

CONGRESO DE LA NACIÓN

República Argentina

LEY 22.080 · 1979

TRANSPORTE

Boletín Oficial, 24 de septiembre de 1979 · 3 artículos

Texto original, como se publicó

ÍNDICE

Transporte

Ley 22.080

ECONOMIA-TRANSPORTE-TRANSPORTE MARITIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE NAVEGACION-PUERTOS-

BUENOS AIRES, 18 de septiembre de 1979

En uso de las atribuciones conferidas por el artículo 5 del Estatuto para el Proceso de Reorganización Nacional EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA SANCIONA Y PROMULGA CON FUERZA DE LEY:

ARTÍCULO 1°. Apruébase la Política Portuaria Nacional que figura en los Anexos I, II, III, IV y V que forman parte de la presente ley.

ARTÍCULO 2°. EL Poder Ejecutivo Nacional reglamentará la presente ley dentro de los Ciento Veinte (120) días, contados a partir de la fecha de su publicación.

ARTÍCULO 3°. Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

VIDELA - Harguindeguy - De La Riva - Martínez de Hoz -

POLITICA PORTUARIA NACIONAL -

OBJETIVO

1.- Establecer las bases para el desarrollo de una infraestructura portuaria que cubra todo el litoral fluvial y marítimo, insertada en el sistema nacional de transporte para servir a la economía nacional y regional, a los intereses del desarrollo y de la seguridad nacionales, al afianzamiento de la población, su cultura y nacionalidad y contribuya a la recuperación de las vías navegables como canales vitales para el intercambio e integración nacional.

RESPONSABILIDAD

2.- La responsabilidad primaria de la ejecución de las Políticas que más adelante se enumeran, corresponden al Ministerio de Economía.

Las Secretarías de Estado de Intereses Marítimos y de Transporte y Obras Públicas propondrán al Ministerio de Economía y éste al Poder Ejecutivo Nacional la aprobación de PLANES Reguladores que contemplen la obtención de los objetivos y el cumplimiento de las políticas fijadas en el presente. La participacion de todos los sectores del quehacer nacional, oficiales y privados, para coadyuvar al desarrollo de los puertos y su respectiva zona de influencia, se realizará dentro del marco de las políticas que forman parte de la presente ley.

POLITICAS

3.1.- Concentrar la capacidad de inversión del Estado según las prioridades que se establezcan, en aquellos puertos que, por su ubicación, infraestructura existente y área de influencia, razones de seguridad nacional, no convenga sean construidos y operados por la actividad privada.- 3.2.- Las obras portuarias existentes, así como las que en el futuro se construyan, y su correspondiente equipamiento, utilaje e instalaciones para almacenaje, deberán adecuarse a las más modernas técnicas de transporte y movimiento de cargas,

dimensionándolas para cubrir las necesidades del mediano plazo, pero en forma tal que puedan ampliarse para subvenir a las de largo plazo. Para tal fin se procederá a rever los Planes Reguladores existentes. 3.3.- Los puertos deberán permitir transferir las cargas generadas en su zona de influencia con rapidez, seguridad y el máximo de economía. 3.4.- Las instalaciones especiales para combustibles líquidos en los puertos comerciales, dentro de los practicable, servirán sólo para la recepción y entrega de productos elaborados debiendo ejecutarse el movimiento de petróleo crudo por boyas fuera del puerto. La operación de derivados livianos y gases no será realizada en muelles en los cuales se efectúen operaciones comerciales de otra índole. 3.5.- Toda construcción portuaria deberá prever la existencia de los espacios adecuados para satisfacer las necesidades actuales y potenciales del quehacer portuario así como también un área suficiente, alrededor del puerto, para la instalación de industrias u otras actividades cuyo funcionamiento esté ligado a la actividad portuaria. Esta área constituirá con el puerto un conjunto que estará vedado a cualquier otro tipo de instalaciones. En el mismo concepto deberá incluirse, cuando sea necesario, las instalaciones requeridas para la defensa nacional y el desarrollo de actividades náuticas deportivas éstas últimas no deberán interferir en el movimiento comercial portuario. 3.6.- La administración de los puertos comerciales será efectuada por la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS, salvo en los casos que el PODER EJECUTIVO NACIONAL determine la adopción de otros tipos de administración. 3.7.- La financiación de obras de infraestructura portuaria provendrá de partidas especiales y específicas de los presupuestos de inversión de la Nación para los puertos Nacionales, pudiendo ser complementada con recursos provenientes de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS, dentro de sus posibilidades financieras y exclusivamente para aquellas obras que por sus características sean comercialmente rentables. La financiación también podrá provenir de: 3.7.1.- Recursos especiales de Organismos y Empresas Estatales cuando la obra portuaria se efectúe para el uso particular o específico de los mismos. 3.7.2.- Recursos Provinciales o Municipales para el caso de puertos provinciales o municipales. 3.7.3.- Recursos de Empresas Privadas cuando la obra portuaria se efectúe para el uso particular o específico de las mismas. 3.7.4.- Recursos compartidos de origen nacional, provincial, municipal o privado en asociación mixta, en cualquiera de las formas legales posibles, cuando así sea de interés. La financiación de la instalación, ampliación, renovación y mantenimiento del utilaje portuario necesario para atender el tráfico comercial en los puertos nacionales o administrados por la Administración General de Puertos, provendrá normalmente de recursos propios de esa empresa. Dicha financiación deberá ser reemplazada con recursos de Organismos y Empresas Estatales, Provinciales, Municipales o de Empresas Privadas en forma individual o compartida, cuando el equipamiento se efectúe para el uso particular o específico de los mismos, o en forma compartida, respectivamente. 3.8.- El Plan Regulador de cada puerto, deberá determinar en cada caso las instalaciones de aprovisionamiento de agua y combustibles, tomas de energia eléctrica y comunicaciones telefónicas e instalaciones contra incendio que sean necesarias para la operación comercial del puerto, las operaciones de apoyo y la defensa nacional. 3.9.- En las obras portuarias a construirse deberá preverse la

instalación de plantas depuradoras de residuos de combustible y de otros elementos que limiten la contaminación de las aguas. En los puertos ya construidos, se estudiará la adaptación adecuada para instalar tales plantas. 3.10.- La Secretaría de Estado de Intereses Marítimos, coordinará su acción con los organismos competentes para que las instalaciones portuarias brinden garantías de seguridad adecuadas, especialmente en aquellas instalaciones destinadas a cargas peligrosas. 3.11.- En todos los casos que se proyecte la construcción de muelles o cualquier otra obra de arte en la línea de ribera o en los espejos de agua marítimos o de vías fluviales navegables, tales como atracaderos, duques de alba, puentes, boyas para carga o descarga de petróleo, tuberías de carga o descarga, etc. se dará intervención a la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos (Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables) y al Comando En Jefe de la Armada (Servicio de Hidrográfia Naval y Prefectura Naval Argentina) para la evaluación de lo proyectado en cuanto hace a la maniobra y seguridad de la navegación. Asimismo se dará intervención al Ministerio de Defensa, a los COMANDOS EN JEFE DE LAS FUERZAS ARMADAS y a los organismos competentes en lo referente a defensa y seguridad nacional. 3.12.- Cuando sea necesario, todo desarrollo portuario deberá prever las necesidades de: 3.12.1.- Las operaciones pesqueras que genere la producción de la zona. 3.12.2.- El apoyo con rapidez y eficiencia, en tareas de salvamento y rescate. 3.12.3.- Las operaciones militares y las que sean necesarias en el futuro, de acuerdo con el planeamiento nacional en la materia y por razones de seguridad y defensa a requerimiento y con participación de los organismos competentes. 3.13.- Para decidir la realización de nuevos emplazamientos portuarios, su dimensionamiento y diseño, o modificación de los existentes, excepto cuando se imponga la acción de fomento o desarrollo por razones de Seguridad y Defensa Nacional, serán factores determinantes: 3.13.1.- La existencia de volúmenes suficientes de carga. 3.13.2.- La integración del nuevo emplazamiento con el sistema nacional de transporte.. 3.13.3.- La obtención de menores costos totales en la cadena de transporte de los bienes que se transferirán a través del puerto, para así facilitar nuestro comercio exterior e interior. 3.13.4.- La adopción de nuevas técnicas de transporte y de la operativa portuaria. 3.14.- Las Secretarías de Estado de Intereses Marítimos y de Transporte y Obras Publicas propondrán las normas y reglamentos que requieran las necesidades y conveniencias del desarrollo portuario nacional, en especial para: 3.14.1.- Garantizar el buen funcionamiento de puertos nacionales y provinciales. 3.14.2.- Propiciar el funcionamiento de puertos privados específicos. 3.14.3.- Propiciar la formación de sociedades mixtas o privadas para la explotación de puertos comerciales, cuando resulte apropiado el reemplazo de la administración estatal, por la aplicación del principio de subsidiaridad. 3.15.- Las Secretarías de Estado de INTERESES MARITIMOS y de TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS intervendrán en los proyectos referidos al desarrollo portuario que formulen las provincias, municipios o entidades privadas, como responsables del asesoramiento a que hace referencia la legislación vigente. 3.16.- Para el uso eficiente de las vías navegables y puertos, se deberá implementar un sistema rápido, seguro y confiable para el control del tráfico, con comunicaciones puente a puente, que satisfaga los requerimientos de las embarcaciones en

navegación y la operativa portuaria.

POLITICA PORTUARIA NACIONAL - SECTOR FLUVIAL

OBJETIVO

1.- Además de dar cumplimiento a las Políticas Portuarias Generales, se deben establecer las bases para el desarrollo de una infraestructura portuaria fluvial que satisfaga los requerimientos de la economía nacional y regional con eficiencia y economicidad, contribuyendo a recuperar las vías navegables como canales vitales para el intercambio e integración nacional, teniendo en cuenta las grandes obras hidráulicas proyectadas y a proyectarse en la red fluvial del país.

POLITICAS PARTICULARES

2.1.- Concentrar la capacidad de inversión en aquellos puertos que, por su ubicación, infraestructura existente y área de influencia, resulten ser los centros económicos de transferencia de cargas del Sistema Nacional de Transporte, disminuyendo en consecuencia el número de puertos. 2.2.- Propiciar la instalación de nuevos puertos fluviales solamente en el caso de que ninguno de los existentes pueda cumplir con los requerimientos indicados en 2.1. 2.3.- Habilitar los puertos fluviales existentes que se seleccionen y/o los que se proyecten instalar en el futuro de forma tal que operando con medios fluviomarítimos sirvan con eficacia a la transferencia, desde y hacia los Puertos de Aguas Profundas del país.

SECTOR BAHIA BLANCA - BUENOS AIRES

OBJETIVO

1.-Además de dar cumplimiento a las Políticas Portuarias Generales se deben establecer las bases para el desarrollo de una infraestructura portuaria en el sector costero, comprendido entre los Puertos de Bahía Blanca y Buenos Aires, creando o mejorando adecuadas condiciones de accesibilidad y equipamiento.

POLITICAS PARTICULARES

2.2.1.- Concentrar la capacidad de inversión en aquellos puertos existentes que, por la evolución favorable del desarrollo de sus zonas de influencia requieran mejorar sus instalaciones con la adopción de métodos modernos de operación portuaria, cargas inutilizadas y buques especializados. 2.2.- Concretar la construcción de puertos de aguas profundas que, integrados con los sistemas existentes, permitan las operaciones de buques de gran porte, a fin de posibilitar la reducción de los fletes, en beneficio de la economía nacional. 2.3.- Incrementar las facilidades de apoyo a pesqueros, ya sea mejorando las instalaciones existentes o desarrollándolas donde sea conveniente de modo que permitan la explotación del mar argentino por medio de buques adecuados de moderna tecnología. Las facilidades pesqueras deberán prever servicios que permitan la implantación de instalaciones de industrialización del producto y prever las zonas donde se puedan efectuar las reparaciones de las unidades.

ANEXO IV POLITICA PORTUARIA NACIONAL SECTOR PATAGONICO

OBJETIVO

1.- Además de dar cumplimiento a las Políticas Portuarias Generales se deben establecer las bases para lograr el desarrollo de una infraestructura portuaria patagónica que provea el acceso seguro y económico a las zonas de influencia de los puertos, mediante su adecuada ubicación.-

POLITICAS PARTICULARES

2.1.- Clasificar los puertos existentes en puertos de ultramar, de cabotaje, o pesquero, para definir sus necesidades de mejoras. 2.2.- Incrementar las facilidades de apoyo a buques pesqueros, ya sea mejorando las instalaciones portuarias existentes o desarrollándolas donde sea conveniente, de modo de permitir la explotación del mar argentino por medio de buques adecuados de moderna tecnología. Las facilidades pesqueras deberán prever servicios que permitan la implantación de instalaciones de industrialización del producto y prever las Zonas donde se puedan efectuar las reparaciones de las unidades.

ANEXO V - POLITICA PORTUARIA NACIONAL - SECTOR TERRITORIO NACIONAL DE TIERRA DEL FUEGO, ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR

OBJETIVO

1.- A fin de dar cumplimiento a las Políticas Portuarias Generales, se deben establecer las bases para lograr el desarrollo de una infraestructura portuaria antártica, fueguina e insular creando adecuadas condiciones de accesibilidad y equipamiento que permitan la integración de este sector con el sistema nacional de transporte.

POLITICAS PARTICULARES

2.1.- Concretar la construcción de puertos que sirvan de apoyo a las actividades pesqueras y de otro tipo, donde sea conveniente, de modo de facilitar la explotación del mar argentino por medio de buques adecuados de moderna tecnología. Las facilidades pesqueras no deberán incluir instalaciones de industrialización del producto al sur del paralelo 60 de latitud sur. 2.2.- El desarrollo de las facilidades de apoyo a pesqueros deberá preverse con criterio sectorial y de defensa nacional de modo que la combinación de facilidades de apoyo permitan una utilización plena y racional de toda el área marítima.

VEREDICTA LEYES

Transporte. Texto original, como se publicó.

Datos: Base InfoLEG de Normativa Nacional, Ministerio de Justicia de la Nación (CC BY 4.0).