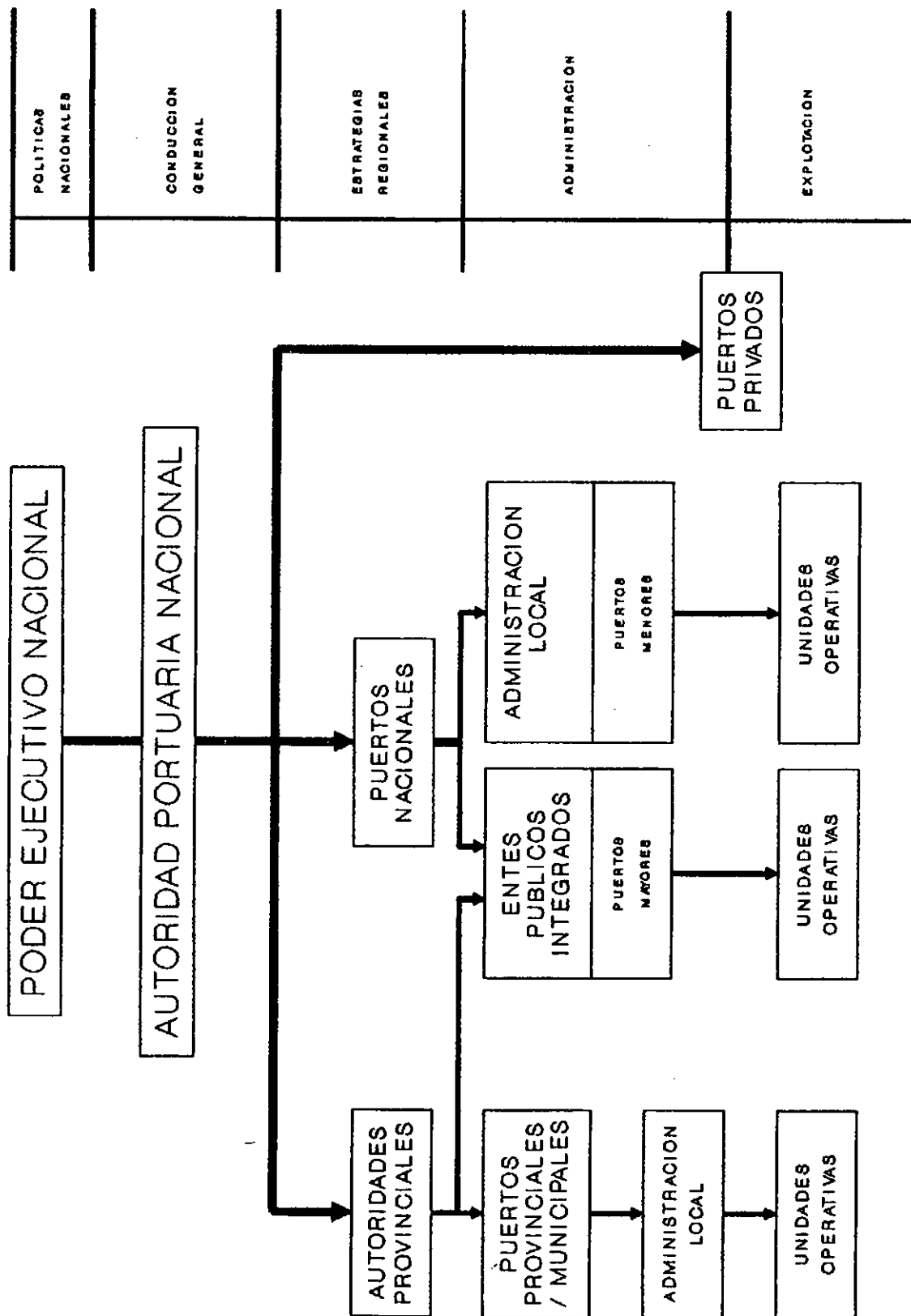
## MODELOS COMUNES DE REGULACION PORTUARIA

Política y Conducción General	1	1	1	1	1	1	1
Administración Puertos Mayor	1	1	2	3	3	3	4
Administración Puertos Menor	1	2	2	2	3	4	4
Explotación	1	2	4	3/4	3/4	3/4	4
Servicios Portuarios	4	4	4	4	4	4	4

FIGURA 1

### REFERENCIAS :

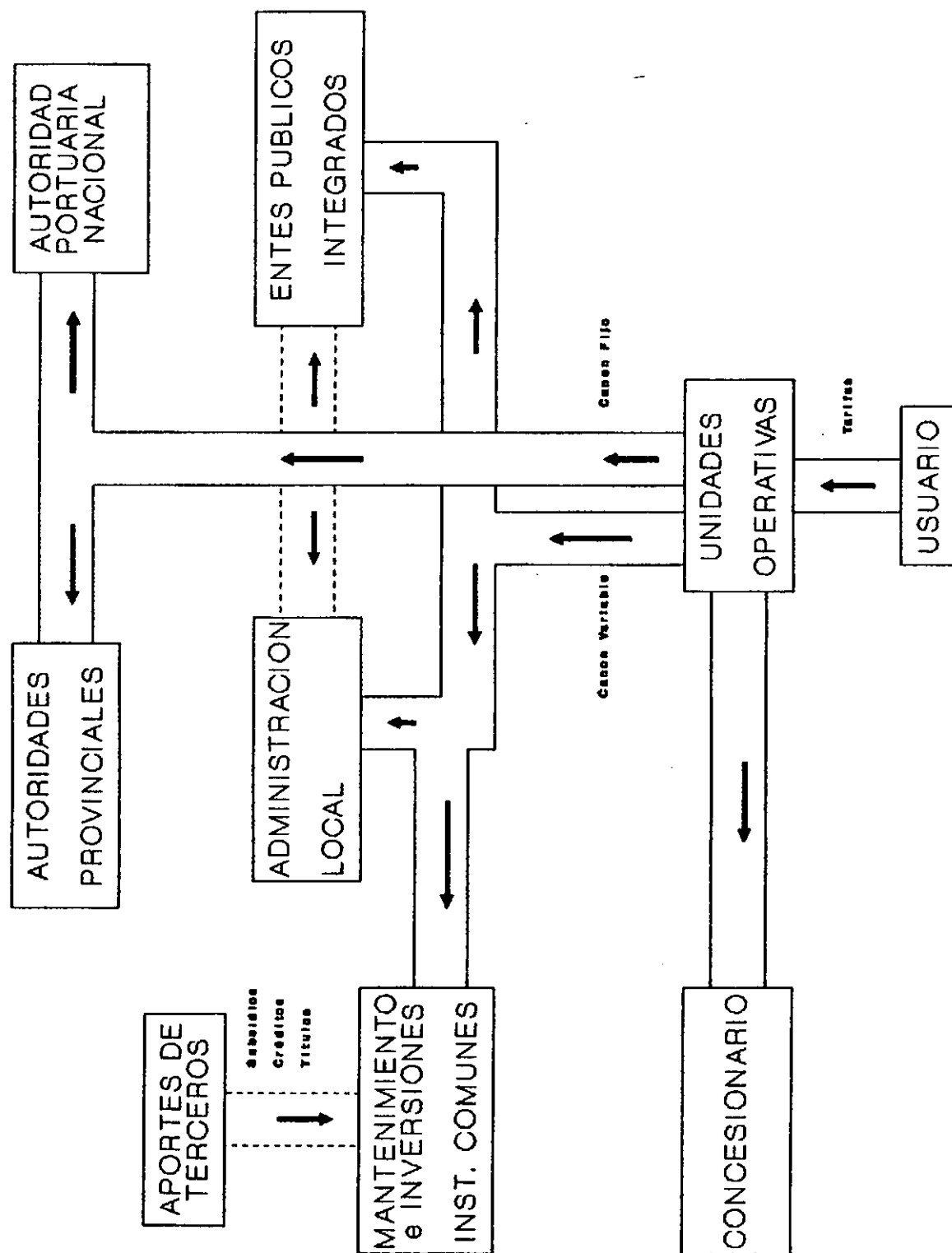
- 1: ESTADO NACIONAL
- 2: ESTADO PROVINCIAL / MUNICIPAL
- 3: ENTES PUBLICOS INTEGRADOS
- 4: PRIVADOS



ORDENAMIENTO TIPICO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA

FIGURA 2





ESQUEMA USUAL DE FINANCIAMIENTO

FIGURA 3

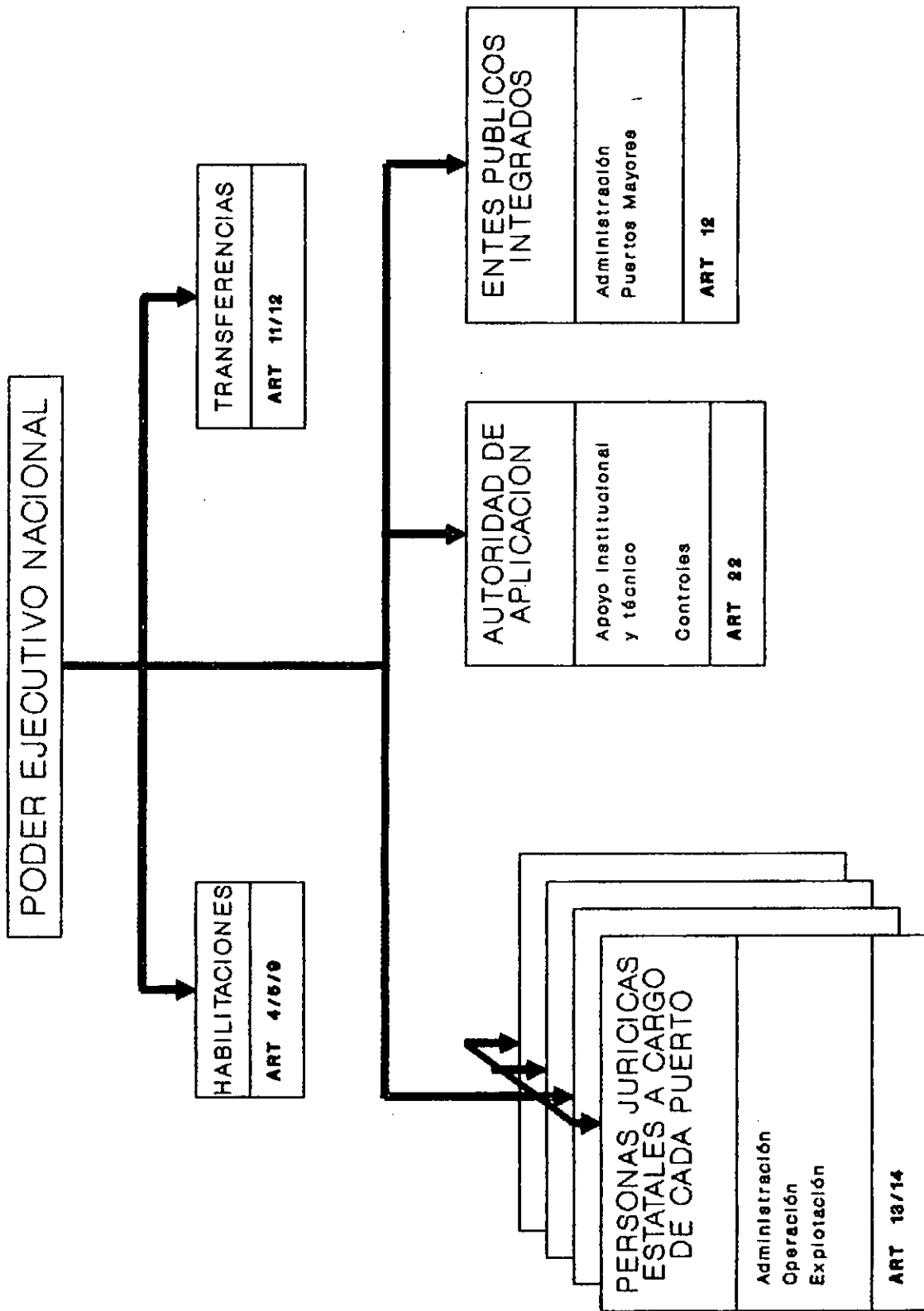
# ORDENAMIENTOS POSIBLES SEGUN LA LEY DE PUERTOS

	ARTICULOS						9
	11 13	12	11	12	13	13	11 17
Política y Conducción General	1	1	1	1	1	1	1
Administración Puertos Mayor	1	1	2	3	3	3	4
Administración Puertos Menor	1	2	2	2	3	4	4
Explotación	1	2	4	3 / 4	3 / 4	3 / 4	4
Servicios Portuarios	4	4	4	4	4	4	4

FIGURA 4

## REFERENCIAS :

- 1: ESTADO NACIONAL
- 2: ESTADO PROVINCIAL / MUNICIPAL
- 3: ENTES PUBLICOS INTEGRADOS
- 4: PRIVADOS



ESQUEMA TENTATIVO DEL ORDENAMIENTO SEGUN LA LEY DE PUERTOS FIGURA 5

# CAPITULO 9

## ACTIVIDADES DE POSIBLE CONCESIONAMIENTO

### 1. INTRODUCCION

En este Capítulo se analizarán las posibilidades que se presentan en el Nuevo Puerto de Formosa para ofrecer en concesión algunas de las actividades que serán desarrolladas en el mismo.

La mayoría de esas actividades se desenvuelven dentro de los límites físicos del puerto, pero también existen otras que se cumplen parcialmente en el interior del predio portuario y parcialmente fuera de sus límites, como son los casos del elevador para agrograneles y del ferrocarril.

### 2. CARACTERISTICAS DEL PUERTO

El Nuevo Puerto de Formosa se caracteriza por ser una instalación compacta de dimensiones moderadas según el punto de vista del análisis que aquí se plantea.

El muelle con sus frentes de amarre, la franja terrestre de transferencia y las playas de almacenamiento están estrechamente integrados en un espacio operativo único, difícilmente divisible.

El hangar ocupa un sector posterior del predio y muestra por lo tanto una disposición algo mejor que el resto de las instalaciones

para ser afectado de una separación operativa.

El elevador, en cambio, y los silos para agrograneles, están ubicados fuera de los límites del puerto, constituyendo un conjunto operativo perfectamente separado que puede ser tratado sin dificultad alguna como una unidad de explotación aislada. De esta instalación, solamente se encuentran en el sector portuario la galería portacintas que cruza por encima de la playa y del hangar portuarios, y la torre de embarque situada sobre el frente en el tramo central del muelle.

El ferrocarril, una vez construido el ramal ferroviario hasta el puerto, ingresará por el lado norte al predio portuario, en cuyo interior solo cuenta con tres vías. Está previsto que las futuras playas ferroviarias se ubiquen fuera del área portuaria.

Las restantes servicios e instalaciones como suministro y distribución de fuerza electromotriz, iluminación, agua potable y antiincendio, alcantarillado, etc, son de menor cuantía a los efectos del presente análisis, y se encuentran adecuadamente distribuidas en el área operativa del puerto.

En cuanto al acceso carretero, es propósito de las autoridades proceder a su pavimentación en el futuro, para enlazar el puerto con la avenida Napoleón Uriburu y la circunvalación de la ciudad de Formosa.

### 3. ALTERNATIVAS DE EXPLOTACION PORTUARIA

Para la explotación portuaria del Nuevo Puerto de Formosa caben dos alternativas:

- I) El Puerto es administrado y operado por la Provincia de Formosa, pudiendo en tal caso ofrecer en concesión parte de los servicios que constituyen el conjunto de la actividad portuaria que se presta a los usuarios;
- II) El Puerto es administrado por la Provincia y su operación estará a cargo de un operador privado.

Las alternativas requieren para su puesta en marcha implementaciones propias, diferentes entre sí.

En los dos casos la Provincia es dueña de las obras e instalaciones portuarias, que operará parcialmente si se adopta la Alternativa I, y cederá íntegramente para su explotación de optarse por la Alternativa II.

#### 4. EXPLOTACION A CARGO DE LA PROVINCIA

La alternativa I prevé la administración y la explotación portuaria a cargo del Estado Provincial, si bien entregando bajo la forma de concesión una parte de los servicios a ser prestados.

El Estado Provincial tendrá a su cargo la prestación de los siguientes servicios:

- \* uso de frentes de muelle;

- \* uso de grúas de muelle;
- \* mantenimiento de la obras e instalaciones portuarias así como de los equipos propios, con excepción de las áreas específicamente asignados a los concesionarios y el utilaje propiedad de los mismos, cuyos mantenimientos correrán por cuenta de los concesionarios.
- \* provisión, distribución, recolección y mantenimiento de las instalaciones respectivas dentro del puerto de:
  - fuerza electromotriz y otras formas de energía;
  - iluminación;
  - agua potable y de antiincendio;
  - alcantarillado y desagües de distinto origen.

Para efectuar estos servicios, la Provincia deberá equipar el puerto con grúas de muelle, que eventualmente podrán ser operadas por terceros.

Las concesiones a terceros privados abarcarán los siguientes rubros:

- \* carga y descarga de buques y embarcaciones;
- \* estiba y desestiba de cargas;
- \* almacenamiento y depósito de cargas;
- \* despacho y recepción de cargas;
- \* consolidación y desconsolidación de cargas
- \* pesaje y acondicionamiento de cargas y vehículos;
- \* limpieza y mantenimiento de instalaciones.

Estos servicios pueden ser entregados en concesión en forma individual o en forma agrupada. También pueden subdividirse

algunos de ellos para ser entregados a más de un concesionario.

En cuanto a la instalación para agrograneles, como se trata de una instalación completamente separada del resto, conviene sea entregada en su totalidad para su operación por un concesionario, contra el pago de los cánones respectivos. También en este caso la Provincia sería la dueña de la instalación, siempre que se concrete el traspaso de la misma a dominio provincial por parte de la Junta Nacional de Granos.

## 5. EXPLOTACION A CARGO DE CONCESIONARIOS

Dada la configuración y las dimensiones del puerto y del elevador para agrograneles, se recomienda en esta alternativa ofrecer las siguientes dos concesiones:

### a) El puerto

Se refiere al puerto en su totalidad, considerando los límites físicos de su predio, abarcando:

- \* el frente de muelles;
- \* la franja de transferencia y las playas para depósito;
- \* el hangar cubierto;
- \* los edificios para administración, vestuarios, etc;
- \* el tanque de agua;
- \* las instalaciones de distribución/recolección de:
  - fuerza electromotriz (incluyendo tableros);
  - agua de consumo y antiincendio;
  - alcantarillado y desgües generales.
- \* las instalaciones de vías férreas en el predio.



En este caso, el concesionario se hará cargo del equipamiento portuario, incluyendo las grúas de muelle, de acuerdo con las cargas que se obligue a mover.

También se hará cargo del mantenimiento de las obras e instalaciones que se encuentren bajo su responsabilidad, incluyendo el mantenimiento de las profundidades exigidas a pie de muelle y del acceso a la vía fluvial.

#### **b) La instalación para agrograneles**

Esta instalación incluye:

- \* las obras de elevador, silos, recepción y accesos, galería a muelle y torre de embarque, así como el predio en que se encuentran las obras;
- \* las instalaciones electromecánicas correspondientes;

En este caso el concesionario de esta instalación acordará el uso del muelle con el concesionario del puerto, que percibirá un ingreso por dicho uso.

La Provincia en el marco de esta Alternativa, será la Autoridad Portuaria que se ocupará de controlar a los concesionarios y administrar ambas propiedades: el puerto y el elevador para agrograneles.

Los controles incluirán:

- \* habilitaciones de orden provincial;
- \* cumplimientos de responsabilidades asumidas por cada uno de los Concesionarios;
- \* cumplimientos de leyes, disposiciones y reglamentaciones de

aplicación en el ámbito provincial.

La administración asumirá las siguientes responsabilidades:

- \* mantenimiento de espacios comunes, si existiesen;
- \* mantenimiento de las riberas vecinas para evitar embancamientos o erosiones en la zona de muelle y acceso a la vía fluvial;

La Autoridad Portuaria deberá ocuparse además y llevar adelante toda las gestiones necesarias, para:

- \* asegurar el mantenimiento o mejoramiento de las condiciones de navegabilidad de la vía fluvial;
- \* asegurar al concesionario su parte en la asignación de los usos del agua;
- \* garantizar a los concesionarios que el destino de areas vecinas al puerto no implique la presencia de actividades nocivas o perjudiciales para la operación portuaria;
- \* asegurar el mantenimiento de los caminos de acceso, la provisión de energía y de agua.

## 6. EL REGIMEN DE CONCESION

El régimen de concesión se basa en la aplicación de dos cánones: el canon fijo y el canon variable.

### 6.1 CANON FIJO

El canon fijo está relacionado con el valor comercial que tienen las instalaciones portuarias a ser entregadas en concesión. Es el

aporte del concesionario a la autoridad portuaria para hacer uso de las obras e instalaciones propiedad de la misma.

El canon fijo es una cuota anual de valor constante que el concesionario pagará a la autoridad durante el periodo que dure la concesión.

En principio el objetivo del canon fijo es que la suma de sus recaudaciones cubra los gastos propios del funcionamiento de la autoridad, sin incluir los gastos de mantenimientos de espacios comunes y otros que devienen del cumplimiento de sus responsabilidades administrativas.

Sin embargo puede ocurrir que los gastos de funcionamiento no se igualen con las recaudaciones de canon fijos y se encuentren por encima o por debajo de los mismos.

Por otra parte, al establecer un canon fijo por el periodo de concesión, no se pueden absorber eventuales incrementos de los gastos de funcionamiento que se presenten durante ese periodo.

También debe considerarse que el concesionario ofrecerá un canon fijo en función de las expectativas que tiene, sin interesarle los requerimientos de gastos de la autoridad.

Esta última circunstancia vuelve aún más compleja la conciliación de los intereses de ambas partes, en el caso de que un puerto no cuente con un tráfico ya establecido con volúmenes históricos confirmados, como sucede precisamente en Formosa.

DECIMO SEXTO: DOMINIO.-Ambas partes convienen en iniciar los estudios necesarios tendientes a determinar el estado de situación de dominio de los puertos para realizar la transferencia de la titularidad a la PROVINCIA; debiéndose prever la continuidad de la titularidad del Estado Nacional de los inmuebles necesarios para el funcionamiento de las Autoridades Nacionales, con jurisdicción en los ámbitos portuario marítimo y fluvial.

DECIMO SEPTIMO: TRIBUNAL ARBITRAL.-En caso de diferendo en la interpretación del presente Convenio y sus cláusulas complementarias, las partes podrán recurrir al Tribunal Arbitral en el término de treinta (30) días. Dicho Tribunal Arbitral estará integrado por un miembro designado por LA PROVINCIA, un miembro designado por ECONOMIA y un miembro designado por el PRESIDENTE DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACION. En caso de que este último nombramiento no sea efectuado dentro de los diez (10) días corridos a partir de la solicitud de las partes, éstas solicitarán al PRESIDENTE DE LA CAMARA DE APELACIONES en la CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO FEDERAL de la CAPITAL FEDERAL, la designación del tercer miembro del Tribunal Arbitral. Este Tribunal observará el procedimiento establecido en el Libro IV Título I, del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación y deberá emitir su laudo dentro de los ciento ochenta (180) días hábiles a partir de su integración.

DECIMO OCTAVO: En prueba de conformidad se firman tres (3) ejemplares así presente en la ciudad de Puerto Deseado, a los 30 días del mes de agosto de 1991.-

## CREACION UNEP

### PODER EJECUTIVO

RIO GALLEGOS, 29 de mayo de 1992

#### V I S T O:

La Ley Nacional Nº 23.090 y su Decreto Reglamentario Nº 1.105/89; los Decretos Nacionales Nº 2.074/90 y Nº 906/91, regulatorios de la Transferencia de Administración y Explotación de los Puertos a las Provincias, y el Convenio suscripto en fecha Agosto 30 de 1991, entre la Provincia, la Administración General de Puertos S.E. y el Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos de la Nación, así como el Acta acuerdo que firmarán el Señor Interventor de la A.G.P.S.E. y el Señor Gobernador de la Provincia de Santa Cruz en fecha 14 de mayo de 1992, que fueron ratificados por Ley Nº 2273;

#### CONSIDERANDO:

Que en virtud de la normativa citada se transfiere a la Provincia de Santa Cruz la administración y explotación de los puertos de Río Gallegos, Punta Quilla, San Julián y Puerto Deseado;

Que la Provincia ha asumido el compromiso de iniciar la operación de las actividades portuarias en fecha 1º de junio de 1992;

Que debe darse continuidad a la operación de las terminales portuarias sitas en la Provincia, siendo menester, además de organizar mínimamente la nueva administración portuaria, prever la actuación de la Provincia como agente de retención de tributos nacionales, la absorción provincial del personal de la Administración General de Puertos S.E. transferido y la facturación de los servicios portuarios que se presten;

Que conforme a la cláusula séptima del convenio de Transferencia de Puertos y a fin de su efectivización, resulta procedente autorizar a la Unidad Ejecutora a operar en el Banco de la Provincia de Santa Cruz las Cuentas Corrientes que la administración y explotación portuaria requiera;

Que la actividad portuaria no puede detenerse bajo ningún aspecto dado que las demoras en las operaciones ocasionan numerosos inconvenientes que pueden afectar la seguridad de las instalaciones, los buques, las cargas y las personas, además de tener repercusiones económicas en todos los operadores y en la confiabilidad del puerto mismo.

#### POR ELLO:

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ

#### D E C R E T A

Artículo 1º.-CREASE en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras Públicas la Unidad Ejecutora Portuaria de Santa Cruz (UN.E.PO.S.C.), la que con carácter precario y provisorio tendrá como misión administrar, operar y explotar los puertos transferidos por la Nación a la Provincia, en el marco del Convenio celebrado a tal fin, y constituir, en jurisdicción provincial, la Autoridad de Aplicación en materia Portuaria.

## PODER EJECUTIVO

Artículo 2º.- La UN.E.PO.S.C. estará conformada por un Coordinador General, de quién tendrá dependencia directa el personal de la misma. El cargo de Coordinador General será ejercido por el Subsecretario de Pesca y Actividades Portuarias, quien será asistido por el Director Provincial de Intereses Marítimos y Portuarios, ambos integrarán este órgano sin perjuicio del cumplimiento de sus funciones específicas.

Artículo 3º.-DELEGASE en el Coordinador General las Facultades para dictar el reglamento de funcionamiento interno, organizar, dirigir, administrar y representar legalmente a la UN.E.PO.S.C., y determinar sus propias misiones y funciones, las que deberán ser aprobadas por el Poder Ejecutivo.

Artículo 4º.-ASIGNASE a la UN.E.PO.S.C., con cargo a su reintegro dentro de los sesenta (60) días como máximo, la suma de pesos TREINTA MIL (\$30.000) con destino a atender las erogaciones que resulten necesarias para la continuidad de la operatoria portuaria al efectivizarse la transferencia a la Provincia. Dicha suma será tomada del Anexo Nº 5.- Ministerio de Economía y Obras Públicas del Ejercicio vigente.

La UN.E.PO.S.C. podrá asignar Fondos Fijos a las distintas dependencias portuarias, renovables y con cargo a rendir cuenta documentada de su inversión. Para la fijación de los montos de dichos Fondos Fijos no será de aplicación lo establecido en el Decreto Nº 145/91, no pudiendo superar cada uno la suma de pesos SEIS MIL (\$6.000).

Artículo 5º.-FACULTASE a la UN.E.PO.S.C. a disponer del monto asignado en el artículo 4º del presente y de los recursos originados por la administración y explotación de los puertos transferidos para atender todos los gastos que la misma actividad portuaria requiera, como así también las demás erogaciones enunciadas en la cláusula séptima del Convenio de Transferencia.

Artículo 6º.-FACULTASE a la UN.E.PO.S.C. a abrir y a operar en el Banco de la Provincia de Santa Cruz las cuentas corrientes que la administración y explotación portuaria requieran tanto para la recaudación como para el manejo de los Fondos Fijos. Para el manejo de la cuenta corriente recaudadora serán responsables el Coordinador General y quienes éste designe en su asistencia. Para el manejo de las cuentas corrientes que se habiliten en cada dependencia portuaria los responsables serán designados por el Coordinador General.

Artículo 7º.-A solicitud del Coordinador General de la UN.E.PO.S.C. los responsables de los Ministerios, Entes Centralizados, Descentralizados, Autárquicos, Sociedades del Estado Provincial, Banco Provincia de Santa Cruz y Tribunal de Cuentas, podrán, dentro de sus posibilidades, transferir transitoriamente a través de la Dirección Provincial de Recursos Humanos dependiente del Ministerio Secretaría General de la Gobernación, personal a la UN.E.PO.S.C. con destino a la explotación y administración de los puertos que la Nación transfiere a la Provincia, y por el período de tiempo que se lo requiera.

El personal afectado a la actividad portuaria mantendrá su situación escalafonaria y desempeñará las tareas que se le asignen en el horario que la UN.E.PO.S.C. determine. Durante el período de afectación los haberes de este personal continuarán siendo liquidados y abonados por el Ministerio o Ente del cual dependa. La UN.E.PO.S.C. restituirá a aquél la totalidad de los haberes devengados, incluidas cargas patronales.

PODER EJECUTIVO

Artículo 8º.-FACULTASE a la UN.E.PO.S.C., cuando no resulte posible la transferencia transitoria de personal dependiente de otros Entes de la Administración Pública Provincial a contratar para el cumplimiento de las tareas operativas que garanticen el correcto funcionamiento de la actividad portuaria, por el plazo que resulte necesario, personal para cumplir el fin de su creación.

Artículo 9º.-El personal transferido de la A.G.P.S.E. a la Provincia se afecta a la UN.E.PO.S.C. de la cual dependerá. La UN.E.PO.S.C. tendrá facultades para despedirlo, renovarlo, trasladarlo y fijar el horario en el cual desarrollará sus tareas. Este personal gozará de los beneficios que otorgan las Cajas de Servicios Sociales y de Previsión Social Provincial, practicándoseles los descuentos de ley correspondientes, con sujeción a lo establecido en el Convenio de Transferencia, In forme Final y legislación que resulte de aplicación. Este personal se regirá por las Disposiciones del Régimen de Contrato de Trabajo Ley 20744(T.O. 1976 y sus modificatorias).

Artículo 10º.-FACULTASE a la UN.E.PO.S.C. a autorizar la solicitud y con cargo a los usuarios, la realización de horas de trabajo extraordinarias, las que luego serán abonadas a los trabajadores, utilizando para ello los aportes recaudados.

Artículo 11º.-La UN.E.PO.S.C. instrumentará y cumplimentará las cargas tributarias que afecten los puertos y/o en actividad con arreglo a lo establecido en la Cláusula 122 del Convenio de Transferencia.

Artículo 12º.-ASIGNASE a la UN.E.PO.S.C. la responsabilidad de asumir la continuidad de los derechos y de las obligaciones contraídas por la A.G.P.S.E. en los contratos, concesiones, arrendamientos y convenios que afecten a los puertos, con arreglo a lo establecido en el Convenio de Transferencia en la Cláusula 11º.

Artículo 13º.-La fiscalización interna de la Unidad Ejecutora Portuaria de la Provincia de Santa Cruz (UN.E.PO.S.C.), estará a cargo de la Contaduría General de la Provincia, quien afectará personal de su área.

Artículo 14º.-El presente Decreto será refrendado por el Señor Ministro en el Departamento de Economía y Obras Públicas.

Artículo 15º.-Pase al Ministerio de Economía y Obras Públicas a sus efectos, tomen conocimiento Secretaría de Estado de la Producción, Subsecretaría de Pesca y Actividades Portuarias, Dirección Provincial de Intereses Marítimos y Portuarios, Dirección General de Puertos, Dirección de Administración Portuaria, Dirección Provincial de Recursos Humanos, Contaduría General, Tribunal de Cuentas, dése al Boletín Oficial y cumplido archívese.

## **ANEXO 7.4**



## LEGISLACION PORTUARIA EN FRANCIA

### 1. GENERALIDADES

La legislación portuaria francesa está reunida en el "Código de los puertos marítimos" (1979).

El Código está constituido por los elementos indicados a continuación:

### 2. CONTENIDO DEL CODIGO

#### 2.1 LIBRO 1: CREACION, ORGANIZACION Y MANEJO DE LOS PUERTOS MARITIMOS

##### - Título 1: Puertos autónomos

##### \* Capítulo 1 : Institución, atribuciones y regimen financiero

- Sección 1: Institución y atribución
- Sección 2: Circunscripción
- Sección 3: Regimen financiero
- Sección 4: Sustitución del regimen de autonomía por el regimen anterior.
- Sección 5: Servicios conexos y anexos

##### \* Capítulo 2 : Organización

- Sección 1: Consejo de administración
- Sección 2: Personal
- Sección 3: Comisaría del Gobierno y control de estado

##### \* Capítulo 3 : Funcionamiento del puerto autónomo

- Sección 1: Funcionamiento y poderes del Consejo de Administración.
- Sección 2: Atribuciones del director
- Sección 3: Gestión financiera y contable
- Sección 4: Regimen de dominio

\* Capítulo 4 : Controles

\* Capítulo 5 : Manejo

- Sección 1: Obras

- Sección 2: Utilajes

I) Disposiciones generales

II) Utilajes administrados por el mismo puerto

III) Utilajes públicos en concesión

IV) Utilajes privados autorizados obligados a dar servicio público.

V) Disposiciones comunes relativas a tarifas

\* Capítulo 6 : Disposiciones diversas

- Título 2: Puertos no autónomos de comercio y puertos de pesca

\* Capítulo 1 : Organización

\* Capítulo 2 : Manejo

- Sección 1: Obras

- Sección 2: Utilajes

I) Disposiciones generales

II) Utilajes públicos en concesión

III) Utilajes privados autorizados obligados a dar servicios públicos.

IV) Disposiciones comunes relativas a tarifas

- Título 3: Puertos de placer

\* Capítulo 1: Disposiciones generales

\* Capítulo 2: Concesiones

\* Capítulo 3: Autorizaciones de utilajes privados obligados a dar servicios públicos.

./

- Título 4: Comisiones permanentes de información
  - \* Capítulo 1 : Composición
  - \* Capítulo 2: Nominación de sus miembros y funcionamiento
- Título 5: Disposiciones diversas comunes a todos los puertos
  - \* Capítulo 1 : Delimitación de los puertos marítimos
  - \* Capítulo 2 : Financiamiento
- Título 6: Disposiciones particulares de los puertos de departamentos de ultramar.

## 2.2 LIBRO 2: TASAS PORTUARIAS Y DE NAVEGACION

- Título 1: Tasas portuarias
  - \* Capítulo 1 : Disposiciones comunes
    - Sección 1: Tasas y rentas comprendidas en los derechos portuarios.
    - Sección 2: Fijación de tasas
    - Sección 3: Destino del producto de los derechos portuarios
  - \* Capítulo 2 : Disposiciones acerca de los navíos comerciales
    - Sección 1: Tasas sobre navíos y sus estadias
    - Sección 2: Tasas sobre mercaderías
    - Sección 3: Tasas sobre pasajeros
  - \* Capítulo 3 : Disposiciones acerca de las embarcaciones de pesca
  - \* Capítulo 4 : Disposiciones acerca de las embarcaciones de placer y deportivas.
  - \* Capítulo 5 : Disposiciones diversas

- Título 2: Derechos anuales sobre navíos
- Título 3: Disposiciones particulares acerca de los puertos de ultramar

### 2.3 LIBRO 3: POLICIA DE LOS PUERTOS MARITIMOS

- Título 1: Oficiales, oficiales adjuntos y supervisores de puerto
- Título 2: Policías de conservación y de explotación
  - \* Capítulo 1 : Represión de infracciones
  - \* Capítulo 2 : Conservación del puerto propiamente dicho
  - \* Capítulo 3: Explotación del puerto
- Título 3: Policía de balizamiento y de mercaderías peligrosas o contaminadas.
  - \* Capítulo 1 : Balizamiento
  - \* Capítulo 2: Mercaderías peligrosas y contaminadas
- Título 4: Clausura de muelles y terraplenes en los puertos marítimos
- Título 5: Reglamentos de policía
  - \* Capítulo 1 : Puertos comerciales y puertos de pesca
  - \* Capítulo 2 : Puertos de placer
- Título 6: Disposiciones particulares para puertos de ultramar

### 2.4 LIBRO 4: VIAS FERREAS EN LOS MUELLES

- Título 1: Disposiciones generales
- Título 2: Instalación, mantenimiento y explotación de las vías férreas

./

- Título 3: Material, composición, circulación y estacionamiento de vagones y trenes.
- Título 4: Percepción de tasas y de gastos accesorios
- Título 5: Policía y supervisión
- Título 6: Disposiciones diversas
- Título 7: Disposiciones para ultramar

## 2.5 LIBRO 5: REGIMEN DE TRABAJO EN LOS PUERTOS MARITIMOS

- Título 1: Organización de la mano de obra en las empresas estibadoras
- Título 2: Indemnización de garantías - Caja nacional de garantía de obre-ros de muelle
- Título 3: Sanciones y disposiciones diversas
- Título 4: Disposiciones puertos de ultramar

Los libros del Código están compuestos por dos partes: la legislativa y la reglamentaria.

## 3. ORDENAMIENTO PORTUARIO FRANCES

La legislación francesa establece cuatro tipos de puertos:

- los puertos comerciales autónomos
- los puertos comerciales no autónomos y puertos de pesca
- los puertos deportivos
- los puertos de los departamentos de ultramar

La autoridad superior de los puertos reside en el gobierno central (Consejo de Estado). Intervienen en las decisiones referidas a los mismos en primera instancia el ministerio a cargo de los puertos marítimos, y en segunda instancia el ministerio de economía y finanzas, el ministerio del interior, el ministerio a cargo de las industrias y el ministerio a cargo de la marina mercante.

#### 4. LOS PUERTOS AUTONOMOS

##### 4.1 REGIMEN INSTITUCIONAL

Los puertos autónomos son entes públicos del estado, dotados de personalidad jurídica y autonomía financiera. Se encuentran bajo la tutela del ministro a cargo de los puertos marítimos y están sometidos al control económico y financiero del estado.

El puerto autónomo es responsable dentro de sus límites y dentro del régimen legal establecido de las obras nuevas, mejoramientos, renovaciones y reconstrucciones, así como de la explotación, del mantenimiento y de la policía portuaria.

Puede crear zonas industriales y su equipamiento.

En cuanto a los aspectos de dominio y obras públicas, el puerto tiene los mismos derechos y obligaciones del estado.

##### 4.2 CIRCUNSCRIPCION

La circunscripción del puerto es determinada por decreto del Consejo de Estado. Incluye los accesos marítimos.

Puede incluir varios puertos

##### 4.3 REGIMEN FINANCIERO

El estado central soporta los siguientes gastos

a - el 100% de:

\* mantenimiento y operación de esclusas

- \* mantenimiento de:
  - canales de acceso marítimo
  - profundidad del antepuerto
  - obras de protección
- b - el 80% de las siguientes obras de modernización:
  - \* dragado de dársenas
  - \* canales de acceso marítimo y antepuertos
  - \* obras de abrigo y nuevas esclusas
- c - el 60% de los servicios de empréstitos para la construcción de las obras arriba citadas en la creación de un puerto autónomo.
- d - el 60% de los trabajos de creación, extensión o renovación de obras de infraestructura y equipos no indicados en "b".
- e - el 20% de los servicios de los empréstitos para los trabajos señalados en "d" en puertos nuevos.

El estado no participa en gastos para sectores destinados a concesiones u ocupaciones temporarias.

#### 4.4 SERVICIOS ANEXOS

El puerto autónomo puede hacerse cargo de ciertos servicios anexos tales como remolcaje, alumbrado, balizamiento, ayuda a la navegación, servicios sanitarios, de salvamento y antiincendio, policía y supervisión de muelles.

#### 4.5 CONSEJO DE ADMINISTRACION

La administración del puerto autónomo está a cargo de un Consejo de Administración asistido por un director.

El consejo se integra en una mitad por miembros elegidos localmente y en la otra mitad por miembros del estado y usuarios nombrados por decreto. En total

el número de miembros está entre 18 y 24.

Los miembros locales provienen de:

- las cámaras de comercio e industria
- las colectividades locales
- representantes del personal y de los obreros del puerto
- un representante del Consejo General del Departamento (provincia)
- un representante del Consejo Municipal

La otra parte se integra con:

- un miembro del Consejo de Estado
- un representante de cada una de las siguientes administraciones a cargo de:
  - \* los puertos marítimos
  - \* la marina mercante
  - \* la economía y las finanzas
  - \* la industria

#### 4.6 GESTION FINANCIERA

Cada año el Consejo de Administración debe presentar un estado de cuentas para la aprobación de los ministros a cargo de los puertos y de la economía y finanzas.

Los ingresos se obtienen por:

- derechos de puerto
- alquileres de espacios portuarios usados por terceros
- tarifas de uso de utilaje
- tasas varias autorizadas
- participación del estado en tareas de mantenimiento (según lo indicado más arriba).
- participación eventual de otros (provincia, municipalidad, cámaras, etc)
- otros ingresos por explotación

./



Los gastos se deben a:

- administración, explotación, mantenimiento
- amortizaciones de obras y utilaje
- intereses de empréstitos
- demás expensas por gestión portuaria

#### 4.7 UTILAJE

El utilaje puede ser:

- propio del puerto y operado por él
- propio del puerto y operado en concesión
- de propiedad privada afectada a uso público

#### 5. LOS PUERTOS COMERCIALES NO AUTONOMOS Y DE PESCA

La gestión de estos puertos está a cargo de un Jefe de Servicio Exterior nombrado por el ministerio a cargo de los puertos. En el caso de puertos importantes ese jefe alcanza el nivel de Director de Puerto.

El jefe depende directamente del ministerio y es responsable de toda la gestión.

#### 6. PUERTOS DEPORTIVOS O DE NAVEGACION DE PLACER

Las concesiones de estos puertos y las autorizaciones para la instalación de utilaje con obligación de prestar servicio público, pueden ser acordadas por el estado o por un puerto autónomo tanto a colectividades públicas como a empresas privadas.

## LEGISLACION PORTUARIA EN EL JAPON

### 1. GENERALIDADES

La legislación portuaria japonesa consta de las siguientes partes:

- 1 - Ley de Puertos
- 2 - Regulaciones para la ley de puertos
- 3 - Ley de promoción de desarrollo portuario
- 4 - Ley de puertos pesqueros
- 5 - Ley de transportes
- 6 - Ley de almacenamiento
- 7 - Ley de regulaciones portuarias
- 8 - Ley de prevención de contaminación marítima

### 2. LEY DE PUERTOS

La Ley de Puertos está constituida por 7 capítulos y 96 artículos. Los capítulos y artículos son los enumerados a continuación con sus respectivos títulos:

#### 2.1 Capítulo I: Generalidades

Art. 1 : Objetivo de la ley

Art. 2 : Definiciones. Fija las siguientes definiciones para:

- organismo de administración portuaria
- puertos mayores
- area portuaria
- area de frente de agua
- facilidades portuarias
- obras portuarias
- vías de navegación
- puertos de refugio

Art. 3 : Previsiones referidas a puertos pesqueros

2.2 Capítulo I-1: Planes portuarios

Art. 3-2 : Política básica para el desarrollo de puertos y vías navegables a ser desarrolladas y preservadas.

Art. 3-3 : Planes portuarios

2.3 Capítulo II: Establecimiento de la autoridad portuaria

Art. 4 : Establecimiento

Art. 5 : Status de persona jurídica

Art. 6 : Formalidad de incorporación

Art. 7 : Registro

Art. 8 : Establecimiento definitivo

Art. 9 : Divulgación pública

Art. 10 : Previsiones especiales para su disolución

Art. 11 : Aplicaciones del Código Civil y de otras leyes

Sección 2: Funciones de la autoridad portuaria

Art. 12 : Funciones

Art. 12-2 : Regulaciones

Art. 13 : No interferencia con actividades privadas

Sección 3: Organización de la autoridad portuaria

Art. 14 : Junta de directores

Art. 15 : Autoridad y responsabilidad de la junta de directores

Art. 16 : Organización de la junta de directores y nombramiento de sus miembros.

- Art. 17 : Personas no elegibles para miembros
- Art. 18 : Período de ejercicio de los miembros
- Art. 19 : Remoción de miembros
- Art. 20 : Presidente
- Art. 21 : Metodología para la toma de decisiones
- Art. 22 : Auditores
- Art. 23 : Deberes y Autoridad del presidente
- Art. 24 : Secretaría
- Art. 24-2 : Consejo portuario local
- Art. 25 : Remuneración del presidente y otros
- Art. 26 : Status de personas afectadas al servicio público
- Art. 27 : Nombramiento y remoción de miembros de la junta de directores cuando la autoridad portuaria es establecida por más de dos entidades públicas locales.

#### Sección 4: Finanzas de la autoridad portuaria

- Art. 28 : Inversiones
- Art. 29 : Principios de las finanzas
- Art. 30 : Emisión de bonos
- Art. 31 : Disposición de beneficios y perdidas
- Art. 32 : Inventario

#### 2.4 Capítulo III: Ente público local como organismo de administración portuaria

- Art. 33 : Establecimiento de organismos públicos locales como administración portuaria.
- Art. 34 : Funciones

- Art. 35 : Junta de directores
- Art. 35-2 : Consejo portuario local
- Art. 36 : Efectos del establecimiento de la autoridad portuaria

## 2.5 Capítulo IV: Area portuaria y del frente de agua

- Art. 37 : Aprobación de obras en el area portuaria
- Art. 37-2 : Areas adyacentes al area portuaria
- Art. 38 : Area del frente de agua
- Art. 38-2 : Declaración de acciones realizadas en el area del frente de agua.
- Art. 39 : Designación de zonas
- Art. 40 : Restricciones en las areas
- Art. 40-2 : Medidas contra construcciones ilegales
- Art. 41 : Alteración de obras indeseadas

## 2.6 Capítulo V: Costo de obras portuarias

- Art. 42 : Participación en los costos
- Art. 43 : Subsidios para obras financiadas
- Art. 43-2 : Facilidades usadas concurrentemente como facilidades portuarias y participación de costos.
- Art. 43-3 : Participación de costos y recursos
- Art. 43-4 : Obligaciones del beneficiario
- Art. 43-5 : Participación de costos de obras portuarias para el medio ambiente.

## 2.7 Capítulo VI: Vías de navegación a ser desarrolladas y preservadas

- Art. 43-6 : Desarrollo y preservación
- Art. 43-7 : Disposiciones
- Art. 43-8 : Prohibiciones
- Art. 43-9 : Participación de costos
- Art. 43-10 : Ejecución de obras requeridas por operadores

## 2.8 Capítulo VII: Miscelanea

- Art. 44 : Tarifas percibidas por el organismo de administración portuaria.
- Art. 44-2 : Derechos portuarios
- Art. 44-3 : Disposiciones sobre moras
- Art. 45 : Tarifas percibidas por otros entes
- Art. 45-2 : Delegación de tareas administrativas
- Art. 45-3 : Requerimiento para el caso de congestión
- Art. 46 : Transferencia de facilidades portuarias establecidas con inversiones del estado o subsidios.
- Art. 47 : Prohibición de tratamiento discriminatorio
- Art. 48 : Anulado por Ley 54/1973
- Art. 49 : Divulgación del estado de cuentas
- Art. 49-2 : Libro Mayor
- Art. 50 : Normalización de informes sobre entradas y salidas de buques
- Art. 50-2 : Establecimiento de un Comité de Coordinación para el organismo de administración portuaria.
- Art. 51 : Recomendaciones

- Art. 52 : Contrataciones directas
- Art. 53 : Transferencias de terrenos y obras
- Art. 54 : Leasing de facilidades portuarias
- Art. 55 : Idem
- Art. 55-2 : Acceso a terrenos de terceros
- Art. 55-3 : Uso temporario de terrenos de terceros en casos de urgencia
- Art. 55-4 : Compensación por perdidas
- Art. 55-5 : Reembolso del costo de obras requeridas por el puerto
- Art. 55-5/2: Previsiones especiales para el financiamiento de obras portuarias.
- Art. 55-6 : Previsiones especiales para el financiamiento por asentamientos
- Art. 55-7 : Empréstitos para construcción e instalación de facilidades portuarias para uso exclusivo.
- Art. 56 : Puertos sin area portuaria designada
- Art. 56-2 : Normas técnicas para facilidades portuarias
- Art. 56-3 : Construcción o modificación de facilidades en agua y otras
- Art. 56-4 : Acciones disciplinarias
- Art. 56-5 : Obligación de información
- Art. 56-6 : Embargos compulsivos
- Art. 57 : Consultas con otras agencias de la administración pública
- Art. 58 : Relaciones con otras leyes y regulaciones
- Art. 58-2 : Tribunal de defensa
- Art. 59 : Aplicación de la ley de regulaciones especiales concerniente a procesos administrativos.
- Art. 60 : Consejo de Transporte

Art. 60-2 : Condiciones de aprobación

Art. 60-3 : Medidas interinas

Art. 60-4 : Delegación de autoridad

Art. 61 : Previsiones penales

Art. 62 : Idem

Art. 63 : Idem

### 3. ORGANIZACION PORTUARIA

La Ley de Puertos fija la organización portuaria y la forma de constitución de los entes. También asigna funciones, responsabilidades y la autoridad en cada caso.

#### 3.1 Política portuaria

La política portuaria básica (Capítulo I-1) es diseñada por el Ministerio de Transportes. Cubre los siguientes aspectos:

- medidas para el desarrollo, utilización y preservación de puertos
- medidas vinculadas con la ubicación, funciones y capacidades de los puertos.
- medidas vinculadas con la ubicación y el desarrollo de vías navegables

Los planes de los puertos mayores y menores son realizados por la administración del puerto. Deben enmarcarse en la política portuaria básica.

#### 3.2 Autoridad portuaria (Capítulo II)

Las autoridades portuarias son constituídas por entes públicos locales. Para establecerse deberá contar con las aprobaciones de:

- Ministerio de Transportes
- Gobernador de la Provincia (Prefectura)



### 3.2.1 Persona jurídica

La autoridad portuaria es una persona jurídica del derecho público sin propósito de obtener beneficios.

### 3.2.2 Funciones de la autoridad portuaria

Las funciones de la autoridad portuaria son:

- a - preparar la planificación portuaria
- b - mantener el puerto en buenas condiciones operativas
- c - realizar las obras e instalaciones necesarias para su desarrollo, uso y preservación incluyendo áreas adyacentes.
- d - crear o incorporar terrenos para cumplir con "c"
- e - administrar en comisión facilidades portuarias del estado o de entidades públicas de uso público.
- f - disponer regulaciones para el uso de las facilidades en agua
- g - administrar directamente facilidades de atraque especialmente importantes para el uso público.
- h - procesar información naviera de entrada y salida
- i - instalar elementos de seguridad antiincendio, salvamento y seguridad, proveer barreras contra petróleo y otros productos químicos.
- j - efectuar mediciones y estudios y compilar datos estadísticos
- k - proveer servicios a los buques
- l - entregar en "leasing" facilidades no requeridas para uso público
- m - reglamentar el uso de las facilidades portuarias
- n - prestar buenos oficios para la provisión de servicios necesarios para la operación portuaria.
- o - prestar buenos oficios para el mejoramiento de la eficiencia de carga, descarga, almacenaje, transporte y demás servicios.

- p - disponer de los residuos sólidos y líquidos
- q - proveer facilidades de vivienda temporaria y permanente para tripulaciones y obreros portuarios.
- r - fijar y publicar las tarifas

### 3.2.3 Organización de la autoridad portuaria

Al frente tiene una Junta de Directores compuesta por 7 a 11 miembros según el caso. Los miembros deben ser personas de reconocida experiencia en el tema y son nombrados por las autoridades de los entes públicos que establecieron la autoridad portuaria. Duran tres años en sus funciones.

Los puertos mayores contarán además con un Consejo Portuario Local que asistirá a la Junta de Directores.

### 3.2.4 Financiamiento

Las inversiones portuarias provendrán del ente público local. Todos los gastos de funcionamiento serán cubiertos por la percepción de derechos, alquileres, etc.

La Autoridad Portuaria puede incorporar fondos por emisión de bonos. En cada año fiscal debe fijar un monto de los ingresos para cubrir las obligaciones provenientes de los bonos.

### 3.3 Entes públicos locales como administradores (Capítulo III)

Los entes públicos locales pueden administrar directamente los puertos sin constituir una autoridad portuaria. La organización en este caso es parecida a la anterior, pero los Directores dependen de las autoridades locales.

## 4. CONSTRUCCIONES DE PARTICULARES

Los particulares que deseen hacer uso de áreas portuarias y de frente de agua deben obtener el permiso de la autoridad para:

- usos particulares de areas en agua o espacios públicos
- aprovechamientos de arenas y suelos
- construcción de facilidades en agua, de protección, de amarre, canales y obras de irrigación y drenaje.

#### 5. ZONAS PORTUARIAS

En la Ley de Puertos se designan las siguientes zonas:

- comercial: para pasajeros y carga general
- carga especial: para carbón y otros graneles
- industrial: para instalación de industrias
- ferroviaria: para conexión con ferrys
- pesquera: para embarcaciones de pesca
- aprovisionamiento: almacenamiento y provisión de combustible
- mercadería peligrosa: explosivos y otros elementos peligrosos
- marina: yates, embarcaciones de placer
- recreación: preservación y paseo

#### 6. COSTOS PORTUARIOS

El costo de la construcción de un puerto mayor, facilidades en agua, obras de protección y facilidades de atraque, es soportado por el estado y la autoridad portuaria con una participación del 50% cada uno.

Si el puerto es de interés nacional es estado puede llegar a aportar el 100% de facilidades en agua y obras de protección y el 75% de las facilidades de atraque.

El estado puede también ofrecer subsidios en distintos porcentajes según el caso.

Si terceros obtienen beneficio de estas obras, pueden ser obligados a contribuir para el pago de las mismas.

## ADMINISTRACION Y OPERACION DEL PUERTO DE AMBERES

El manejo del Puerto de Amberes es parte de la administración de la ciudad. La Ciudad de Amberes es propietaria de los diques y de toda el area portuaria y también es dueña y opera la mayor parte del equipamiento portuario.

Las instalaciones del puerto se encuentran en el territorio de la ciudad.

En cambio el Río Scheldt pertenece al dominio del estado. Los muelles del Scheldt son propiedad del estado, sin embargo el equipo es propiedad de la ciudad de Amberes.

El manejo del puerto se basa en las leyes de la administración de las municipalidades de Bélgica.

La mayor autoridad es el Consejo de la Ciudad (51 representantes elegidos por la población por 6 años).

Todos los consejos municipales están sujetos al control del Gobierno Provincial y el Rey. Algunas decisiones del Consejo de la Ciudad requieren la aprobación de estas autoridades, por ejemplo las regulaciones de la operación portuaria y de la policía marítima.

La administración cotidiana de la ciudad y del puerto están en manos del Comité de Burgomaestre y Senadores elegidos por el Consejo de la Ciudad. Uno de los senadores se ocupa en especial del puerto.

Los servicios vinculados directamente con la administración y explotación portuaria son manejados por la "Administración del Puerto". Encabeza este cuerpo un Director General (General Manager). La administración está formada por dos secciones:

- a) Departamento de operaciones y explotación: se ocupa de los problemas generales y operaciones corrientes, coordina y supervisa los servicios ejecutivos, representa al puerto y se ocupa de las relaciones públicas, de la promoción comercial, de la industrialización y de la extensión de los proyectos de ampliación.

b) Departamento de estudio y prospección: es responsable de los estudios, documentaciones, estadísticas, publicaciones, publicidad, información comercial, tareas de prospección, asuntos comerciales, etc. Mantiene y elabora una importante documentación sobre temas de transporte en general accesible a todo el público.

La administración del puerto incluye diversos servicios para la operación, extensión y mantenimiento de las instalaciones portuarias:

- 1) La Oficina de Jefatura Portuaria (Capitanía) abarca el Departamento Náutico y el Departamento de Muelles y Hangares.
- 2) El Servicio Técnico del Puerto que incluye el Departamento de Construcciones Portuarias, el Departamento de Equipamiento Portuario y el Departamento de Provisión de Electricidad.
- 3) El Servicio de Finanzas del Puerto que abarca contabilidad y finanzas, facturación, control de tarifas y arrendamientos y recaudación.

El Departamento Náutico es dirigido por el Director General. Su responsabilidad es de asegurar el giro más rápido de buques y barcazas, proveer facilidades de amarre día y noche todo el año y cumplir con las tareas de policía de puerto. Agrupa tres servicios: coordinación, remolque y atención en costa.

El Departamento de Muelles y Hangares es conducido por un Director. Es responsable de las concesiones de muelles, hangares, playas y grúas; del control de carga deportada en muelles y hangares, de la operación en los hangares municipales y del control de aplicación de regulaciones portuarias.

El Departamento de Construcciones Portuarias tiene a su cargo la planificación, construcción y mantenimiento de muelles, dársenas, esclusas, puentes, hangares municipales, etc.

El Departamento de Equipamiento Portuario es responsable de planificación y control de los equipos electromecánicos (grúas, remolcadores, dragas, elevadores de granos, etc), de las partes mecánicas de esclusas, puentes, etc, y del mantenimiento del equipo portuario municipal. Además tiene a su cargo la ejecución de las tareas del equipamiento portuario municipal con excepción de los remolcadores.

El Departamento de Provisión de Electricidad debe asegurar la fuerza electromotriz al area portuaria, a grúas, esclusas, usuarios privados, etc, así como la iluminación. También efectúa estudios y planes y la construcción de ampliaciones.

La Administración del Puerto cuenta con un total de 11 direcciones. La carga y descarga y el manipuleo de cargas son actividades privadas como ciertos servicios del puerto competen al estado, el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Comunicaciones se reúnen en un organismo, "Servicios Marítimos de Amberes", dirigido por un Inspector General.

El Servicio Marítimo de Amberes es responsable de faros, balizas y boyas del canal del Río Scheldt, de los servicios de pilotaje (prácticos) y del control y medición de los buques.

Otra responsabilidad del estado es la Policía de Río, la Aduana y la Inspección Sanitaria.

El Ferrocarril en el puerto es de la Compañía Nacional de Ferrocarriles de Bélgica.

El movimiento de cargas, el estibaje, la reparación naval, el servicio de remolcadores y el servicio de prácticos pertenecen a la actividad privada.

Colaboran externamente con el puerto la Cámara de Comercio e Industria de Amberes, la Asociación de Intereses Portuarios, empresas transportistas, etc.

Se ha formado desde 1964 un grupo de contacto social-económico denominado Comité de Asesoramiento del Puerto de Amberes que se reúne regularmente con las autoridades.

## LA ORGANIZACION DEL PUERTO DE HAMBURGO

### 1. El Estado de Hamburgo

Hamburgo es una ciudad y un estado a la vez. Forman su organización política el "Consejo de la Ciudad" con carácter legislativo y el Senado que es también el gobierno de la ciudad-estado. El senado es la autoridad más alta, cuenta con Comisiones y con Autoridades especializadas, que hacen las veces de ministerios.

La Autoridad encargada de los problemas portuarios es la "Transporte, Economía y Agricultura".

El Senado nombra al Burgomaestre o Senador Mayor.

### 2. El Puerto de Hamburgo

El Puerto de Hamburgo comprende las áreas portuarias de Altona, Hamburgo, Wilhelmsburg y Harburg.

La Ciudad de Hamburgo en el puerto es:

- dueña de todos los sitios industriales, de prácticamente todos los muelles de ultramar y del 50% de los hangares,
- planifica, construye, financia y mantiene toda la infraestructura portuaria: muelles, espigones, dolfinos, boyas de amarre,
- acuerda tarifas para manipuleo, depósito y pesaje de cargas
- fija el precio de numerosos servicios portuarios: prácticos, derechos de muelle,
- es propietaria del 100% de la empresa más grande de manipuleo y almacenamiento de cargas, la HHLA (Hamburger Hafen und Lagerhaus AG) que maneja un tercio de todas las transferencias de carga general y dispone del 80% de los hangares en el puerto libre. Además participa con el 49% en la terminal mineralera Hansa port.

### 3. El esquema de manejo de 1935

La HHLA fué creada en 1935 con el propósito de:

- reunir en un solo comando la política de administración portuaria
- obtener una buena cooperación entre todas las empresas envueltas en la actividad portuaria.
- concentrar manipuleo y almacenamiento en una sola operación
- lograr flexibilidad empresaria y comercial

El acuerdo establecido entre la Ciudad de Hamburgo y HHLA contiene los siguientes puntos:

- la transferencia de areas y edificaciones portuarias a HHLA
- la aprobación por parte del Senado de tarifas y precios
- la provisión de capital para construcciones nuevas estará a cargo de la Ciudad.
- la capacidad de alquilar o ceder espacios a terceros
- los costos de mantenimiento de vías ferroviarias, caminos y muelles están a cargo de HHLA, que a su vez es responsable por el despacho de los vagones ferroviarios.
- los trabajos de mantenimiento y transformación deben ser autorizados a la HHLA por la oficina de "Obras Portuarias y Fluviales" de la Municipalidad.
- solo en el caso de tener un superavit operacional, HHLA debe pagar una renta anual del 5% del valor de las tierras y equipos transferidos de la ciudad.
- la Ciudad puede recuperar areas para requerimientos de interés público.

### 4. La reforma de 1970

En 1970 el Senado de Hamburgo acordó un paquete de medidas ante el cambio estructural de la industria portuaria y del manipuleo de cargas con el pro-



pósito de facilitar una mayor participación del capital privado en las inversiones privadas.

En esta reforma se fijaron los siguientes puntos:

- a - HHLA solo contará con los espacios e instalaciones que opera por si misma. Terceros concesionarios acuerdan ahora directamente con la Ciudad en igualdad de condiciones, alentándose así la actividad empresarial.
- b - Las tarifas son fijadas por la Ciudad despues de consultas. Hay un consejo asesor de usuarios (bienes y buques). La competencia se establece más que nada en la prestación del servicio.
- c - El manejo de los vagones ferroviarios pasa sucesivamente de HHLA a la Administración del Puerto de la Ciudad.
- d - Se aumentó el capital de HHLA
- e - HHLA cede a una Asociación de Operadores Portuarios la responsabilidad de promover el puerto. La Ciudad ofrece ayuda financiera.
- f - HHLA debe pagar un alquiler fijo anual por los espacios e instalaciones que usa.
- g - HHLA no paga impuestos ni tasas a la Ciudad
- h - La Ciudad provee una ayuda financiera por seis años, período en el cual HHLA debe reorganizarse para cumplir con el nuevo paquete.

## CAPITULO 8

### ANALISIS DEL MARCO REGULATORIO

#### 1. INTRODUCCION

El Plan de Reordenamiento Portuario emprendido por el Gobierno Nacional, tiene por objeto transformar en sus bases la actividad portuaria del país.

Su principal instrumento es la Ley Nº 24093 o Ley de Puertos, que otorga validez jurídica a dos objetivos fundamentales:

- a) la descentralización administrativa y la provincialización de los puertos comerciales pertenecientes al Estado Nacional;
- b) una apertura amplia y decidida de la actividad portuaria hacia la participación de la empresa privada.

La implementación de estos principios, ha hecho necesario poner en marcha un nuevo ordenamiento de las estructuras administrativas y operativas del Estado, con la liquidación de organismos existentes, la creación de nuevos entes y la redefinición de las funciones a cargo del Estado, así como la determinación de los respectivos soportes presupuestarios.

#### 2. ORDENAMIENTOS PORTUARIOS USUALES

A los efectos de contar con elementos comparativos que permitan

evaluar mejor los cambios ocurridos en la legislación portuaria argentina, a continuación se pasará revista a los esquemas de administración portuaria que hay en el plano internacional.

Tradicionalmente existen en dicho plano cuatro modelos básicos para el ordenamiento de los puertos comerciales. Estos modelos se basan en dos principios no coincidentes que rigen alternativamente la actividad portuaria, y adoptan uno de ellos o conjugan ambos con diferentes pesos relativos.

El primero de dichos principios le fija a la actividad portuaria el carácter de un servicio público, en tanto que el segundo le asigna un carácter estrictamente comercial.

Los cuatro modelos se identifican de acuerdo con las características que se detallan a continuación.

**PRIMER MODELO:** La administración y explotación portuaria está centralizada en el Estado Nacional por medio de un organismo, cuya forma jurídica adopta diversas variantes. Un ejemplo de ello son las distintas formas que adoptó en la Argentina la Administración General de Puertos, cuya última corresponde a la de una Sociedad del Estado.

**SEGUNDO MODELO:** La administración está a cargo de entes públicos locales bajo una cierta supervisión del Estado Nacional, y la explotación está a cargo de dichos entes, o a cargo de terceros concesionarios, que en la mayoría de los casos son privados. Como ejemplo pueden citarse la nueva modalidad argentina para los cinco puertos mayores, y los Puertos Autónomos de Francia, España, USA,

y de otros países.

**TERCER MODELO:** El esquema es parecido al anterior, pero ahora el ente depende de la administración del Estado Provincial o del Estado Municipal. Ejemplos son los puertos menores en la nueva estructura portuaria argentina, y los puertos de Rotterdam, Amberes, Hamburgo, etc.

**CUARTO MODELO:** La administración y la operación están a cargo de privados, como ocurre en el Puerto de Felixstowe (Reino Unido) o en las terminales de agrograneles del Río Paraná en nuestro país.

En el primer modelo, el estado asume todas las responsabilidades de la actividad. En los casos siguientes, el estado se va retirando cada vez más, si bien nunca abandona las funciones de orientación política y control, que por otra parte son indelegables.

Los modelos mencionados se presentan en general en forma entremezclada dentro de países con desarrollos portuarios destacados. En la Figura 1 se muestran posibles combinaciones entre estos modelos.

En el último decenio, se pudieron observar permanentes reformas en las administraciones portuarias en muchos países, que marcan como denominador común, un desplazamiento del primer modelo hacia los siguientes. Estos procesos suelen tener un trámite bastante complejo, con ajustes sucesivos, conflictos y también contramarchas.

El motivo de las reformas es la búsqueda de estructuras operativas más eficientes y la reducción de los costos portuarios en un mercado de creciente competitividad, y también la necesidad de recortar los gastos y el déficit recurrente de los estados. Estas reformas son acompañadas a su vez por marcados ajustes en el campo laboral.

### 3. LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

En la mayoría de los casos, estos cuatro modelos tienen una componente común. Se trata de un organismo estatal cuyas funciones corresponden a las de un ente político superior. Es la Autoridad Portuaria Nacional, que puede presentarse bajo distintos nombres o denominaciones. Pero sus funciones suelen estar bien definidas: interviene bajo distintas formas en las administraciones de los puertos estatales, elabora las políticas portuarias, instrumenta las estrategias a seguir en el área, autoriza y habilita la instalación y remodelación de puertos, entiende en los aspectos ecológicos y efectúa el contralor general de la actividad.

Normalmente sus funciones no solo cubren el sector de los puertos comerciales e industriales, sino que abarca todo el campo portuario, incluyendo puertos deportivos, pesqueros, científicos, etc, pero excluyendo las instalaciones militares o policiales.

Este organismo es siempre un ente subordinado al Gobierno Central o Nacional, si bien en aquellos países que tienen una fuerte presencia de los estados provinciales, parte de dichas funciones se trasladan a entes no federales.

La actividad portuaria tiene una gran influencia sobre otras actividades económicas importantes, promoviéndolas y ofreciéndoles los nexos de transporte para expandirse hacia otras regiones y continentes. De tal forma, siempre está vinculada con el concepto de Servicio Público, cuya validez de aplicación se manifiesta también en otras áreas del transporte en todo el mundo.

Por las razones señaladas, los estados han fijado y establecen diversos marcos regulatorios para el transporte y las actividades portuarias.

Frente a esta situación, se presenta otra que muestra aristas de conflicto con la anterior. La explotación portuaria debe ceñirse estrictamente a principios y criterios comerciales, no importando en ningún caso si es ejercida por operadores privados o por administradores estatales. Estos criterios apuntan obviamente a la obtención de beneficios, o al menos a evitar pérdidas, lo que no siempre es compatible con los requerimientos de un Servicio Público.

La Autoridad Portuaria Nacional o ente similar, aparece entonces con el objetivo de equilibrar las dos concepciones y resguardar por una parte la porción del concepto de servicio público aplicada en cada puerto, y por otra parte, afianzar los principios de eficiencia comercial. Con dichas funciones aparece esta figura en las legislaciones de los países más avanzados en materia portuaria, y ahora también en la nueva legislación argentina.

#### 4. EL REORDENAMIENTO PORTUARIO EN LA ARGENTINA

El actual reordenamiento portuario en la Argentina reconoce los mismos orígenes de los procesos similares que se han o están operando en otras partes del mundo. Constituye la formalización de los conceptos centrales que se detallan a continuación.

I) La Conducción Política y el Dominio de los Puertos queda en manos del Estado Nacional a través de un organismo específico, en razón de la importancia que tienen los puertos en la vida del país, inclusive para las Provincias sin ribera.

II) La Administración de los puertos del Estado Nacional pasa a:

a) "Entes Públicos Integrados", en el caso de los Puertos Mayores, que atienden los tráficos globales del país que hacen a las estrategias comerciales generales de la Nación.

b) Gobiernos Provinciales en el caso de todos los demás puertos, cuyos tráficos tienen preponderantemente orígenes o destinos locales.

Denominamos "Entes Públicos Integrados" aquellos organismos, que, bajo diversos ordenamientos jerárquicos o formas jurídicas, reúnen en sus directorios a representantes de los Estados Nacional, Provincial y Municipal, representantes de los usuarios y operadores locales así como de las fuerzas vivas y laborales de la región, cuentan con autonomía de acción, y cuyos financiamientos se integran fundamentalmente con recursos propios a los que se pueden agregar eventualmente aportes de terceros.

III) La Explotación de los puertos nacionales, cualquiera sea el régimen indicado, responderá estrictamente a criterios comerciales, razón por la cual se privilegiará la actividad privada bajo la forma de concesiones de unidades operativas.

IV) La Participación Privada gozará de plenas oportunidades y libertad para actuar en este campo, ya sea incorporada a la explotación de los puertos comerciales de los Estados Nacional y Provinciales, o instalando puertos propios.

A partir de estos principios quedan asignadas las funciones que le caben a los distintos actores que intervienen en la actividad portuaria:

\* El Estado Nacional mantiene sus activos físicos, participa en la administración (no explotación) de los puertos principales, y regula la actividad, fijando en un nivel jerárquico superior las directivas generales, efectuando los controles, promoviendo la actividad y asistiendo técnicamente a los otros integrantes del sistema con excepción de los privados.

\* Las Provincias instrumentan las estrategias locales o regionales en un escalón jerárquico siguiente, y participan de la administración de los principales puertos nacionales en su territorio y de los puertos propios.

\* Los Privados se hacen cargo de la explotación portuaria y constituyen el soporte financiero principal de este nuevo ordenamiento, a través del pago de cánones.



En la Figura 2 hay una representación de este orden. Las dependencias allí marcadas solo indican jerarquías jurídicas, pero no relaciones funcionales.

## 5. EL FINANCIAMIENTO

A cada uno de los modelos mencionados en el Punto 2, corresponden las estructuras financieras que más se adecuan a su funcionamiento y a los propósitos que persiguen.

Las diferentes combinaciones que pueden presentarse en orden de responder por un lado al concepto de servicio público y por el otro lado al criterio de explotación comercial, hacen que en cada caso los esquemas de financiamiento se compatibilicen con el modelo elegido.

El modelo que ahora rige en la República Argentina, exige que el financiamiento provenga de los recursos generados en la propia actividad. La única fuente para dichos recursos está radicada obviamente en el sector comercial de la actividad portuaria. En consecuencia serán los usuarios a través de distintas formas, los que mantendrán con sus aportes el conjunto total de la organización.

Este es un aspecto clave: las cargas que atraviesan el puerto soportarán los gastos portuarios por vía de las diferentes tarifas a serles aplicadas, de las cuales se desprenderán los cánones a ser erogados por los concesionarios portuarios. Estos cánones se utilizarán para la financiación de inversiones nuevas y el

mantenimiento de las obras e instalaciones comunes de cada puerto, así como para los gastos administrativos de los entes locales y de la Autoridad Portuaria Nacional.

Se han previsto dos tipos de cánones: uno fijo de tipo anual por el solo uso de la unidad operativa, y el otro variable relacionado con los volúmenes movidos por año.

El esquema financiero establecido en la Ley no siempre asegura el cierre de las cuentas. Este es otro aspecto a tener muy en cuenta, para que se tenga presente, cuando las cuentas no cierran, que deberán derivarse recursos de otras fuentes para compensar desequilibrios en la estructura portuaria, ya sea en sus componentes del Estado Nacional o del Estado Provincial.

Esta situación puede darse desde dos orígenes: que los cánones sean insuficientes o que los gastos superen las previsiones.

En efecto, los aportes por cánones pueden llegar a ser insuficientes por las siguientes razones:

a) cuando el presupuesto se efectuó bajo el supuesto de que todas las unidades operativas se entregaran en concesión, y en cambio solo una parte o ninguna es concesionada;

b) cuando los cánones fijos ofrecidos por los concesionarios son más bajos que los requeridos para mantener el sistema en funcionamiento;

c) cuando los volúmenes movidos son menores que los esperados y el

canon variable se reduce en relación con el previsto.

En cuanto a los gastos, pueden presentarse circunstancias en que los mismos sobrepasen las estimaciones previstas, como ser:

d) cuando el mantenimiento supera los valores fijados por alcanzar valores superiores a los preupuestados anualmente, o si aumentan los gastos por efecto de acciones naturales (sedimentaciones, daños por crecientes, etc);

e) cuando por razones comerciales deban efectuarse inversiones para introducir mejoras del puerto necesarias para sostener o aumentar su nivel competitivo (profundizaciones, adecuación de muelles, etc);

f) cuando deban incrementarse sueldos y salarios o aportes a los entes superiores.

Cuando se produzcan estos desequilibrios, deberán obtenerse fondos adicionales. En estos casos se presentan nuevamente los dos principios señalados al principio, el de servicio público y el de criterio comercial. De prevalecer el primero, intervendría el o los Estados con aportes, subsidios o créditos especiales. De prevalecer el segundo, podría recurrirse a la emisión de títulos o a créditos comunes.

Lo cierto es que la Ley de Puertos, ni ningún otro instrumento, nacional o provincial, ha previsto esta posible situación, que de presentarse (y seguramente se presentará) va a generar sin duda dificultades nada desdeñables.

Por las razones enunciadas, el financiamiento de los gastos fijos de la autoridad no siempre estará garantizado por el cánón fijo, por lo que en tales oportunidades deberán evaluarse procedimientos y mecanismos para compensar eventuales diferencias en menos.

## 6.2 CANON VARIABLE

El cánón variable es una tasa que se aplica a la mercadería o carga que atraviesa el puerto. Cada mercadería puede tener su propia tasa por volumen o peso de carga movida.

En principio el cánón variable debe cubrir los costos variables de los mantenimientos de obras e instalaciones comunes que la administración portuaria deberá efectuar.

Como en el caso anterior, tampoco aquí resulta sencillo conciliar los requerimientos provenientes del sector gastos con las recaudaciones.

En efecto, por un lado las cargas que atraviesan un puerto pueden variar marcadamente de un año a otro, y por el otro lado, los costos de mantenimiento también pueden ser muy distintos de un año al siguiente, por ejemplo, cuando se producen fuertes crecientes con sedimentaciones o erosiones importantes.

En consecuencia, el ajuste del cánón variable debería efectuarse de año en año, aunque esto, por otra parte introduce incertidumbres elevadas en la explotación portuaria, más que nada para el usuario del puerto, quien paga finalmente los cánones vía las tarifas que le son aplicadas a sus cargas.