

Correo Argentino Suc. 43 (B)	FRANQUEO A PAGAR Cuenta N° 420
	TARIFA REDUCIDA Concesión N° 3146

REPUBLICA ARGENTINA

# DIARIO DE SESIONES

## CAMARA DE SENADORES DE LA NACION

30ª REUNIÓN — 16ª SESIÓN ORDINARIA — 18 DE SEPTIEMBRE DE 1991

Presidencia del señor vicepresidente de la Nación,  
doctor **EDUARDO A. DUHALDE**  
y del señor vicepresidente 1º del Honorable Senado,  
doctor **LUIS A. J. BRASESCO**

Secretarios: señores **HUGO RAÚL FLOMBAUM** y **ÁNGEL LEÓNIDAS ABASTO**  
Prosecretarios: señores **MARIO DÉLFOR FASSI** y **DONALDO ANTONIO DIB**

### PRESENTES:

AGUIRRE LANARI, Juan Ramón  
AMOEDO, Julio A.  
BENÍTEZ, Alfredo L.  
BITTEL, Deolindo F.  
BRASESCO, Luis A. J.  
BRAVO, Leppoldo  
BRAVO HERRERA, Horacio F.  
BRITOS, Oraldo N.  
COSTANZO, Remo José  
FIGUEROA, José Oscar  
GASS, Adolfo  
GROSSO, Edgardo Roger M.  
GURDULICH de CORREA, Liliana  
JIMÉNEZ MONTILLA, Arturo I.  
LAFFERRIÈRE, Ricardo E.  
LOSADA, Mario Aníbal  
LUDUEÑA, Felipe  
MAC KARTHY, César  
MALHARRO de TORRES, Margarita  
MARÍN, Rubén Hugo  
MAZZUCCO, Faustino M.  
MOLINA, Pedro E.  
NIEVES, Rogelio J.  
OTERO, Edison

POSLEMAN, Eduardo A.  
RIVAS, Olijela del Valle  
RODRÍGUEZ SAÁ, Alberto J.  
ROMERO, Juan Carlos  
ROMERO FERIS, José A.  
RUBEO, Luis  
SAMUDIO GODOY, Wilfrido  
SÁNCHEZ, Libardo N.  
SAPAG, Elías  
SOLARI YRIGOYEN, Hipólito  
STORANI, Conrado  
TRILLA, Juan  
VACA, Eduardo P.  
VELÁZQUEZ, Héctor

### AUSENTES, POR ENFERMEDAD:

CONCHEZ, Pedro A.  
LEÓN, Luis Agustín

### AUSENTE, EN COMISION:

MENEM, Eduardo

### AUSENTES, CON AVISO:

GENOUD, José  
JUÁREZ, Carlos A.  
SAADI de DENTONE, Alicia  
SOLANA, Jorge D.

**XLV. Proyecto de comunicación del señor senador Rubeo por el que se solicita la declaración de interés nacional de la Feria de las Colonias, a realizarse en Esperanza, Santa Fe. (S.-728/91.) (Pág. 2716.)**

#### 5. Homenajes:

- I. En conmemoración del 10º aniversario del fallecimiento del doctor **Ricardo Balbín.** (Página 2716.)
  - II. A la memoria del doctor **Vicente Solano Lima.** (Pág. 2722.)
  - III. Con motivo del 40º aniversario de la creación de la **Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados.** (Página 2726.)
6. Consideración en particular del dictamen de las comisiones de **Asuntos Administrativos y Municipales, de Obras Públicas, de Transportes, de Presupuesto y Hacienda y de Economías Regionales** en los proyectos de ley sobre política portuaria. (S.-30, 87 y 210/90.) Se aprueba con modificaciones. (Pág. 2727.)
  7. Consideración del dictamen de las comisiones de **Obras Públicas y de Transportes** en el proyecto de comunicación de los señores senadores **Benítez y Snopek** por el que se solicita la reparación de la ruta nacional que une el río de **Las Pavas** y el río **Piedras**, en **Jujuy.** (S.-1.440/90.) Se aprueba. (Página 2736.)
  8. Consideración del dictamen de las comisiones de **Obras Públicas y de Transportes** en el proyecto de comunicación del señor senador **Genoud** por el que se solicitan reparaciones en la ruta nacional 3, en **Tierra del Fuego.** (S.-740/90.) Se aprueba. (Pág. 2737.)
  9. Consideración del dictamen de las comisiones de **Obras Públicas y de Transportes** en el proyecto de comunicación de los señores senadores **Benítez y Snopek** por el que se solicita la reparación de la ruta nacional 9, entre las ciudades de **San Salvador de Jujuy y La Quiaca.** (S.-1.389/90.) Se aprueba. (Pág. 2738.)
  10. Consideración del dictamen de las comisiones de **Transporte y de Turismo** en el proyecto de comunicación de los señores senadores **Bravo y Posleman** por el que se solicita se deje sin efecto la anulación del servicio de pasajeros del llamado **Tren a las Nubes.** (S.-57/91.) Se aprueba su pase al Archivo. (Pág. 2739.)
  11. Consideración del dictamen de las comisiones de **Agricultura y Ganadería y de Población y Desarrollo** en el proyecto de comunicación del señor senador **Mazzucco** por el que se solicita ayuda para la **recuperación ganadera** en diversas localidades de **Río Negro.** (S.-288/91.) Se aprueba. (Página 2740.)

12. Consideración del dictamen de las comisiones de **Cultura y de Presupuesto y Hacienda** en el proyecto de ley del señor senador **Solari Yrigoyen** por el que se declara a 1993 "Año de las poblaciones indígenas del país". (S.-95/91.) Se aprueba. (Pág. 2742.)
13. Consideración del dictamen de la **Comisión de Asuntos Constitucionales, de Recursos Hídricos y de Obras Públicas** en el proyecto de resolución del señor senador **Samudio Godoy** y otros señores senadores por el que se crea una **comisión especial de seguimiento** de lo relativo a la **Hidrografía Paraguay-Paraná.** (S.-217/91.) Se aprueba. (Pág. 2743.)
14. Consideración del dictamen de la **Comisión de Asuntos Constitucionales** en el proyecto de ley en revisión por el que se modifica la **Ley de Caducidad de Expedientes.** (C.D.-18/91.) Se aprueba. (Pág. 2745.)
15. Consideración del dictamen de las comisiones de **Asuntos Administrativos y Municipales y de Presupuesto y Hacienda** en el proyecto de ley en revisión por el que se modifica la **Ley de Autarquía** a la **Administración Nacional de Aduanas** respecto de la distribución de fondos. (C.D.-132/90.) Se aprueba. (Pág. 2746.)
16. Consideración del dictamen de las comisiones de **Asuntos Administrativos y Municipales y de Interior y Justicia** en el proyecto de comunicación del señor senador **Romero Feris** por el que se solicitan informes acerca de la adjudicación de un concurso privado destinado a la adquisición de **pistolas semiautomáticas** con destino a **organismos policiales.** (S.-305/91.) Se aprueba. (Pág. 2747.)
17. Consideración del dictamen de las comisiones de **Asuntos Administrativos y Municipales y de Presupuesto y Hacienda** en el proyecto de resolución del señor senador **Velázquez** por el que se incorpora al plantel de traductores del **Honorable Senado** a un traductor de portugués. (S.-273/91.) Se aprueba. (Pág. 2749.)
18. Consideración del dictamen de las comisiones de **Asuntos Administrativos y Municipales y de Comunicaciones y de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa** en dos proyectos de comunicación, uno del señor senador **Lafferrière** y otro de los señores senadores **León y Storani** por los que se solicitan informes sobre diversos aspectos del control a las licenciatarias de la **Comisión Nacional de Telecomunicaciones.** (S.-1.431 y 1.462/90.) Se aprueba. (Pág. 2750.)
19. **Moción de reconsideración** formulada por el señor senador **Bravo Herrera** de la votación a que se refiere el punto 17 de este sumario. Se rechaza. (Página 2752.)
20. Consideración del dictamen de la **Comisión de Presupuesto y Hacienda** en el proyecto de comunicación del señor senador **Rubio** por el que se so-

88. **Consideración del dictamen de la Comisión de Cultura en el proyecto de resolución de la señora senadora Malharro de Torres por el que se auspicia el premio Malvinas.** (S.-523/91.) Se aprueba con **modificaciones.** (Pág. 2823.)
89. **Consideración del dictamen de las comisiones de Educación y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el que se otorga una asignación especial para la restauración de la cámara de evisceración de la Facultad de Ciencias Médicas de la ciudad de Rosario.** (C.D.-55/91.) Se aprueba. (Pág. 2824.)
90. **Manifestaciones de los señores senadores Rubeo y Aguirre Lanari acerca del tratamiento sobre tablas de dos proyectos.** (Pág. 2824.)
91. A **moción del señor senador Molina** se considera sobre tablas por la Cámara constituida en **comisión** y se aprueba el **proyecto de ley** en revisión por el que se dispone la construcción de nuevas instalaciones para el **Escuadrón 43 de Gendarmería Nacional en Río Turbio, Santa Cruz.** (C.D.-68/91.) (Pág. 2826.)
92. **Consideración sobre tablas del proyecto de declaración del señor senador Cass sobre el cuadragésimo aniversario de la aprobación de la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados.** (S.-657/91.) Se aprueba. (Pág. 2827.)
93. **Consideración sobre tablas del dictamen de la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto en los proyectos de declaración de los señores senadores Solari Yrigoyen, Cass, Lafferrière y Rivas, por los que se expresa pesar por los incidentes que enlutan a la Federación Yugoslava.** (S. 402, 425, 451 y 559/91.) Se aprueba un proyecto de **declaración.** (Pág. 2828.)
94. **Consideración sobre tablas del proyecto de comunicación del señor senador Rubeo por el que se solicita se declare de interés nacional la "Feria de las Colonias", a realizarse en Esperanza, Santa Fe.** (S.-728/91.) Se aprueba. (Pág. 2829.)
95. **Consideración sobre tablas del proyecto de comunicación del señor senador Trilla por el que se solicitan informes acerca de la aplicación de la ley 23.639, por la que se dispone la construcción de un monumento a la memoria del doctor Ricardo Balbín.** (S.-743/91.) Se aprueba. (Pág. 2829.)
96. **Postergación para la próxima sesión ordinaria de la preferencia acordada para la sesión de hoy respecto del proyecto de ley sobre Régimen Federal de Pesca.** (S.-541/90.) Se aprueba. (Pág. 2829.)
97. **Postergación para la última sesión del período ordinario de sesiones de la consideración de los órdenes del día 230 y 369, relativos al traslado de la capital.** Se aprueba. (Pág. 2830.)
98. **Moción de preferencia formulada por el señor senador Bravo Herrera para considerar en la pró-**

xima sesión, con despacho de comisión o sin él, el **proyecto de comunicación** del que es autor por el que se solicitan **informes** acerca del diario "**Página 12**". (S.-557/91.) Se aprueba. (Pág. 2831.)

99. **Manifestaciones de los señores senadores Amoedo y Rodríguez Saá respecto del tratamiento de los órdenes del día 230 y 369 relativos a la ley de Traslado de la Capital.** (Pág. 2832.)

100. **Apéndice:**

- I. **Sanciones del Honorable Senado.** (Pág. 2833.)
- II. **Nómina de expedientes que pasan al Archivo en virtud de la ley 13.649 de caducidad.** (Pág. 2837.)

—En Buenos Aires, a las 17 y 55 del miércoles 18 de septiembre de 1991:

**Sr. Presidente.** — Queda abierta la sesión.

1

**IZAMIENTO DE LA BANDERA NACIONAL**

**Sr. Presidente.** — Invito al señor senador por Corrientes doctor José A. Romero Feris a izar la bandera patria.

— Puestos de pie los presentes, el señor senador José A. Romero Feris procede a izar la bandera nacional en el mástil del recinto. (Aplausos.)

2

**PLAN DE LABOR**

**Sr. Presidente.** — Tiene la palabra el señor senador por San Luis.

**Sr. Britos.** — De acuerdo a lo resuelto ayer en la reunión de presidentes de bloque, hago moción para que se apruebe el siguiente plan de labor: al finalizar la reunión de hoy, pasar a cuarto intermedio hasta mañana a las 14 a fin de recibir un informe del señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos acerca del estado de las deudas entre las provincias y la Nación

**Sr. Storani.** — Pido la palabra.

**Sr. Presidente.** — ¿Admite la interrupción, señor senador?

**Sr. Britos.** — Sí, señor presidente.

**Sr. Storani.** — Se trata del mismo asunto.

Soy autor de un proyecto de interpelación aprobado por unanimidad en esta Cámara. Hábíamos convenido en su momento que la fecha sería fijada la semana pasada juntamente con el señor presidente provisional, señor senador

de los Refugiados en 1951 y el Protocolo de 1967, documentos a los que se han adherido más de cien países.

Esta institución, señor presidente, brinda protección a toda persona que debido a fundados temores de ser perseguida en razón de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social u opinión política, se encuentra fuera del país de su nacionalidad y no pueda, o a causa de dichos temores no quiera, acogerse a la protección de tal país, o que careciendo de nacionalidad y hallándose a consecuencia de tales acontecimientos fuera del país donde antes tuviera su residencia habitual, no pueda, o a causa de dichos temores no quiera, regresar a él.

Los que vivimos la pesadilla de los años de plomo en nuestro país y hubimos de seguir la vía del exilio, sabemos en carne propia lo que significa una protección como la que brinda el ACNUR. La pendular historia de este siglo ha traído como consecuencia que fueran las playas de nuestro continente las primeras en recibir refugiados de allende el mar. En la década del 70, por el contrario, fueron nuestros pueblos los que debieron ir a otros países en esa calidad, como Suecia, Alemania, Dinamarca, y por supuesto muchos países latinoamericanos.

Para terminar, señor presidente, además de reiterar mi solidaridad con esa obra benemérita, quiero expresar el deseo de que muy próximamente estemos en condiciones, después de agradecer la obra cumplida, de pedir la disolución de la Oficina porque el mundo entero, sin exclusiones, llegó a ser el mejor lugar para que el hombre viva y se realice. Hoy parece una utopía pero muchas otras cosas también así se vislumbraban hace pocos años y hoy son realidad. ¿Por qué ésta no ha de cumplirse? En este deseo y en este ruego dejo rendido el homenaje a esta benemérita institución".

**Sr. Presidente.** — Tiene la palabra la señora senadora por Santa Fe.

**Sra. Gurdulich de Correa.** — En nombre del bloque justicialista nos sumamos a este justo homenaje al alto comisionado de las Naciones Unidas para los refugiados. Surgido hace más de cuarenta años, por su labor ininterrumpida y eficaz ha merecido que se le otorgara el Premio Nobel de la Paz en dos oportunidades: en 1954 y en 1981.

Desde 1949, cuando Naciones Unidas dictó la resolución para su creación, se han sumado a su funcionamiento más de cien países de todas las latitudes. Su labor, como bien lo mencionó el

señor senador por Buenos Aires, está por encima de cualquier tipo de discriminaciones ideológicas, políticas, raciales o religiosas. Su tarea pasa exclusivamente por la defensa de los derechos y de la integridad personal y jurídica de todos aquellos que se ven afectados por circunstancias de conmoción política de cualquier signo.

Señor presidente; más allá de las contingencias, el ACNUR ha buscado soluciones permanentes que superando los paliativos pudieran contribuir seriamente a la causa de la paz.

En este momento, en que las últimas expresiones de la llamada "guerra fría" están siendo borradas de la historia y que un nuevo orden universal está en germen, resulta especialmente oportuno este homenaje a una institución que ha sido precursora y que fue y seguirá siendo una avanzada para la paz en este mundo en crisis.

**Sr. Presidente.** — Tiene la palabra el señor senador por San Juan.

**Sr. Posleman.** — Señor presidente: brevemente, quiero expresar la adhesión de los partidos provinciales a esta institución que ha prestado y presta importantes servicios a la humanidad.

Como aquí se ha señalado, las dificultades que sufren grupos raciales, religiosos o políticos, a través de los distintos acontecimientos de orden mundial, han hecho de este organismo un elemento de apoyo que también sirve para reconfortar a quienes padecen tales infortunios. Creemos que la alta tarea que ha cumplido es merecedora de este homenaje que está rindiendo el Senado de la Nación.

También deseamos adherirnos a la expresión de deseos formulada, de que la humanidad entre en una etapa de convivencia y comprensión, en un mundo mejor, de modo que sea innecesario este tipo de protección.

**Sr. Cass.** — Señor presidente: solicito que se envíe el proyecto de declaración al Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados.

**Sr. Presidente.** — Así se hará.

La Presidencia adhiere a los homenajes que se han rendido.

6

POLITICA PORTUARIA

**Sr. Presidente.** — Corresponde considerar en particular...

**Sr. Aguirre Lanari.** — Perdón, señor presidente. Queda pendiente de consideración, entre

los temas respecto de los cuales se acordó el tratamiento sobre tablas, uno que tiene una lamentable y profunda actualidad. Me estoy refiriendo a los proyectos de comunicación relacionadas con la situación que se está viviendo en Croacia y Eslovenia...

**Sr. Secretario (Flombaum).** — Se acordó tratar ese tema posteriormente.

**Sr. Aguirre Lanari.** — Entonces, formularé oportunamente las consideraciones que iba a hacer en este momento. Simplemente, estaba mirando el plan de labor que se nos hizo llegar, y el asunto a que hice referencia figura inmediatamente después del proyecto de declaración sobre el 40º aniversario de la creación de la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados. Creí que este era el orden que correspondía.

**Sr. Presidente.** — Corresponde considerar en particular el dictamen de las comisiones de Asuntos Administrativos y Municipales, de Obras Públicas, de Transportes, de Presupuesto y Hacienda y de Economías Regionales en los proyectos de ley sobre política portuaria, contenido en el Orden del Día N° 594/90, que ya fuera aprobado en general oportunamente.

Tiene la palabra el señor senador por la Capital.

**Sr. Vaca.** — Señor presidente: en septiembre del año pasado, sobre el final de las sesiones ordinarias, el Senado sancionó en general la ley marco que de ahora en adelante regirá la actividad portuaria en la Argentina. El hecho de que no hayamos avanzado en la discusión en particular se debió al ánimo de este Cuerpo de arribar a ese tratamiento con la misma unanimidad con la que habíamos arribado a la consideración en general. Por esta razón nos tomamos un tiempo de reflexión y de trabajo para ir acercando las posiciones de las diversas bancadas. A ello hay que sumarle el hecho de que con posterioridad a la sanción en general que dió el Senado, el Poder Ejecutivo nos hizo llegar un proyecto de ley en el mismo sentido que el que habíamos estado discutiendo.

De tal modo, antes de avanzar en el tratamiento en particular, nos pareció prudente intentar todas las compatibilizaciones que fueran posibles entre la sanción de esta Cámara y el proyecto del Poder Ejecutivo. Así, hemos llegado al día de hoy con un proyecto que si mal no creo contará con el respaldo unánime de los señores senadores.

Seré muy sucinto en cuanto a la referencia a las modificaciones que se introdujeron al texto

que fuera sancionado en general. Simplemente las enunciaré para conocimiento de los señores senadores que no participaron de la actividad de las comisiones.

En lo que hace a la habilitación de los puertos, a partir de la ley que vamos a sancionar quedará a cargo del Poder Ejecutivo nacional, quien tendrá la obligación de hacer la comunicación respectiva al Congreso en un plazo de diez días.

En lo referido a la clasificación de los puertos, tal como lo prevía el proyecto del señor senador Trilla, se la hará teniendo en cuenta el dominio del inmueble. De tal modo, vamos a tener una clasificación que prevé explícitamente los puertos de dominio público y los de dominio privado.

Por otro lado, de la clasificación que originalmente había hecho el Senado se suprime la categoría de servicio público, quedando reducida la clasificación por el uso solamente a los puertos de uso privado y a los de uso público.

En lo que respecta a los puertos actualmente existentes, también corresponderá que la habilitación sea realizada por el Poder Ejecutivo nacional de acuerdo con las normas vigentes al momento de la habilitación precaria con la que hoy cuentan.

Con respecto al traspaso de los puertos a las provincias no se han introducido modificaciones porque nos pareció imprescindible la ratificación del sentido federalista del Senado, no haciéndose ningún tipo de discriminación en cuanto a los puertos que serán transferidos o no. Creemos que es conveniente que la totalidad de las provincias que disponen de puertos en aguas interjurisdiccionales puedan reclamar su dominio.

En cuanto a la administración de los puertos nacionales, que en la segura etapa de transición que se avecina quedarán en manos del Estado nacional, hemos buscado flexibilizar la fórmula estableciendo una genérica, por la cual el Poder Ejecutivo nacional podrá disponer de las figuras jurídicas de orden público, privado o mixto, según lo juzgue más conveniente en cada caso en particular.

— Ocupa la Presidencia el señor vicepresidente 1º del H. Senado, senador Luis A. J. Brasesco.

**Sr. Vaca.** — Se ratifica también la capacidad que tienen los particulares para construir, administrar y operar puertos de uso público y de uso privado, no sólo en terrenos de su dominio sino también en los fiscales.

Asimismo, como otra modificación que se introduce, se ratifica que ningún puerto pagará servicios a la Administración General de Puertos, por ejemplo si éstos no hubieren sido prestados.

La autoridad de aplicación, según lo determinó el Poder Ejecutivo en su momento, se coloca en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. También hay una modificación respecto del texto original porque en el proyecto de ley sancionado el año pasado figura "Ministerio de Obras y Servicios Públicos" ya que todavía no se había producido la fusión con el Ministerio de Economía.

En la reglamentación de la norma se establece un plazo de 180 días y pautas para que el Poder Ejecutivo realice estas tareas. Entre estas pautas se determinan sanciones para los administradores de puertos, tales como la suspensión de la habilitación por tiempo determinado y su caducidad.

En el artículo 25 del texto que propiciamos, entre las normas que se propone derogar, se agrega la que declara como servicio público al remolque.

Finalmente, en lo que se refiere al dominio sobre las construcciones en las riberas marítima y fluvial, a efectos de este proyecto de ley no tendrán vigencia los artículos 2.340, 2.639 y 2.640 del Código Civil, situación que tampoco estaba prevista en el texto que habíamos sancionado en general.

Estas son las diferencias sustanciales que existen entre aquel proyecto de ley votado en general en septiembre de 1990 y el que ahora proponemos.

Los integrantes de las comisiones hemos trabajado arduamente y arribamos a un texto que obra en Secretaría y que proponemos sea tomado como nuevo dictamen de comisión a efectos de facilitar el debate en particular y de que no se produzcan confusiones con la redacción anterior. Ya que se han hecho llegar a Secretaría copias de este nuevo dictamen, solicito que sean distribuidas entre los señores senadores a fin de que podamos seguir detalladamente el debate.

**Sr. Rodríguez Saá.** — Que se vote, señor presidente.

**Sr. Presidente (Brasesco).** — ¿Finalizó el señor senador por la Capital?

**Sr. Vaca.** — Sí, señor presidente.

**Sr. Presidente (Brasesco).** — Tiene la palabra el señor senador por Corrientes.

**Sr. Romero Feris.** — Señor presidente: el señor senador Vaca ha explicado detalladamente esta iniciativa sobre un tema respecto al cual, luego de varios años de presentados los proyectos por los señores senadores Trilla, Aguirre Lanari y quien habla, al que se sumó el del Poder Ejecutivo y el dictamen de comisión, hemos llegado finalmente a un acuerdo.

Entonces, sólo quiero expresar que celebro que se haya arribado a un acuerdo total en este tema, incluso con la participación de todas las entidades representativas del sector.

**Sr. Presidente (Brasesco).** — De acuerdo con el orden establecido en la lista de oradores, tiene la palabra el señor senador por la Capital.

**Sr. Trilla.** — Señor presidente: voy a respetar el acuerdo establecido entre los presidentes de bloque de ser sintéticos en nuestras exposiciones, más allá de lo cual estimo importante realizar pocas consideraciones dada la trascendencia que otorgo a este tema y que desde hace cuatro años vengo dando al tratamiento de este proyecto de ley.

Me siento conforme con el articulado fruto del trabajo de las comisiones intervinientes. Este tema significa la apertura de nuestro país hacia el mundo, ya que mal pueden manejarse estrategias de inserción en el contexto internacional, tanto en el orden social y político como económico, si no contamos con puertos capaces de afrontar con eficiencia las cuestiones atinentes a la exportación y a la importación. Digo esto porque, indudablemente, están involucrados factores fundamentales en materia económica que sólo bien manejados permitirán a nuestra Nación contar con una visión universal y salir del encierro en que estuvo durante muchos años por considerar que se bastaba a sí sola. Este es el viejo concepto de autarquía, que tuvo su período de comprensión, y al que muchos pudimos haber estado adscriptos. Pero hace tiempo entendimos que el país no marchaba. Paulatinamente comenzamos otra etapa que nos permite decir realmente que la República empieza a estar oxigenada.

El tema fue muy debatido; tuvo distintas circunstancias y episodios, pero como lo señalamos en los discursos pronunciados al comienzo de esta sesión en el homenaje a Balbín, siempre es bueno saber qué pasa en el presente para ver el futuro y olvidar detalles anteriores.

Realmente estoy satisfecho con el dictamen final, que respeta en sus grandes lineamientos y filosofía el proyecto presentado por los doctores

Aguirre Lanari y Romero Feris y el que yo presentara a principios de 1988.

Efectivamente, con excepción de algunas circunstancias muy puntuales en las que desde luego podemos tener discrepancias —tenemos que ser comprensivos en la conciliación de temas tan importantes como éste y respecto del cual las verdades no son absolutas sino que cada uno tiene su parcialidad con el entusiasmo propio del interés general, demostrando que participamos activamente en cuestiones de esta naturaleza—, han quedado perfectamente delimitados los grandes conceptos que hacen a la definición de los puertos y a su desregulación, tan trabada durante largos años en virtud de reglamentaciones estrictas y excesivas, por oficinas, reparticiones públicas y ministerios, a raíz de las cuales algunos exportadores se cansaban de pasar por tantas ventanillas distintas.

También este proyecto plasma el sentido de la descentralización, tan importante para el concepto federalista, bien defendido precisamente por los representantes de las provincias que tienen puertos, tanto en el frente fluvial como marítimo, y el problema de las privatizaciones, entendiendo el esfuerzo de los privados en los puertos que ya existían, dándoles una salida que les permite habilitarlos en forma definitiva.

Asimismo, el proyecto prevé la posibilidad de que los titulares puedan ser las provincias o los municipios y que definan su explotación como consecuencia de concesiones y habilitaciones puntuales. Además está prevista la figura de la anticresis y otras que pueden relacionar al Estado con los privados para que con el esfuerzo del capital se reacondicionen los puertos, que están tan obsoletos desde el punto de vista de su estructura, instrumentos y elementos para su manejo. De esta manera, mejorará también su tecnología.

Señor presidente: como las modificaciones que hemos realizado han sido bien explicitadas por el señor senador por la Capital, no tiene sentido que las reitere. Simplemente, quiero manifestar que todas las comisiones intervinientes han realizado un esfuerzo común y se ha respetado a quienes hemos presentado proyectos sobre este tema. Por lo expuesto, los integrantes de mi bancada vamos a votar favorablemente cada uno de los artículos que conforman el proyecto de ley que estamos considerando.

**Sr. Presidente (Brasesco).** — Tiene la palabra el señor senador por San Juan.

**Sr. Posleman.** — Señor presidente: expreso nuestra adhesión al dictamen que estamos considerando.

En el honor a la brevedad, y dado que todos estamos esperando la sanción de este proyecto, solicito la inserción de unas breves reflexiones que pensaba hacer sobre el tema.

— El texto de la inserción es el siguiente:

La ineficiencia de los puertos de nuestro país reconoce su origen en la múltiple legislación que regula la administración y el uso de los mismos.

Tanto la Constitución Nacional como el Código Civil establecen la legislación básica en esta materia. A ella hay que agregarle un sinnúmero de leyes y decretos que establecen una regulación confusa y vieja, algunas de las cuales datan desde hace más de 24 años. Así, en la resolución del ingreso de mercadería a través del puerto de Buenos Aires, participan 6 ministerios y 18 organismos del Estado, como la Junta Nacional de Granos, Administración de Puertos, Prefectura Naval Argentina —por nombrar algunos de ellos— con lo que se crea una intrincada regulación para la mayor parte de las actividades relacionadas con el comercio exterior.

Estos costos aumentan el valor de los bienes comercializados internacionalmente y pueden calificarse de burocráticos. Por ejemplo, el puerto de Buenos Aires, comparado con el de Valparaíso, en Chile y el de Montevideo, en Uruguay, tiene un costo —a octubre de 1990— por empleo de pilotaje en río, practicafe, remolcador, anar y desamarre, faros y señales, estadía en puerto, vigilancia y otros, medido en dólares de 24.674; en tanto, el de Valparaíso es de 13.386 dólares y el de Montevideo de 10.350 dólares. Si comparamos con los puertos de la importancia y tráfico de Rotterdam y Hamburgo, en estos los costos en octubre de 1990 fueron de 8.940 dólares para el primero y de 15.505 dólares para el segundo.

Estas últimas cifras fueron las mismas en octubre de 1989. En cambio el puerto de Buenos Aires, en octubre de 1989, sumó un costo de 18.961 dólares. A octubre de 1990 aumentó casi 6.000 dólares. En la opinión de los sectores interesados los puertos argentinos por "malos son caros", como expresaba el capitán Hugo Petrina del Centro Marítimo de Armadores Argentinos el 14 de octubre de 1990, agregando que el sistema totalmente centralizado —como el nuestro— que ha imperado en los últimos 40 años, en la administración y explotación de los principales puertos argentinos, determinó el deterioro total de los puertos y produjo problemas de orden general que se reflejaron en la disminución de las exportaciones nacionales y también en las importaciones.

Esté centralismo, a cuyo sostenimiento también concurre todo el país, obtiene como resultado la situación descripta. La realidad es que los exportadores tienen más problemas para exportar a precios competitivos porque los costos portuarios hacen difícil competir con los países limítrofes, como son los casos expuestos en los ejemplos de Uruguay y de Chile, lo que también ocurre con algunos puertos del Brasil.

En el tráfico internacional de carga los puertos tienen la función principal de ser el ingreso y la puerta de salida de un país.

La realidad de los puertos argentinos tiene que ver con la mala "performance" del comercio exterior y esto no es de ahora sino que viene como mínimo desde hace cuatro décadas. Si a esta realidad le sumamos el exceso de regulaciones, el resultado es el costo excesivo de los puertos argentinos y sobre todo el de Buenos Aires, que se ha convertido en uno de los más elevados del mundo. Todo costo adicional originado en el puerto que sufren las mercaderías que ingresan y salen de nuestro país tiene una incidencia fundamental en el momento de tomar las decisiones de importar o exportar.

En nuestro caso en particular, para competir en exportaciones, sean agropecuarias o industriales, es necesario modificar algunos de los costos portuarios, ya sea por el camino de la eficiencia o por el cambio de la política económica. Por ejemplo: los puertos como Valparaíso, Montevideo o Santos no tienen pilotaje de río, o el de Rotterdam, que no reconoce el costo de la vigilancia.

La realidad es que un buque que llega a nuestro puerto y no puede cargar inmediatamente empieza a pagar. En otros puertos puede esperar en rada y sin atracar. En el puerto argentino paga la estadía en el puerto y tiene costos de personal y los costos financieros por la inmovilización del capital que representa el buque y por la demora en el cobro de la carga. En caso de que la espera se produzca en el muelle, el armador paga por el uso del mismo el 100 por ciento de la tarifa en los primeros siete días y el 50 por ciento a partir del octavo día. Los servicios del uso del puerto se cobran por el uso del muelle, y los servicios de las cargas se cobran para mantener la infraestructura portuaria.

Es difícil determinar si estos costos son específicamente un costo empresarial o si también tienen un componente burocrático.

El servicio de uso de puerto se cobra en dólares por tonelada por día y en caso que la carga y la descarga se vea demorada o interrumpida, hay un costo adicional. Lo mismo ocurre en nuestro país con los puertos privados, que son en definitiva recaudadores de los servicios de entrada, faros, balizas y sanidad que se cobran a los buques que llegan al puerto. En este caso, al igual que en el anterior, estos costos son básicamente burocráticos. En una palabra, la recaudación que se opera por estos conceptos ingresan a Rentas Generales y las tarifas que fija la Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos para los puertos oficiales, como para los privados, tienen una finalidad recaudadora y no económica.

El sistema tarifario del puerto es un sistema puramente fiscal. A estos costos burocráticos —en el caso específico de nuestros puertos— se le agrega el servicio de practicaje y pilotaje: es un servicio necesario, ya que los barcos tanto extranjeros como nacionales no pueden navegar el río Paraná sin la ayuda del práctico, pero la matriculación de ellos, así como las remuneraciones que fija la Prefectura Naval Argentina, convierte este costo en básicamente burocrático. Estas actividades son probablemente las de mayor regulación en los servicios portuarios regidos por la ley 18.398, estableciendo un servicio monopólico de costo muy elevado y además su administración está a cargo de la Prefectura Naval Argentina.

Muchas de las objeciones a la sanción operada en septiembre del año 1990, únicamente en general del entonces dictamen de comisiones de este Senado, fueron

receptadas por el proyecto del Poder Ejecutivo nacional del 17 de diciembre de ese año. En su mensaje a este Congreso el Poder Ejecutivo destaca que la elaboración del proyecto lo ha sido sobre la base de los que en su momento fueron presentados por varios senadores nacionales (Trilla, Aguirre Lanari y Romero Feris). Destaca el proyecto que es necesaria la modernización y la eficiencia de nuestros puertos a través de técnicas operativas y sistemas administrativos utilizados con éxito en los países más avanzados en la materia y tiene por objeto transformar el inadecuado sistema actual de administración, operación y dominio portuarios basado en principios de federalización, descentralización, desmonopolización y privatización, todos ellos enmarcados dentro del principio global de subsidiariedad.

En la actualidad todos los puertos del país están administrados en forma rígidamente centralizada a través de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado. Esto constituye una rémora del unitarismo y por ende una violación del sistema federal, que resulta por otra parte ineficiente.

Los objetivos nacionales apuntan a la movilización eficiente y económica del comercio exterior el cual, en más del 95 por ciento, se realiza por mar. Es importante contribuir desde ahora al desarrollo económico del litoral fluvial y de la Patagonia en defensa de los intereses geopolíticos nacionales.

Para cumplir con este fin los puertos deben ser técnicamente modernos, operativamente eficientes y comercialmente económicos y los instrumentos competentes, la federalización (provincialización) de los puertos medianos y menores y la descentralización administrativa, transformándolos en puertos autárquicos, administrados en forma descentralizada y la promoción y apoyo de las inversiones privadas.

La actual administración centralizada está superada por la nociva hipertrofia adquirida por el ente encargado de administrar los puertos, la Administración General de Puertos Sociedad del Estado, que absorbe la mayor parte de los recursos para su subsistencia, dejando escaso margen para las indispensables inversiones en mantenimiento, equipamiento y ampliación de los puertos.

Las provincias con puerto reclaman con creciente fuerza una mayor participación, porque nadie conoce los problemas de cada puerto y sus necesidades como aquellos que los usan y sufren diariamente sus problemas. Los puertos necesitan considerables inversiones para su mejoramiento y equipamiento que el Estado no está en condiciones de afrontar y el resto de la Nación tampoco puede seguir sosteniendo.

Entonces, no queda otra alternativa que favorecer e impulsar las inversiones privadas y propiciar la transformación de los cuatro puertos principales —Rosario, Buenos Aires, Quequén y Bahía Blanca— en entes autónomos y autárquicos administrativa y operativamente, tratando así de superar la antigua noción de puerto que contiene el Código Civil, redactado en el siglo pasado, cuando no existían las actuales instalaciones portuarias artificiales en tierra.

Hay que extender el concepto de puerto a las plataformas de alije y completado, detallando y clasificando los puertos según su dominio, su uso y su destino operativo.



La innovación más valiosa del proyecto es la de abrir con amplitud a la actividad privada las posibilidades de participación tanto en inversiones portuarias como en la administración, operación y prestación de servicios portuarios. En especial los puertos industriales deben tener libertad operativa, sin nocivas interferencias burocráticas y reguladoras por parte del Estado.

La autoridad portuaria, de necesaria creación, debe ser única. Se impulsa francamente la federalización portuaria. En los puertos más grandes se mantiene el dominio y jurisdicción nacionales, pero su administración es descentralizada. Delega el Honorable Congreso de la Nación al Poder Ejecutivo nacional la facultad de habilitar puertos comerciales, tendiendo a lograr la eficiencia y modernización de los puertos argentinos.

**Sr. Presidente (Brasero).** — Tiene la palabra el señor senador por Corrientes.

**Sr. Aguirre Lanari.** — Señor presidente: brevemente quiero adherir a los conceptos expresados precedentemente.

Asimismo, deseo hacer una aclaración con respecto a una manifestación del señor senador por la Capital. Cuando se refirió a la clasificación conforme a la titularidad del dominio, señaló que se había basado en el proyecto del señor senador Trilla. Esto es cierto, pero también entiendo que se tomó en cuenta el proyecto que nosotros presentamos.

Lo que debe recordarse, en homenaje a la brevedad y a la justicia, es que la iniciativa que presentamos —si mal no recuerdo— en 1988 con el señor senador Romero Feris, no era sino la reproducción —y me siento en la obligación moral de ser leal en cuanto al patrimonio intelectual— de un proyecto que había sido presentado por los entonces senadores Leconte y Feris, actualmente gobernador y vicegobernador de mi provincia, respectivamente.

Con el señor senador Romero Feris reproducimos ese proyecto, y como caducó lo volvimos a presentar.

Todas estas iniciativas, incluido el proyecto del señor senador Trilla, contaban con la conformidad de quienes serán los auténticos beneficiarios y que con mayor autoridad podían opinar respecto de la conveniencia o no de determinadas disposiciones.

El trámite ha sido azaroso, pero felizmente creo que va a culminar exitosamente. Más allá de las consideraciones que se puedan hacer, lo cierto es que el espíritu y la sustancia del proyecto que vamos a votar esta noche es el resultado del consenso y la comprensión de todos los bloques de esta Cámara.

Hasta hace apenas media hora hemos estado reunidos los autores de los distintos proyectos a efectos de conciliar posiciones, teniendo en cuenta los intereses de la República y alejados de toda vanidad intelectual. Así, hemos llegado a un acuerdo acerca de las disposiciones que entendemos son mejores para los intereses de la Nación.

Con este proyecto, señor presidente, creemos que cumplimos lealmente con nuestra obligación de votar las mejores leyes que nuestro juicio aconseja.

En esta iniciativa hemos recogido las inquietudes de quienes serán los usuarios del transporte y creemos entregar una norma desreguladora y descentralizadora que respeta también los derechos de las provincias interesadas y abre un ancho cauce para la actividad privada, permitiendo —así lo deseamos y esperamos— que nuestros puertos no sean de hoy en más un motivo de encarecimiento de la producción argentina, que debe salir a conquistar mercados en el exterior.

Por lo contrario, queremos que sean un factor que coadyuve al gran esfuerzo que todos los argentinos, por encima de las divisas partidarias y de las actividades personales, tenemos la obligación de ofrecer para llevar a nuestro país por los caminos que todos sus hijos esperan y confían transitar.

Por ello hemos coincidido finalmente en lo que es el común denominador de la clasificación de los puertos según la titularidad del dominio, el uso a que estén destinados y, según su destino, esto es comercial, industrial o recreativo.

Por los motivos expuestos, creo que la norma recoge también los legítimos derechos de quienes ya son titulares de puertos, quienes se verán resguardados por las disposiciones terminantes que hemos acordado.

Con estas pocas palabras, señor presidente, confío en que habremos de encontrar la comprensión de los sectores que han venido buscando esforzadamente la sanción definitiva de este proyecto.

**Sr. Presidente (Brasero).** — Con las palabras expresadas por el señor senador por Corrientes queda agotada la lista de oradores.

Cabe señalar que este proyecto de ley fue aprobado en general el 28 de septiembre del año pasado. En Secretaría obra el texto con las modificaciones acordadas para su tratamiento en particular y a las que han hecho referencia los señores senadores en la sesión de hoy.

Por consiguiente, se procederá a dar lectura por Secretaría y a continuación se votará el proyecto con las modificaciones introducidas.

**Sr. Prosecretario (Fassi). — (Lee)**

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, etc.*

#### TÍTULO I

##### Ambito de aplicación

Artículo 1º — 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.

Art. 2º — Denomínase puerto a los ámbitos acuáticos y terrestres que comprenden en su conjunto a: radas, dársenas, fondeaderos, ancladeros, canales de acceso y derivación, escolleras, muelles, atracaderos, edificios, instalaciones mecánicas y electromecánicas y toda otra instalación principal o accesoria, fija o flotante, con características naturales o artificiales, aptas para las maniobras de fondeo, atraque, desatraque, entrada, salida, carga, descarga y permanencia de buques y/o artefactos navales con el objeto primordial de proceder a la transferencia de mercaderías y personas en el medio acuático, o entre éste y el terrestre, habilitado conforme a las prescripciones de la presente ley y su reglamentación.

Art. 3º — 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.

#### TÍTULO II

##### De la habilitación

##### CAPÍTULO I

##### *De los puertos a crearse*

Art. 4º — Requieren habilitación del Estado nacional todos aquellos puertos que involucren el comercio internacional o interprovincial.

Art. 5º — La habilitación de todos los puertos referidos en el artículo 4º será dada por el Poder Ejecutivo nacional, según lo establecido en esta ley, comunicando dicha decisión al Congreso Nacional dentro del plazo de diez (10) días hábiles, contados a partir de la fecha de esa resolución.

Art. 6º — A los efectos de la habilitación, la autoridad competente deberá tener en cuenta las siguientes pautas:

- Ubicación del puerto;
- Identificación de las instalaciones portuarias;
- Individualización de las personas físicas o jurídicas, titulares de los puertos;
- 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;
- Aspectos vinculados con la defensa y seguridad nacional;
- Incidencia en el medio ambiente, niveles máximos de efluentes gaseosos, sólidos y líquidos;

- Afectación del puerto al comercio interprovincial y/o internacional;
- Normas de higiene y seguridad laboral;
- Control aduanero y de migraciones;
- Policía de la navegación y seguridad portuaria.

Art. 7º — 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 deben 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 mercaderías, 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 integración operativa entre la actividad principal de la industria y el puerto.

Son considerados puertos recreativos en general, los deportivos, científicos o turísticos locales.

Art. 8º — El destino de los puertos podrá ser modificado con autorización previa y expresa de la autoridad de aplicación. No se considerará cambio de destino la modificación de las instalaciones que resulte de los avances tecnológicos en el proceso industrial, de las exigencias del mercado y de las materias primas o productos elaborados que se embarquen o desembarquen en dichos puertos.

#### CAPÍTULO II

##### *De los puertos en funcionamiento*

Art. 9º — Los puertos y terminales particulares que a la fecha de promulgación de esta ley se encuentren en funcionamiento con autorización precaria otorgada por autoridad 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.

#### CAPÍTULO III

##### *Consideraciones generales*

Art. 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.

### TÍTULO III

#### De la administración y operatoria portuaria

##### CAPÍTULO I

#### *De la transferencia del dominio y/o administración portuaria nacional a los estados provinciales y/o Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires*

Art. 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 nacional les transferirá a título gratuito, el dominio y/o administración portuarias.

##### CAPÍTULO II

#### *De la administración y operatoria del Estado nacional*

Art. 12. — La administración de los puertos nacionales será ejercida por personas jurídicas públicas, privadas o mixtas, según lo disponga el Poder Ejecutivo nacional, procurando además la participación equilibrada del Estado nacional, de las provincias, del o de los municipios en cuyo/s ejidos se encuentre enclavado el puerto, de los representantes de los operadores y/o prestadores de servicios portuarios, de los representantes de los usuarios del puerto y de las asociaciones profesionales de los trabajadores vinculados a la actividad portuaria y marítima.

Art. 13. — La administración de los puertos nacionales podrá operar y explotar a éstos 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.

Art. 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 a la legislación vigente.

Art. 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 accesoria, la administración comitente podrá celebrar acuerdo de anticresis.

Art. 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.

##### CAPÍTULO III

#### *De la administración y operatoria de los puertos de los particulares*

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

### CAPÍTULO IV

#### *Consideraciones generales*

Art. 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 practicaje. 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 practicaje.

### TÍTULO IV

#### *De la jurisdicción y control*

Art. 21. — Todos los puertos que se habiliten en el territorio y aguas jurisdiccionales de la República, estarán sometidos a control de las autoridades nacionales competentes en materia de aduanas, migraciones, sanidad animal y vegetal, certificación de calidad de granos y demás productos y subproductos animales y vegetales, construcciones, contaminación del medio ambiente, seguridad marítima y de la navegación, seguridad pública portuaria en lo que fuere materia federal, navegación y comercio por aguas interjurisdiccionales.

### TÍTULO V

#### *De la autoridad de aplicación*

Art. 22. — La autoridad de aplicación de la presente ley, será la que determine el Poder Ejecutivo nacional en el ámbito del Ministerio de Economía y de 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 5º y 9º de la presente ley;
- b) Controlar dentro del ámbito de la actividad portuaria el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley y de las reglamentaciones que en su consecuencia se dicten en el orden de competencia nacional;
- c) Controlar que los titulares de las habilitaciones portuarias otorgadas, den cumplimiento a los proyectos constructivos y operativos que justifi-

caron 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, eficacia y economicidad 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 competa 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;
- ll) 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.

#### TÍTULO VI

##### De la reglamentación

Art. 23. — El Poder Ejecutivo nacional reglamentará la presente ley en un período 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 habilita-

ción; 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.

Art. 24. — La reglamentación determinará los puertos respecto de los cuales el Poder Ejecutivo nacional se reserva la titularidad y administración, entre aquellos no reclamados por las provincias que los posean en el ámbito de su territorio. Asimismo, aquellos puertos cuya transferencia no sea de interés para las provincias ni para la actividad privada, y que el Estado nacional considere conveniente mantener, serán administrados y operados por éste, conforme a los lineamientos señalados en el artículo 12 de la presente ley.

#### TÍTULO VII

##### Consideraciones finales

Art. 25. — Deróganse las leyes 16.971, 16.972, 21.892, 22.080, el decreto 10.059/43 y toda otra norma legal o reglamentaria en cuanto se oponga a la presente.

Art. 26. — A los fines previstos en la presente ley, no será aplicable lo dispuesto en los artículos 2.340, 2.639 y 2.640 del Código Civil.

Art. 27. — Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

**Sr. Presidente (Brasesco).** — Se va a votar en particular.

— La votación resulta afirmativa.

**Sr. Presidente (Brasesco).** — Ha quedado sancionado...

**Sr. Bravo Herrera.** — Pido la palabra.

**Sr. Presidente (Brasesco).** — ... por el voto unánime de los miembros del Senado...

**Sr. Bravo Herrera.** — Aunque haya sido aprobado el proyecto, se puede solicitar la reconsideración de algún artículo...

**Sr. Presidente (Brasesco).** — Usted tiene el derecho de solicitarla y la Cámara tiene el deber de votar. De acuerdo con el resultado de la votación se obrará en consecuencia.

Tiene la palabra el señor senador por Salta.

**Sr. Bravo Herrera.** — En el artículo 22 se estableció que el Poder Ejecutivo nacional será la autoridad de aplicación y, de acuerdo con el inciso 9º del artículo 67 de la Constitución Nacional, el Congreso debe serlo. Es decir, que el Congreso debería ser la autoridad de aplicación en lo referido a los puertos. Ha habido un error de jurisdicción.

En primer lugar, me disculpo por haber llegado tarde. En segundo lugar, solicito que se corrija este defecto, que es muy serio, a través de la votación, si se logran los dos tercios reglamentarios.

**Sr. Presidente (Brasesco).** — Tiene la palabra el señor senador por la Capital.

**Sr. Vaca.** — Efectivamente, este ha sido uno de los temas largamente debatidos en las comisiones. Es decir, se trata de establecer quién es la autoridad capacitada para proceder a la habilitación de los puertos.

Luego del largo debate realizado en el seno de las comisiones, se acordó que la autoridad fuera el Poder Ejecutivo nacional. Por lo tanto, las comisiones rechazan la propuesta del señor senador por Salta.

**Sr. Presidente (Brasesco).** — Si el señor senador por Salta solicita la reconsideración de la votación del artículo 22, la Presidencia la pone en consideración.

**Sr. Bravo Herrera.** — Pido la palabra para una observación.

**Sr. Presidente (Brasesco).** — Tiene la palabra el señor senador por Salta.

**Sr. Bravo Herrera.** — Según la Constitución, también corresponde al Congreso habilitar los puertos que considere convenientes. El mismo artículo referido a las atribuciones del Congreso habla de suprimir aduanas . . .

**Sr. Presidente (Brasesco).** — Señor senador: la Presidencia le informa que esas consideraciones se hacen con posterioridad.

Tiene la palabra el señor senador por San Luis.

**Sr. Rodríguez Saá.** — Coincido con los argumentos dados por el señor senador Bravo Herrera.

Ahora bien, nuestro bloque deliberó y quedamos en que todas estas cuestiones iban a ser dirimidas en el ámbito de las comisiones correspondientes y en que el vocero sería el señor senador Vaca, cuya moción vamos a apoyar, aunque personalmente coincido con la posición del señor senador Bravo Herrera.

**Sr. Presidente (Brasesco).** — Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción de reconsideración del artículo 22, para lo cual se requiere el voto de los dos tercios de senadores presentes.

— La votación resulta negativa.

**Sr. Presidente (Brasesco).** — Un voto a favor y todos en contra : . . . (*Risas.*)

En consecuencia, queda rechazada la moción.

Por lo tanto, queda sancionado el proyecto de ley. Se comunicará a la Honorable Cámara de Diputados. (*Aplausos en las galerías.*)

**Sr. Trilla.** — Pido la palabra.

**Sr. Presidente (Brasesco).** — Tiene la palabra el señor senador por la Capital.

**Sr. Trilla.** — Señor presidente: deseo solicitar que la Secretaría Parlamentaria tome las medidas prudentes para que rápidamente pase a diputados a efectos de evitar cualquier inconveniente institucional.

**Sr. Presidente (Brasesco).** — La Presidencia pone a votación el pedido de inserción del señor senador por San Juan acerca del tema del proyecto de ley de puertos.

— La votación resulta afirmativa.

**Sr. Presidente (Brasesco).** — Se procederá en consecuencia.

Se deja constancia además de que a través de la Presidencia se han tomado los debidos recaudos para el envío inmediato a la Cámara de Diputados del proyecto sancionado.

## 7

### REPARACION DE LA RUTA NACIONAL 34 EN LA PROVINCIA DE JUJUY

**Sr. Presidente (Brasesco).** — Pasamos a considerar los órdenes del día que tienen los señores senadores sobre sus bancas.

En primer lugar, corresponde considerar el dictamen de las comisiones de Obras Públicas y de Transportes en el proyecto de comunicación de los señores senadores Benítez y Snopek por el que se solicita la reparación de la ruta nacional que une el río de Las Pavas y el río Piedras, en Jujuy.

Por Secretaría se dará lectura.

**Sr. Prosecretario (Fassi).** — (*Lee.*)

#### Dictamen de comisiones

*Honorable Senado:*

Vuestras comisiones de Obras Públicas y de Transportes han considerado el proyecto de comunicación del