



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

**LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE
BUENOS AIRES SANCIONAN CON FUERZA DE**

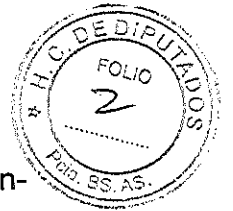
LEY

“Ley provincial de Puertos”

Capítulo I - Objeto y ámbito de aplicación

Artículo 1°: Objeto. La presente ley tiene como objeto establecer las normas que rigen los distintos institutos relacionados con los puertos sitos en la provincia de Buenos Aires. Asimismo define la forma de administrar y explotar las unidades portuarias de titularidad Provincial. Establece además, las funciones mínimas que deberá llevar adelante la Provincia, como fiscalizadora e impulsora de políticas públicas orientadas al desarrollo de todo el sistema portuario provincial, quedando incluida entre otras competencias que nacen de esta misma ley, las referidas a regular sus operaciones, autorizaciones, registración y habilitación de puertos, en los casos en que la provincia cuenta con esta atribución. El sistema portuario provincial al que está dirigida esta ley, abarca todos los puertos de titularidad de particulares o estatales, existentes o a crearse, situados en el territorio de la provincia de Buenos Aires.

Artículo 2°: Competencias. La Provincia ejercerá el poder de policía sobre el uso de los bienes de afectación portuaria, el desarrollo de la infraestructura y la prestación de servicios conexos a la actividad, en coordinación con las autoridades competentes. La presente ley se aplicará observando los



compromisos asumidos en el Convenio de Transferencia de Puertos Nación-Provincia y demás políticas que el Congreso de la Nación dicte en la materia.

Artículo 3°: Puerto. Denominase puerto a los efectos de la presente ley al ámbito espacial que comprende, por el agua: los diques, dársenas, muelles, radas, fondeaderos, escolleras y canales de acceso y derivación, aptos para el fondeo, atraque y permanencia de buques o artefactos navales; y por la tierra: el conjunto de instalaciones, edificios, terrenos y vías de comunicación indispensables para la normal actividad y desarrollo de la navegación.

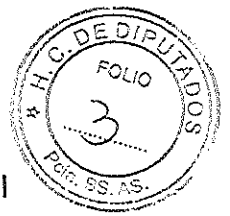
Artículo 4°: Sistema portuario provincial. El sistema portuario provincial está integrado por todas las unidades portuarias de titularidad Estatal o de los Particulares habilitadas y existentes al momento de la entrada en vigencia de la presente Ley, las Zonas Logísticas registradas en la autoridad de aplicación como tales, las personas físicas o jurídicas responsables de las mismas y el conjunto de normas provinciales que rijan sobre la materia. La Provincia ira incorporando al Sistema las nuevas unidades portuarias y Zonas logísticas que cumplan con las condiciones que a tal efecto determine la reglamentación.

Capítulo II - Clasificación, Habilitación y Registro

Artículo 5°: Clasificación. Complementariamente a lo dispuesto en la Ley Nacional 24093, los puertos radicados en la Provincia de Buenos Aires a los efectos de la aplicación de esta norma se clasifican según su destino en:

- a) Puertos Industriales y/o Comerciales que involucren el comercio internacional o interprovincial;
- b) Puertos Comerciales o Industriales artesanales (que no involucren el comercio internacional o interprovincial)
- c) Puertos Recreativos en general
- d) Fondeadero

Artículo 6°: Autorización Previa. Todo puerto comercial o industrial que involucre el comercio internacional o interprovincial a crearse en el ámbito de



la Provincia de Buenos Aires, deberá contar en forma previa a la iniciación del trámite de habilitación por ante el organismo nacional competente, con la correspondiente no objeción emitida por la Autoridad Portuaria de la Provincia de Buenos Aires. Igual trámite deberá cumplirse para los casos de modificación de los puertos existentes.

Artículo 7°: Habilitación Provincial. Los puertos cuya habilitación por Autoridades Nacionales no sea exigida por la legislación portuaria federal, serán habilitados por la Autoridad Portuaria Provincial.

Artículo 8°: Puertos Recreativos. Son puertos recreativos a los efectos de esta ley aquellas instalaciones portuarias, excluidas de la categoría de Puertos Industriales y/o Comerciales, que por su envergadura e importancia, según la reglamentación, queden excluidos de la calificación de fondeaderos.

Artículo 9° Intervención de los Municipios. Los Fondeaderos se registrarán por lo dispuesto en el Capítulo VI de ésta ley y serán habilitados conforme el procedimiento que se fije en la reglamentación con intervención de los Municipios en que se encuentren localizados.

Artículo 10: Límites. En el marco de los procedimientos citados en los artículos precedentes, la Autoridad Portuaria Provincial efectuara la determinación del ámbito territorial y acuático sobre el que se pretenda emplazar el nuevo puerto. Ésta incluirá el espacio de Dominio Público Provincial que se afecta en cada caso. Este trámite será indispensable para gestionar la fijación definitiva de los mismos ante la autoridad nacional competente.

Artículo 11: Planos. Todos los puertos habilitados y/o autorizados a funcionar en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires, deberán contar con el pertinente plano oficial aprobado por autoridad Portuaria Provincial. Las Parcelas y los espacios del espejo de agua definidos, serán fijados en cada uno de los planos.

Artículo 12: Planes Directores. Quienes administren y/o exploten los puertos de titularidad de la Provincia de Buenos Aires deberán someter a la aprobación de la autoridad de aplicación anualmente un Plan Directoren el cual se incluya un



detalle del uso y explotación de la superficie del dominio de afectación portuaria y el plan de negocios respectivo, con proyecciones de tres (3) años como mínimo.

Artículo 13: Interacción puerto-ciudad. Los Planes Directores que refiere el artículo precedente, deberán tener en cuenta las capacidades y la fisonomía del partido y el entorno, como así también los valores urbanísticos, paisajísticos, culturales y sociales de la región, planificando el mantenimiento de los accesos terrestres y la sustentabilidad de las actividades circundantes en coordinación con la Municipalidad lindante que deberá visar los mismos.

Artículo 14: Obras en los puertos. No podrán iniciarse obras de ningún tipo sobre el dominio público o privado lindante con las costas fluviales y marítimas, espejos de agua, canales y ríos de la provincia de Buenos Aires con la finalidad de instalar nuevos puertos y/o ampliar los existentes, cualquiera sea su clasificación y destino, sin la previa factibilidad otorgada por la autoridad de aplicación de la presente ley, conforme el procedimiento y los requisitos que determine la reglamentación.

Artículo 15: Registro Provincial de Puertos – Creación. La Autoridad Portuaria Provincial creará el Registro de Puertos de la Provincia de Buenos Aires.

Artículo 16: Inscripción obligatoria. Todos los puertos ubicados en territorio de la Provincia de Buenos Aires que se encuentren operando en la actualidad y aquellos cuya habilitación esté gestionándose al momento de comenzar la vigencia de esta Ley deberán inscribirse en el Registro de Puertos Provincial, presentando toda la documentación que se indica en el artículo siguiente. Por vía reglamentaria, la Autoridad Portuaria fijara el plazo y demás condiciones para el cumplimiento del presente recaudo.

Artículo 17: Documentación. En el registro de puertos se archivara la documentación respaldatoria de todos los datos necesarios para confeccionar la inscripción de cada puerto. La Autoridad Portuaria reglamentara el alcance del presente artículo.



Artículo 18: Deber de información. Todos los Puertos, Terminales Amarraderos, Espacios de Prestación de Servicios Portuarios o Zonas Operativas de Embarcaciones bajo la jurisdicción de la provincia de Buenos Aires deberán proporcionar información, Estadísticas de Operaciones y Operatoria y, toda otra relacionada a las actividades en general al Organismo de Aplicación según lo determine, y en los plazos que establezca la reglamentación.

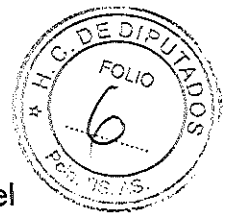
Capítulo III - Dominio de afectación Portuaria.

Artículo 19: Definición. El dominio de afectación portuaria en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires estará conformado por todos aquellos bienes inmuebles de dominio público y privado, de propiedad del Estado o de los particulares, que se encuentren ubicados dentro de los límites de cada puerto.

Artículo 20: Afectación. La afectación durará hasta que el titular solicite su cese por las causales permitidas, ante la autoridad portuaria provincial y ésta así lo disponga. En los casos en que los límites sean establecidos por la autoridad portuaria nacional, sólo ésta podrá modificar los mismos o desafectar la totalidad de los bienes que integran el puerto. En ambos casos la autoridad portuaria provincial deberá intervenir con carácter previo.

Artículo 21: Uso de bienes del dominio público en Puertos de los Particulares. Cuando se trate de puertos de particulares, la habilitación que acuerde la autoridad portuaria provincial constituirá el título por el cual podrá su titular utilizar de manera especial los bienes del dominio público provincial que sean necesarios para la instalación del puerto, pudiendo su uso y/o afectación arancelarse en la reglamentación, con ajuste a la forma y en los términos establecidos en la presente ley.

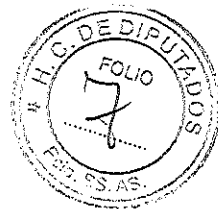
Artículo 22: Canon por utilización de bienes del Dominio Público Provincial en Puertos de los Particulares: Tanto el espacio acuático, como las riberas internas de los ríos y playas de mar, integrantes del dominio público provincial, que estén comprendidas dentro de los límites que conforman los puertos de particulares, serán susceptibles de ser gravadas por parte de la



Autoridad Portuaria Provincial mediante la aplicación de un canon por el derecho de uso de dichas superficies. La reglamentación podrá prever la sustitución de este canon por la tasa TSI, con los parámetros de cálculo que ella determine con carácter general.

Artículo 23: Expropiación. La expropiación de bienes de dominio portuario de titularidad de los particulares, sólo podrá realizarse a favor del Estado Provincial y con el cargo de continuar con su destino portuario. Si este último se pretendiera cambiar, previamente se deberá desafectar el bien ante la Autoridad Portuaria Provincial, quien podrá denegar en forma fundada el requerimiento.

Artículo 24: Tutela ejecutoria. En aquellos casos en que existiese mora en restituir la posesión o tenencia a su titular o administrador portuario, de los bienes de dominio público portuario o se verifiquen actos de ocupación ilegal, la autoridad de aplicación, los entes públicos no estatales que tuvieren a su cargo la administración de las unidades portuarias o sus titulares, intimarán la restitución del bien y/ o el cese de su ilegítima utilización en un término perentorio que se fijará teniendo en cuenta las circunstancias del caso. Si transcurrido el plazo fijado en la intimación el bien no hubiese sido restituido y/o el uso ilegítimo cesado, el Juez Penal de Garantías de turno dictará, dentro de las 72 horas de formulado el requerimiento, un auto de lanzamiento que se materializará con intervención del oficial de justicia respectivo y con la presencia de la autoridad portuaria. La ejecución de la medida se ordenará con la facultad de requerir el auxilio de la fuerza pública si fuese necesario. Asimismo, si dentro de los treinta (30) días de constatada la desocupación de un predio ubicado en jurisdicción portuaria, la autoridad de aplicación y/o los entes públicos no estatales o personas que tuvieren a su cargo la administración, podrán considerar que el mismo ha sido objeto de abandono, quedando habilitados a retomar la posesión sin otro trámite más que la formalización de un acta labrada por ante Escribano Público, dando cuenta de los bienes y enceres existentes. Las medidas establecidas en el artículo no obstarán el ejercicio de otras de carácter administrativo y/o acciones judiciales ordinarias a que hubiere lugar, resultando especialmente exigibles a los ocupantes, cualquiera sea su título, el pago de los cánones devengados por el



tiempo que duró la ocupación y/o resarcimiento de los daños y perjuicios causados.

Capítulo IV -Jurisdicción Portuaria

Artículo 25: Definición. La Jurisdicción portuaria está constituida por el conjunto de normas específicas nacionales y provinciales que se aplican dentro de los puertos ubicados en la Provincia de Buenos Aires.

Artículo 26: Regulación. El ejercicio de la facultad regulatoria en los Puertos ubicados en la Provincia de Buenos Aires corresponde a la Autoridad Portuaria Provincial o a la Legislatura Provincial, dependiendo de la materia de que se trate, con excepción de aquellas que han quedado específicamente reservadas por norma de rango superior al Estado Nacional.

Capítulo V - Ocupación de espacios portuarios acuáticos y terrestres

Artículo 27: Ocupación. En los puertos de titularidad estatal, todos quienes pretendan su aprovechamiento especial y/u ocupación privativa o exclusiva no podrán llevarla a cabo sin contar a su respecto con título otorgado por la autoridad portuaria o por quién esta delegue.

Artículo 28: Intensidades de ocupación. A los fines antedichos, se entenderá por aprovechamiento especial y/o uso exclusivo lo siguiente:

- a) Aprovechamiento especial: Es el uso que implica un aprovechamiento especial del dominio público el que, sin impedir el uso común, supone la concurrencia de circunstancias tales como la peligrosidad o intensidad del mismo, preferencia en casos de escasez, la obtención de una rentabilidad singular u otras semejantes, que determinan un exceso de utilización sobre el uso que corresponde a todos o un menoscabo de éste.



- b) Uso privativo o exclusivo: Es uso privativo el que determina la ocupación de una porción del dominio público, de modo que se limita o excluye la utilización del mismo por otros interesados.

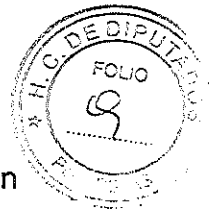
Artículo 29: Especies de títulos de ocupación. Los títulos jurídicos por los cuales se puede disponer el nacimiento de la situación de privilegio o franquicia que apareja alguna de las especies de utilización antes referidas son el permiso y la concesión, correspondiendo su otorgamiento a la autoridad portuaria.

Artículo 30: Características de los tipos de ocupación.

- a) Permiso: El título jurídico "permiso" quedará reservado a aquellas actividades de escasa relevancia económico- social y con exiguas o escasas inversiones asociadas, no pudiendo en ningún caso el mismo superar los 3 años de duración.
- b) Concesión: La "concesión" se otorgará para aquellos supuestos donde la explotación portuaria y la inversión asociada sean de tal envergadura que resulte insuficiente el plazo máximo establecido en párrafo anterior, en cuyo caso la ocupación podrá extenderse hasta un plazo de 30 años.
- c) Ejercicio de derechos reales. La ocupación sobre predios de titularidad dominial particular genera el derecho a su uso exclusivo, o a ceder el mismo. Igual alcance tendrá el derecho de superficie del que resulte titular el ocupante.

Artículo 31: Requisitos. Para el otorgamiento de todo permiso, concesión, o derecho real de superficie, en los puertos de titularidad provincial, la Autoridad Portuaria Provincial deberá arbitrar un procedimiento que garantice la concurrencia de interesados a través de una convocatoria pública. La reglamentación establecerá las normas mínimas a los que se deben sujetar quienes los administren y/o exploten.

Artículo 32: Acceso gratuita de inversiones fijas. En todos los casos de otorgamiento de permiso o concesión se deberá prever que las inversiones fijas



llevadas a cabo y que accedan de manera permanente al espacio cedido en uso revertirán de manera gratuita a favor de la Provincia de Buenos Aires.

Artículo 33: Onerosidad del uso. La utilización de los espacios acuático-terrestres de los puertos, será por regla de carácter onerosa. La reglamentación podrá establecer excepciones a esta regla.

Artículo 34: Acuerdos de anticresis. En caso de licitación de obras públicas para la construcción o reparación de puertos e instalaciones, muelles, elevadores, terminales de contenedores y toda otra instalación principal o accesoria, la administración comitente podrá celebrar acuerdo de anticresis.

Capítulo VI -FONDEADEROS

Artículo 35: Concepto. El fondeadero es un paraje ubicado en un espejo de agua que reúne las condiciones para fondear y/o amarrar embarcaciones, artefactos navales o flotantes, asiento de clubes náuticos, guarderías, astilleros, instalaciones para embarcaciones de pesca deportiva o artesanal y en general toda instalación que cumpliendo la función de puerto, quede regulada por el presente Capítulo de acuerdo a la Reglamentación.

Artículo 36: Alcance. Los espejos de agua de los cuerpos navegables, arroyos, canales y dársenas de jurisdicción provincial, podrán ser utilizados por los particulares, entidades oficiales y privadas para fondeadero de embarcaciones, artefactos navales o flotantes de acuerdo con las prescripciones de la presente ley y su reglamentación.

Artículo 37: Intervención del Municipio y reserva Provincial. La reglamentación deberá prever que los municipios queden facultados para habilitar Fondeaderos, dictar normas reglamentarias y complementarias de la presente ley para ser aplicadas dentro de su jurisdicción. Asimismo, procederán a determinar las zonas, otorgar permisos de uso y autorizar o efectuar construcciones de dársenas, canales, caletas, obras complementarias y dragado de las superficies destinadas a fondeaderos, mediante la retribución pecuniaria que se establezca. La autoridad portuaria Provincial, en ésa



oportunidad definirás unidades portuarias de similar naturaleza que los fondeaderos que se considerarán a sus diversos efectos Puertos Recreativos, aplicándose a los mismos las normas específicas pertinentes.

Artículo 38: Clasificación. A los efectos previstos en la presente ley, los fondeaderos se clasifican de la siguiente manera

- a) Fondeaderos fijos individuales, acordados a los propietarios para sus embarcaciones en una zona o distintas superficies.
- b) Fondeaderos fijos colectivos, acordados a clubes náuticos, astilleros, talleres, garajes fluviales y comercio en general para un conjunto de embarcaciones o flotantes.
- c) Fondeaderos accidentales, acordados a favor de los astilleros talleres, asociaciones o empresas, para fondear accidentalmente conjuntos indeterminados de embarcaciones o flotantes en espera de turno para reparación, traslado o completar operaciones. Los permisionarios serán responsables del funcionamiento del fondeadero.
- d) Fondeaderos para estacionamiento acordados a favor de empresas de navegación o asociaciones de lancheros que sirvan al tránsito de pasajeros, las que deberán funcionar conforme a las leyes y reglamentaciones vigentes.-
- e) Fondeaderos privados, en los espejos de agua que resulten de las construcciones de canales, caletas, dársenas y otras construcciones efectuadas o que se efectuaren por particulares o entidades privadas destinadas a fondeadero, cuyo funcionamiento será regido por lo que convinieren los interesados.

Artículo 39: Prohibiciones. Los municipios no podrán otorgar permisos de fondeadero en los siguientes casos:

- a) Frente a muelles, embarcaderos y escaleras liberadas al servicio público.
- b) Frente a las zonas libres y gratuitas que se concedieren mediante el permiso de uso para embarcaderos, escaleras, rampas de varaderos y surtidores de propiedad privada, siempre que esas instalaciones hayan sido construidas con autorización competente.



- c) En los espejos de agua que resulten de las construcciones de canales, caletas, dársenas y otras construcciones efectuadas o que se efectuaren por particulares o entidades privadas destinadas a fondeadero. En este caso los permisos individuales de fondeadero serán otorgados directamente por dichos particulares o entidades.

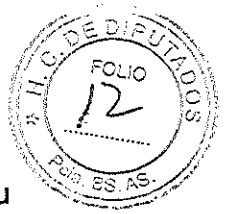
Artículo 40: Derecho del ribereño. El ribereño tiene derecho a un espejo de agua frente a la propiedad, adecuado a sus embarcaciones, así como preferencia en la asignación del lugar si se construyeren nuevos fondeaderos en los términos del artículo 38 inciso a). Se entiende por ribereño a quien fuere propietario o acreditare relación jurídica respecto de inmuebles que sean confinantes o tengan por límite al curso de agua.

Artículo 41: Prioridades. Cuando dos o más interesados soliciten permiso de ocupación para un mismo lugar, en los supuestos del presente capítulo se tendrá en cuenta el siguiente orden de prioridades:

- a) Propietarios ribereños en los términos del artículo 40.
- b) El de mayor antigüedad inmediata en el uso fondeadero.
- c) El que presente mejor aprovechamiento de la superficie de ocupación.
- d) El que se presente primero.
- e) Por sorteo en igualdad de condiciones.

Artículo 42: Permisos. Los permisos son intransferibles, tienen carácter precario y caducan por resolución de los municipios fundada en las siguientes causales, sin derecho a indemnización:

- a) Abandono de fondeadero.
- b) Falta de pago.
- c) A solicitud de los beneficiarios indicados en el artículo 40, teniendo el ocupante un (1) año para proceder a la entrega.
- d) Razones de interés general, en especial nuevas obras de mayor aprovechamiento.
- e) Por renuncia del permisionario que hubiere cumplido con las obligaciones pecuniarias previa entrega del fondeadero en forma en su caso.



- f) Cambio del destino o incumplimiento de la presente ley y su reglamentación.

Artículo 43: obras. En los casos de fondeaderos del artículo 39 inciso c) las obras deberán ser autorizadas previamente por el Municipio o por quien corresponda. Podrá revocarse la autorización de obra si se comprueba incumplimiento de las reglamentaciones vigentes y/o términos de la autorización, previa intimación a su adecuación.

Artículo 44: Canon. Los municipios establecerán las retribuciones por los permisos del artículo 38 y/o autorizaciones por las obras previstas en el artículo 37 teniendo en cuenta:

- a) Para los casos del artículo 38 inciso a) el metro cuadrado de la superficie que resulte de multiplicar la manga por la eslora máxima.
- b) Artículo 38, inciso b), c) y d), por metro lineal de costa.
- c) Artículo 38 inciso e), la retribución prevista en el inciso anterior de acuerdo a los metros lineales de costa del curso navegable al que accede inutilizada por las otras autorizadas.
- d) Para el caso de fondeaderos nuevos clasificados en el inciso a) del artículo 38, podrán también percibir un monto fijo del primer usuario como derecho de ingreso, proporcional al número de amarras que se habiliten y costo total actualizado a la fecha de pago, sin que ello altere los caracteres del artículo 42.
- e) Para los otros casos de obra que se autorizaren de acuerdo a lo dispuesto en la presente ley, los derechos que se dispongan. Los montos, plazos y multas serán establecidas por los municipios de conformidad con sus facultades orgánicas.

Artículo 45: Destino de la recaudación. Los fondos que se recauden serán destinados a:

- a) Inspección y mensura de los fondeaderos existentes.
- b) Mantenimiento de los mismos y adecuación de las riberas ha dicho efecto.



- c) Construcción de rampas, varaderos, plumas y cualquier obra destinada a botadura e izada de embarcaciones, de uso público.
- d) Dragados y limpieza de las zonas destinadas a fondeaderos.
- e) Construcción de nuevos fondeaderos y obras complementarias y mejoras de los existentes.

Exceptúense del destino previsto, los fondos percibidos en virtud de construcciones del artículo 44(inciso d)), cuando las mismas se hubieren encarado total o parcialmente con otros recursos.

Artículo 46: Sanciones. Toda ocupación de fondeadero u obra clandestina deberá pagar tres (3) veces la retribución vigente fijada para los permisos, sin perjuicio de su clausura si fuere decidida por la gravedad de la falta.

Artículo 47: Regulación. Cada municipio será el órgano de aplicación y reglamentara todo lo concerniente a los fondeaderos sitios en su jurisdicción con arreglo a lo dispuesto en la presente. Procederán a determinar las zonas, otorgar permisos de uso y autorizar o efectuar construcciones de dársenas, canales, caletas, obras complementarias y dragado de las superficies destinadas a fondeaderos, mediante la retribución pecuniaria que se establezcan

Capítulo VII: (E) Servicios Portuarios.

Artículo 48: Servicios portuarios esenciales. Se consideran servicios portuarios esenciales los siguientes:

- a) Remolque-maniobra.
- b) Amarre y desamarre de buques.
- c) Practicaje, en caso que este servicio sea necesarios por las características del puerto.
- d) Provisión de Agua potable.
- e) Recolección de residuos, achiques, limpieza de sentinas y deslastre de los buques tanqueros.
- f) Servicio de incendio.



g) Servicio de control de contaminación ambiental.

Artículo 49: Autoridad competente. Las actividades antedichas quedarán sujetas a la corroboración y fiscalización por parte de la autoridad portuaria provincial quien actuara en concurrencia con la autoridad nacional. Nacional.

Artículo 50: Servicios en puertos de uso público. En el marco de las actividades a que refiere el presente capítulo, la Autoridad Portuaria Provincial tendrá a su cargo hacer efectivo el cumplimiento de los siguientes puntos:

- a) Control y restricción al ingreso de embarcaciones: entendido en el sentido que esta actividad no podrá ser deservuelta por terceros sin contar al respecto con la correspondiente habilitación otorgada por la autoridad de cada puerto. Los servicios esenciales serán prestados directamente por los responsables de cada unidad portuaria o a través terceros bajo su responsabilidad solidaria;
- b) Control tarifario: será inherente a la Autoridad Portuaria Provincial, la potestad de fijar con carácter general las tarifas máximas que los prestadores de los servicios esenciales perciban de los usuarios.
- c) Estándares de calidad y cantidad: podrá asimismo la autoridad pública competente fijar estándares de calidad y cantidad del servicio a prestar, propendiendo en todo momento a una gestión eficiente y eficaz del servicio de que se trate.
- d) Obligación de prestación: quien tenga a su cargo la gestión del servicio, deberá obligatoriamente prestarlo a todos quienes lo requieran bajo condiciones de razonabilidad, conforme lo establezca la autoridad pública competente.

CAPITULO VIII.- Autoridad Portuaria Provincial:

Artículo 51: Autoridad. La Autoridad Portuaria Provincial será el único órgano competente para ejecutar la presente ley dictando las normas regulatorias pertinentes. Tendrá personería jurídica, patrimonio propio y competencia para



ejecutar por sí, los actos jurídicos necesarios para el cumplimiento de su cometido, entre ellos los derivados de los compromisos asumidos por la Provincia de Buenos Aires en el Acta de Transferencia de Puertos ratificado por la Ley 11.206.

Artículo 52: Dependencia Jerárquica. La Ley de Ministerios definirá el ámbito jurisdiccional con competencia jerárquica y administrativa sobre la Autoridad Portuaria Provincial. Esta detendrá y ejecutará en forma exclusiva las facultades, responsabilidades y deberes que se le asignan por ley. El Gobernador es la única autoridad que nombra y remueve sin necesidad de invocación de causa, al titular de éste órgano.

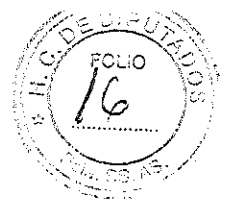
Artículo 53: Régimen económico. Los recursos que administre la Autoridad Portuaria estarán integrados por:

- a) Los ingresos portuarios que constituyen en los términos de la Ley 11.206, el "Fondo Provincial de Puertos";
- b) Las tasas por los servicios que preste a los integrantes del sistema portuario provincial.
- c) Las contribuciones que se impongan a las unidades portuarias con carácter general de conformidad con lo establecido en la presente y su reglamentación;
- d) Recursos fijados en el presupuesto anual de la Provincia de Buenos Aires financiado con las rentas generales;

Artículo 54: Constitución de derechos reales. La Autoridad Portuaria, los Municipios y/o los Entes Públicos No Estatales que gestionen y administren puertos de titularidad provincial, podrán constituir derechos de anticresis, usufructo o superficie en favor de terceros, con el fin de promover y afianzar las inversiones portuarias, observando los reglamentos que resulten de aplicación.

Artículo 55: Funciones de la Autoridad Portuaria Provincial. Además de las funciones indicadas en el artículo anterior, será el órgano competente para:

- a) Fijar los lineamientos y directivas que se establezcan como política portuaria por parte del Estado Provincial, fiscalizando su cumplimiento;



- b) Asesorar al Poder Ejecutivo en materia portuaria;
- c) Estimular y facilitar la inversión pública y privada en la explotación y operación de los puertos provinciales;
- d) Concentrar toda la información y documentación portuaria Provincial, elaborando el archivo provincial y las estadística sobre la materia;
- e) Representar en materia portuaria al Estado Provincial ante todas las autoridades Nacionales, Provinciales, Internacionales y terceros;
- f) Verificar el cumplimiento de las disposiciones que resulten del bloque normativo aplicable a todos los Puertos Provinciales;
- g) Retomar transitoriamente la administración y explotación de los Puertos Provinciales transferidos a los Municipios o Entes de Administración cuando los mismos requieran su intervención;
- h) Administrar y explotar transitoriamente los puertos cuando circunstancias especiales lo demanden;
- i) Otorgar las autorizaciones y habilitaciones según correspondade los nuevos puertos sitios en la Provincia de Buenos Aires;
- j) Trazar la línea de ribera en jurisdicción Portuaria;
- k) Actuar como agente de control, fiscalización y habilitante en materia ambiental dentro de la Jurisdicción Portuaria;
- l) Instrumentar la Seguridad Portuaria Provincial, dentro del ámbito territorial de los puertos no sometidos con exclusividad a la competencia de la autoridad marítima nacional.
- m) Autorizar las divisiones internas y/o zonificaciones de los espacios portuarios y aprobar los planos resultantes.
- n) Fijar la valuación periódica de los inmuebles sitios en las jurisdicciones portuarias a los efectos de constituir la base de aplicación de la TSI.



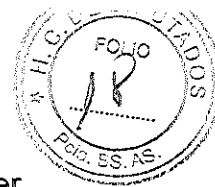
- o) Recaudar la TSI y transferir su producido al Fideicomiso de Infraestructura Portuaria.
- p) Emitir títulos ejecutivos derivados del incumplimiento de las obligaciones de los permisionarios o usuarios de puertos cuya titularidad y administración corresponda al Estado Provincial en forma directa y a los derivados del incumplimiento del pago de la TSI por parte de los Puertos.
- q) Mandar a cumplir los actos que dicte en el ejercicio de sus facultades, pudiendo recurrir a las fuerzas de seguridad portuaria, para tal cometido.

CAPITULO IX: Administración y explotación de los puertos de titularidad de la Provincia de Buenos Aires.

Artículo 56: Administración de puertos provinciales: Los puertos cuyo dominio y/o administración y explotación corresponda a la Provincia de Buenos Aires, que requieran habilitación Nacional, serán administrados y operados por Entes Públicos No Estatales. Estos Entes gozarán de personería jurídica y patrimonio propio con plena competencia para celebrar todos los actos jurídicos necesarios para cumplimiento de su objeto. Tendrán el compromiso económico de obtener una rentabilidad neta anual no inferior al 2,5 %. La autoridad de aplicación reglamentara el presente artículo.

Artículo 57: Composición del Directorio. Los Entes Públicos No Estatales serán dirigidos por un Directorio en el que estarán representados el Estado Provincial y Municipal, los permisionarios, los titulares de predios portuarios, las empresas prestadoras de servicios en el ámbito y los trabajadores. El Presidente del Directorio será el representante del Estado Provincial, debiendo contar con el perfil técnico-profesional acorde con la tarea encomendada. La mayoría de los miembros de los Directorios deberán representar a los sectores privados allí arraigados.

Artículo 58: Ley de creación. Los Entes Públicos No Estatales a los que se refieren los Artículos anteriores deberán ser creados por una Ley especial. Los



Consortios de Administración Portuaria creados por Decretos del Poder Ejecutivo que existieren al momento de la promulgación de la presente, deberán ser ratificados por una Ley Provincial dentro de los 360 días de esta fecha, debiéndose adecuar su nuevo estatuto a las condiciones aquí establecidas.

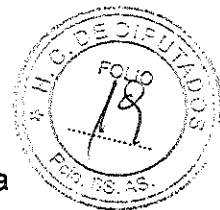
Artículo 59: Dirección Estratégica Portuaria. El conjunto de Consortios de Gestión Portuaria integraran la Comisión de Planificación y Fiscalización de la Actividad Portuaria Provincial. Esta comisión será presidida por la Autoridad Portuaria Provincial y se reunirá por convocatoria de su presidente, como mínimo 2 veces por año, la primera de ellas antes dentro de los 60 días de cada período. En su seno se diseñara la planificación integrada de gestión del conjunto de los puertos con criterio empresarial, procurando la complementación de los mismos y fijando objetivos para cada unidad en base a sus planes directores. La reglamentación indicará las demás normas de funcionamiento y acciones de la Comisión.

Capitulo X: Fondo Fiduciario de Infraestructura Portuaria Provincial.

Artículo 60: Creación. Créase el fondo fiduciario de infraestructura portuaria provincial, el cual se integrará con el 100 % de la facturación de la tasa sustituta inmobiliaria (TSI) de cada uno de los puertos situados en el territorio de la Provincia de Buenos Aires, sean estos del Estado Provincial o de los particulares y de todas sus categorías en la medida que estén alcanzados por dicha percepción. El Estado provincial podrá realizar aportes específicos al fondo con destino a obras portuarias programadas por el mismo.

Artículo 61: Destino. Este fondo tendrá como único destino contribuir a la financiación y ejecución de las obras de infraestructura que se sitúen fuera de los puertos y que sirvan fundamentalmente a garantizar la logística y las vías de transporte de la mercadería comercializada en los mismos.

Artículo 62: Administración del fondo. El Fondo será administrado por la Autoridad Portuaria Provincial, que será fiscalizada en esta tarea por un Comité



de Puertos. El Administrador será el responsable civil y penalmente de la administración del fondo.

Artículo 63: Comité de Puertos: Se integrará con la representación de todas las categorías de puertos habilitados en la provincia, debiendo guardar proporcionalidad el número de representantes con los aportes que cada una de ellas en su conjunto, efectúen al fondo. El comité será presidido por el representante de la categoría portuaria que aporte los mayores aportes y tendrá amplias facultades de control sobre la ejecución de las obras que se financien con el Fondo de Infraestructura Portuaria. La Autoridad Portuaria Provincial confeccionará un reglamento de funcionamiento dentro de los 90 días de sancionada la presente que deberá aprobarse por el Comité en el que debe incorporarse su obligación de rendir cuentas a éste anualmente de la administración. .

Artículo 64: Funciones del Comité. Tendrá específicamente la función de contralor del manejo de los fondos, aprobar el presupuesto de gastos anuales, establecer el orden de las obras que se ejecutarán y aprobar los procesos licitatorios de las mismas.

Artículo 65: Competencia. Para la consecución de los fines de éste Fondo Fiduciario, la autoridad portuaria provincial será competente para celebrar todo tipo de actos jurídicos tendientes al cumplimiento de su objeto, debiendo contar con la aprobación del Comité en los casos que la Ley y el reglamento así lo establezcan.

Artículo 66: Controversias. El Poder Ejecutivo Provincial será la última instancia de decisión de todas las controversias que pudieren suscitarse en la consecución del objeto del fondo y encontrare disidencias entre el Comité de Puertos y la Autoridad Portuaria Provincial.

Capitulo XI: PUERTO SECO - Áreas logísticas de concentración y distribución de cargas:

Artículo 67: Definición. Un área logística es una terminal de transporte intermodal terrestre conectada directamente a uno o varios puertos marítimos o fluviales, con una vía de transporte de gran capacidad, donde los clientes pueden dejar/recoger (consolidar la carga) sus unidades estandarizadas de carga, como si operasen directamente con un puerto marítimo o fluvial y que se encuentra habilitado para realizar el despacho de Aduana. Se las denomina indistintamente como Puerto Seco.

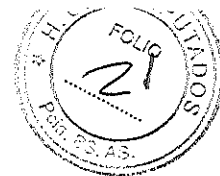
Artículo 68: Creación. Las áreas logísticas provinciales serán creadas por Decreto del Poder Ejecutivo de acuerdo a las condiciones establecidas en el Artículo anterior y aquellas que específicamente se establezcan en la reglamentación.-

Artículo 69: Promoción. La Autoridad Portuaria llevara adelante las gestiones necesarias ante organismos nacionales y provinciales para la instalación de áreas logísticas en el interior de la Provincia. Actuará como órgano encargado de coordinar con los demás estamentos provinciales la elección de los sitios para su concreción.

CAPITULO XII: Seguridad portuaria complementaria

Artículo 70: competencia. La Autoridad Portuaria Provincial tendrá su ámbito de actuación en materia de seguridad sobre las personas y bienes dentro del espacio terrestre de los puertos ubicados en la Provincia de Buenos Aires, la que se desarrollara en forma coordinada con las Autoridades Nacionales con competencia específica.

Artículo 71: Fuerza de seguridad portuaria. La Autoridad Portuaria Provincial estará facultada para gestionar conjuntamente con el Ministerio con competencia específica, la creación en el ámbito de su jurisdicción, de una fuerza de seguridad portuaria provincial. La función de este cuerpo se circunscribe a los espacios terrestres de los puertos estatales y/o de los particulares en forma complementaria con la Autoridad Marítima Nacional.



Artículo 72: Alcance de su intervención. Independientemente de lo establecido en el artículo anterior, también podrá actuar en aquellos casos en que la Autoridad Marítima expresamente autorice su intervención en su ámbito de actuación dentro de un puerto o limitando su intervención en dichos lugares por delitos o faltas que en ellos se cometan, adoptando las medidas preventivas para asegurar a los autores y cómplices, dando inmediato aviso a la Autoridad Nacional.

CAPITULO XIII: Normas complementarias.

Artículo 73: Relevamiento. La Autoridad portuaria Provincial realizará el relevamiento integral de la totalidad de los puertos ubicados en la Provincia de Buenos Aires dentro de los 180 días de la publicación de esta ley, con el objeto de contar con la información que permita cumplimentar lo prescripto en la misma.

Artículo 74: Régimen transitorio del Personal.- El personal que revistiera en el ámbito de la Subsecretaria de Actividades Portuarias al momento de entrar en vigencia la presente ley, continuará con su situación de revista, sin que se alteren sus condiciones de trabajo por un plazo de 180 días. Durante éste deberán optar entre incorporarse al personal de la Autoridad Portuaria Provincial y regirse por los estatutos legales generales de la Administración Pública, o hacerlo en alguna unidad portuaria o Consorcio de Administración Portuaria Provincial respetándose en éste caso su situación de revista. Las unidades de destino deberán aceptar su incorporación.


Artículo 75: Aplicación. La presente ley deberá ser reglamentada dentro de los 90 días de su promulgación. Desde esta fecha la autoridad de aplicación contara con un plazo no mayor a los 180 días para su total aplicación.

Artículo 76: Etapas. La Reglamentación podrá prever la implementación en etapas, las que en su conjunto no podrán extenderse más allá de los plazos previstos en el artículo anterior.



Artículo 77: Derogaciones. Quedan derogadas todas las normas que contradigan la presente ley desde el momento en que ésta última se aplique a las situaciones previstas en ellas.

Artículo 77: De forma.


Lic. GUILLERMO ESCUDERO
Diputado Provincial
H.C. Diputados Pcia. Bs. As.



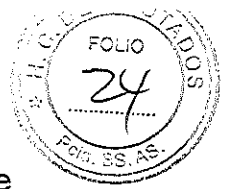
*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

FUNDAMENTOS

La presente iniciativa legislativa, sustancialmente reproduce la que diere origen al proyecto D- 1283 18/19 propuesto por los Diputados de mandato cumplido, María Alejandra Martínez y Juan Manuel Cheppi, iniciativa que a la fecha ha perdido estado parlamentario.

He introducido pequeñas modificaciones que no alteran la idea originaria y propongo por este medio a mis colegas legisladores, nuevamente abordar una problemática de notable actualidad y que espera aún una norma local integral que ordene e impulse el funcionamiento de los puertos en nuestra provincia.

Entiendo apropiado recordar que las Provincias Argentinas toman intervención en el tema desde que se produjo el cambio de paradigma en relación a las instalaciones portuarias en el País a principio de la década del 90, constituyendo un hito de esta nueva etapa la sanción de la **Ley 24093**. Se puede afirmar que hasta ese momento todos los puertos eran explotados y administrados por una empresa nacional, monopólica y estatal: AGP S.E. y las provincias sólo regulaba los embarcaderos y fondeaderos. A partir de la sanción de la Ley Nacional de puertos, se altera profundamente la situación previa, por un lado se admite la existencia de puertos de particulares incorporando al sector privado en el desarrollo del sistema portuario y por el otro, comienza el proceso de liquidación de AGP S.E. – que nunca se concluyó - con la transferencia de los puertos públicos a las provincias. Se redefinió así el rol del Estado Nacional y del Provincial, el primero se desprendió de su carácter de operador directo de los puertos y asumió el rol de fiscalizador del sistema portuario y autoridad de aplicación de la ley Nacional, transfiriendo la titularidad de todas las unidades portuarias a las provincias *para que las*



administren y exploten sin casi ningún condicionamiento, más allá de los que inicialmente se incorporaron a las actas correspondientes.

La Provincia de Buenos Aires fue la jurisdicción que más puertos recibió y con gran heterogeneidad entre ellos, la transferencia se llevó a cabo en tres etapas y comprendió **16** (dieciséis) unidades portuarias. En la primera se recibieron **12 puertos**, a saber: San Nicolás, San Pedro, Zárate, Campana, Baradero, Ramallo, Tigre, San Isidro, Olivos, La Plata, Mar del Plata y Carmen de Patagones; en la segunda **2 puertos**, Bahía Blanca y Quequén, con la obligación de crear consorcios de gestión portuaria autónomos; y en la tercera otros **2**, Dock Sud y Coronel Rosales. Cabe destacar entonces, que el Estado Provincial pasó a ser titular y responsable primario de la explotación y administración de este variado e importante complejo.

La responsabilidad asumida con este conglomerado de unidades portuarias determinan la necesidad de elaborar una planificación de una estrategia empresarial común relacionada con la administración y explotación de los puertos de titularidad del Estado Provincial, también nos adelanta dos roles de distinta naturaleza que debe cumplir el Estado no siempre debidamente diferenciados. Por un lado lo expresado derivado de su condición de titular, pero por otro debe asumir su condición de impulsor de las políticas públicas que aborden toda la problemática relacionada con los puertos, eslabones esenciales de una cadena logística que principia en los lugares de producción de bienes y productos y que necesitan imperiosamente vías de salidas para su exportación e importación. Aquí los alcanzados son todos los puertos existentes en la Provincia, particulares, públicos, pequeños etc. y los afectados no se limitan a los productores de la Provincia sino de todo el país. La responsabilidad en éste sentido es enorme.

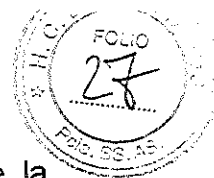
En las últimas décadas se han producido cambios significativos a partir de experiencias que han marcado un nuevo rumbo en las tendencias internacionales en la materia. Estos cambios afectan prácticamente todos los aspectos del funcionamiento de los puertos y en particular sus bases legales y organizativas. Repárese en la evolución que han sufrido a lo largo del tiempo los diferentes modelos de gestión portuaria, pasando de considerar a los



puertos como infraestructuras para atender el transporte por agua, luego extendiendo su mirada hacia la tierra circundante (hinterland), y hoy considerados partes centrales de amplias y complejas cadenas logísticas, nodos multimodales incluso con capacidad e instalaciones para transformar los productos. Esta modificación sustancial del cometido portuario genera la necesidad de cambiar la mirada y en el mismo sentido las acciones, objetivos y fines de la administración portuaria y la consiguiente variación normativa. Así entonces también aparece evidente la necesidad de modificar la solución institucional, aspecto que se aborda en el proyecto. Se propugna en la gestión de las unidades de titularidad Provincial una nueva estructura organizativa que garantice la adaptación del concepto de puertos, la planificación de cada unidad, la consideración de la diversidad de intereses existentes en cada uno, pero coordinados en un órgano plural de dirección estratégica común.

La participación del Estado Provincial en el ámbito portuario como operador directo de los puertos, tal como ya se expresara, fue el objeto central de la transferencia (desde la Nación), pero claramente no agota su incumbencia. Aparece un **nuevo cometido del Estado Provincial con relación a la materia portuaria**, ya no como un operador más del sistema –el más importante del mismo- derivado de su condición de “titular” de varios puertos, sino como autoridad pública impulsora, ordenadora y fiscalizadora de toda la actividad, siempre en el ámbito de su competencia local. A poco de andar se empieza a visualizar además un **conjunto de cuestiones portuarias que han quedado excluidas de la esfera federal**. Este remanente ha generado un núcleo de “materia portuaria de competencia local” que está sin regulación y es uno de los aspectos centrales a abordar; a modo de ejemplo citamos algunos segmentos (que así surgen de la propia ley 24093 y fundamentalmente por la falta de avocación del Estamento Nacional por distintas razones para atender y regular estos puntos) que van generando un conjunto de competencias residuales sobre la materia y que importan asumir un nuevo rol de la Provincia, ahora ya no como “titular” y operador de puertos (empresario portuario), sino como autoridad pública provincial encargada de **diseñar e impulsar una Política Pública Provincial para todo el sector (público y privado)**. Esta nueva función la advertimos en: **1) Habilitación de**

puertos provinciales (por ejemplo pesca artesanal). Los puertos provinciales y municipales han quedado fuera de las potestades habilitantes del Estado Nacional, éste interviene sólo con relación a los que involucren el comercio internacional o interprovincial (**Art.4 Ley 24093**). La Provincia carece de un procedimiento para su habilitación, existiendo un vacío legal sobre el particular. Esto además inhibe la promoción de su desarrollo en los partidos bonaerenses con frente costero sin instalaciones portuarias habilitadas. **2) Habilitación de puertos recreativos.** Según la ley Nacional (Art.6to. apart.3) los puertos se dividen en razón de su destino en: a) Comerciales; b) Industriales y c) Recreativos en general (deportivos, científicos o turísticos locales, categoría residual). En el Art. 5to tercer párrafo del Decreto 769/1993 reglamentario de la Ley Nacional se establece que ***“Los puertos o instalaciones portuarias que no se encuentren afectados al comercio o a la industria están excluidos de la obligación de trámite de “habilitación” por el Poder Ejecutivo Nacional, pero no obstante deberán cumplir con las disposiciones que dicten las autoridades competentes nacionales y provinciales respecto a seguridad de la navegación y contaminación ambiental...”***. Sin dudas la Provincia de Buenos Aires es la jurisdicción con mayor cantidad de puertos recreativos (en los términos de la ley), existen más de 100 clubes y guarderías náuticas en el litoral fluvial y marítimo, a los que deben sumarse puertos para lanchas que realizan servicios de transporte de pasajeros, astilleros y amarraderos de distintos tipos. Aquí también hay una competencia que asumir a fin de reglar los procedimiento que permitan realizar el control, fiscalización y promoción de todo el vasto universo de este tipo de instalaciones, velar por la seguridad de las actividades que se desarrollan en ése ámbito y promocionarlas para impulsar su desarrollo. Hoy sigue vigente el Decreto Ley 9297/79 como única norma para regular este sector. **3) Incumbencia del Estado Provincial en el trámite de habilitación Nacional de los puertos de particulares radicados en las costas bonaerenses.** Según la misma Ley Nacional (Art.2), los puertos están constituidos por un ámbito acuático y otro terrestre. Dado que *la titularidad de los ríos y mares navegables son bienes del Dominio Público de la Provincia*, no podría afectarse el espacio acuático para un uso total o parcialmente exclusivo de un particular, sin requerir el asentimiento del Estado Provincial. Hasta hoy este claro derecho



de la Provincia no se considera debidamente al momento de tramitarse la habilitación de puertos en el ámbito Nacional. **4) Incorporación de los Puertos de particulares en las políticas generales en materia portuaria que impulse la Provincia.** Toda vez que una de las principales consecuencias del nuevo régimen legal de Puertos es la existencia de "Puertos de los Particulares –privados o públicos-", localizándose en la Provincia de Buenos Aires 23 terminales portuarias de este tipo ubicadas en el litoral fluvial, que constituyen parte de la oferta portuaria instalada y que debe necesariamente ser considerada para el trazado de las políticas públicas. Su consideración a la hora de diseñar obras de infraestructura externa, rutas, accesos, canales, o impulso de creación de zonas logísticas interiores, proyecciones de tendido de redes ferroviarias, etc., nos indican que el Estado Provincial no sólo debe conocer su existencia y características, sino también sus planes a mediano y largo plazo, para coordinar sus políticas públicas relacionadas e involucrarlos en las mismas. Este listado parcial de nuevos cometidos ya nos advierte que el Estado Provincial tiene roles perfectamente diferenciados con relación a la materia y, en consecuencia, sería una opción a considerar, el contar con órganos competentes también diversos, ***uno derivado de su condición de titular de un variado complejo portuario, y otro como mentor de políticas públicas generales, con competencia sobre" todas " las instalaciones portuarias sitas en la provincia,*** habilitante de los puertos provinciales, articulador con las distintas áreas del gobierno nacional, provincial y municipal, con quienes deberá actuar en forma coordinada en el ámbito de sus competencias, promotor del desarrollo y fiscalizador de la actividad.

La geografía de nuestro país, caracterizada por grandes distancias entre los lugares de producción y los de despacho, obliga a generar un óptimo sistema logístico donde los puertos juegan un rol muy importante, del costo y eficiencia de esta cadena depende la viabilidad económica de muchos emprendimientos productivos. Ignorar esto repercute en la **falta de competitividad de la economía regional y nacional** que necesita de puertos baratos y eficientes para integrarse al comercio mundial, por lo que no debe perderse de vista que por la Provincia de Buenos Aires circula el 60 por ciento



de la producción nacional y por sus puertos sale el 40 por ciento de las exportaciones totales.

Por lo hasta aquí expuesto y con la convicción de que la Provincia cuente con una herramienta adecuada que contenga y sintetice todos los temas que hacen a la actividad portuaria para su mejor y más eficiente administración y regulación, se presenta este proyecto de ley entendiendo que aborda en forma integral la problemática del sector.

El contenido preciso de las prescripciones propuestas se ha definido considerando los distintos proyectos elaborados en el poder legislativo y en las audiencias celebradas con representantes del poder ejecutivo en el ámbito de la Comisión de Pesca, Puertos e Intereses Marítimos de la Cámara de Diputados. No obstante la tarea realizada para condensar una propuesta abarcativa del amplio espectro a regular, será decisivo para la suerte final del proyecto en análisis y en última instancia la redacción definitiva de la ley, el tratamiento legislativo al que se lo someta, que indefectiblemente debe ser de amplia participación de los sectores que actúan en el ámbito portuario, sin excepciones, a fin de enriquecerlo técnicamente y contar con el mayor consenso posible.

Con el convencimiento de la importancia del tema y la oportunidad para su abordaje, (resulta fundamental la pronta regulación provincial del mismo) en base a la experiencia recogida en el ámbito provincial, solicitamos a las diputadas y los diputados que acompañen con su voto el presente Proyecto de Ley.



GUILLERMO ESCUDERO
Diputado Provincial
C. Diputados Pcia. Bs. As.