



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

**PROYECTO DE LEY**

EL SENADO Y LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN  
SANCIONAN CON FUERZA DE

**LEY**

**MODIFICACIONES A LA LEY 24.093.-**

**ARTÍCULO 1°** — Modifíquese el artículo 1° de la Ley 24.093, el que quedará redactado de la siguiente manera:

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

**ARTÍCULO 2°** —Sustitúyase el artículo 2° de la Ley N° 24.093, por el siguiente:

“**Artículo 2°.-** Denomínase puertos a los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transporte o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas, y a los modos de transporte empleados para su asistencia, abastecimiento o carga. Quedan comprendidas dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas, así como las instalaciones terrestres calificadas como puertos secos, en los términos y alcances que determine la reglamentación.”



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

**ARTÍCULO 3°** — Modifíquense los incisos h) y j) del artículo 6 de la Ley 24.093, los que quedarán redactados de la siguiente manera:

“**Artículo 6°.-** A los efectos de la habilitación, la Autoridad Competente deberá tener en cuenta las siguientes pautas (...)

- h) Control de sanidad y normas de higiene y seguridad laboral;
- j) Policía de la navegación, del transporte y seguridad portuaria.”

**ARTICULO 4°** — Incorpórese el inciso 4 al artículo 7 de la Ley 24.093, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“**Artículo 7°.-** Los puertos se clasificarán en (...)

4) Según el compromiso que su habilitación o funcionamiento importe a la Seguridad Nacional, se clasificarán en puertos de alta, media o baja intensidad. La caracterización será dinámica y sujeta a actualización y revisión, y estará a cargo de la Autoridad de Contralor, quien podrá requerir a sus efectos el auxilio o asistencia de aquellos Ministerios, cuya participación entienda oportuna.”

**ARTICULO 5°.** — Modifíquese el Capítulo I del Título III de la Ley 24.093, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“CAPITULO I. DE LA TRANSFERENCIA DEL DOMINIO, ADMINISTRACION O EXPLOTACION PORTUARIA NACIONAL A LOS ESTADOS PROVINCIALES Y/O A LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES Y/O A LA ACTIVIDAD PRIVADA.”

**ARTICULO 6°.** — Modifíquese el artículo 11 de la Ley 24.093, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“**Artículo 11.-** A solicitud de las provincias y/o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en cuyos territorios se sitúen puertos de propiedad y/o administrados por el Estado Nacional, y mediante el procedimiento que al respecto determine la reglamentación, el Poder Ejecutivo les transferirá a título gratuito, el dominio y la administración portuaria.



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

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

**ARTICULO 7º.** — Modifíquese el artículo 20 de la ley 24.093, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“**Artículo 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. Estas obligaciones deberán 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.”

**ARTICULO 8º.** — Incorpórese como artículo 20 bis a la Ley 24.093 el siguiente:

“**Artículo 20 bis.-** Como medida hacia la Seguridad Nacional y control de ingresos ilícitos, la Autoridad de Aplicación asignará a cada puerto el nivel de seguridad conforme los grados de amenaza evaluados o detectados por dicha autoridad. En los casos de alta intensidad deberán garantizarse al menos las siguientes medidas de seguridad: un software de gestión integral de seguridad que proporcione una plataforma con acceso a los diferentes módulos de gestión y actividad portuaria con las capacidades suficientes para prevenir y enfrentar ciber ataques, equipos de inspección no intrusiva de registración, alerta y trasferencia automática de datos homologados según estándares nacionales capaces de detectar sustancias orgánicas e inorgánicas, sistemas de almacenamiento y movimiento de carga con rastreabilidad de trazabilidad total e identificación de los responsables, centro de monitoreo, grabado y control con acceso irrestricto y remoto en tiempo real por parte de los organismos de contralor y seguridad, alumbrado de seguridad suficiente y grupos autónomos de electricidad para



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

emergencias capaces de sostener dichos equipamientos, perímetro terrestre de confinamiento, servicio de canes homologado por policía o fuerza de seguridad y embarcaciones de patrullaje para el control de accesos así como las operaciones buque a buque. El plazo de adecuación material y edilicia se fijará por vía reglamentaria, su incumplimiento causará la pérdida inmediata de la habilitación para operar.”

**ARTICULO 9º.** — Modifíquese el artículo 22 de la Ley 24.093, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“**Artículo 22.-** La Autoridad de Aplicación de la presente ley, será la que determine el Poder Ejecutivo en el ámbito del Ministerio de Transporte de la Nación, o del que a futuro contemple estas competencias, 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, 9º y 20 bis 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 competencia nacional;
- c) Controlar que los titulares de las habilitaciones portuarias otorgadas, den cumplimiento a los proyectos constructivos y operativos que justificaron su solicitud conforme al nivel de intensidad asignado, 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 causales previstas en esta ley, razones de seguridad, defensa o 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;



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

- 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;
- m) Fijar la alternativa de procedimiento para celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal a los fines de lo dispuesto en el artículo 14 de esta ley para el caso de los puertos propiedad del Estado Nacional.”

**ARTICULO 10.** — Modifíquese el artículo 23 de la Ley 24.093, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“**Artículo 23.-** El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará la presente ley en un período de noventa días a partir de su promulgación.

Entre otros aspectos la reglamentación contendrá:

- a) El régimen disciplinario al que se someterán los incumplimientos de las disposiciones legales o reglamentarias en que incurrieren los titulares de las administraciones portuarias. Las sanciones podrán ser: suspensión de la habilitación por tiempo determinado y caducidad de la habilitación; quedando abierta en todos los casos la vía



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

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 informáticos y telemáticos de las operaciones realizadas, que permitan un fácil acceso a la información necesaria para el ejercicio de las competencias de la Autoridad de Aplicación y Control.

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.

f) Las condiciones de control en tiempo real de la información de operación, administración y comercialización, así como su acceso tanto por parte de la Autoridad de Control como de los organismos del Estado que deban intervenir en toda la trazabilidad.”

**ARTICULO 11.** — Comuníquese al Poder Ejecutivo.



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

**FUNDAMENTOS**

Sr. Presidente:

Que Naciones Unidas refiriéndose a las amenazas transaccionales en los Estados de Derecho afirma: “algunos de los mayores desafíos para la paz y la seguridad consisten en delitos que, si bien son cometidos en territorio nacional, trascienden las fronteras de los países y afectan a regiones enteras, y en definitiva, a la comunidad internacional en su conjunto. Se trata de un problema en constante evolución respecto al estado de derecho y la protección de los derechos humanos, y pone bien de manifiesto los firmes vínculos existentes con la paz y la seguridad”.

Que el terrorismo, el narcotráfico, el lavado de activos, el tráfico de personas, de armas, de explosivos y de órganos entre otras expresiones de la delincuencia organizada transnacional, ha llevado a los países a organizarse, a cooperar y desarrollar políticas predictivas y preventivas, tendientes a minimizar riesgos, amenazas y resultados lesivos.

Que en los países de extensas fronteras como la República Argentina los ingresos ilegales se materializan mediante los usos más reconocidos: la vía terrestre, la vía marítima-fluvial y la vía aérea. Sin embargo, hay una amenaza tan letal como las anteriores, que utiliza el ciber espacio y las redes de transferencia de datos para atacar objetivos de alto impacto y daño masivo, por lo que merece una atención particular y permanente.

Que del andamiaje internacional de recomendaciones y legislación secundaria de recepción, tales como la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y sus Protocolos sobre la Trata de Personas (Ley Nacional de aprobación N° 25632), la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción (Ley Nacional de aprobación N° 26097), Convención de las Naciones Unidas Contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas (Ley Nacional de



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

aprobación N° 24.072), surge una sistemática legal que *a posteriori* necesita de instrumentación operativa en los puntos críticos del territorio.

Que si bien la seguridad cibernética y la lucha contra el cibercrimen es una Convención que aún falta en la estrategia de las Naciones Unidas, la comunidad internacional asociada ya demanda e instrumenta en sus servicios de seguridad y defensa centros y protocolos de evitación contra la intrusión.

Que, por su parte, la Organización de Estados Americanos por medio del Comité Interamericano contra el Terrorismo, como entidad regional destinada a prevenir y combatir el terrorismo en las Américas, ha desplegado un Programa de Ciberseguridad del cual nuestro país ha sido beneficiario. Estas capacidades deben tener recepción legal para su aplicación concadenada en cada organismo e infraestructura crítica y plausible de infectación.

Que en este contexto la Ley N° 24.094 de Actividades Portuarias regula la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio de la República Argentina.

Que el artículo cuarto de dicha norma exige habilitación del Estado nacional para todos los puertos comerciales o industriales que involucren al comercio internacional o interprovincial.

Que entre las pautas a tener en cuenta para obtener la habilitación el inciso e) del artículo 6, remite a “aspectos vinculados con la defensa y la seguridad nacional”. Por su parte los artículos 10 y 22 se refieren a la pervivencia, suspensión y remoción de la habilitación.

Que pese a ser una norma que regula la administración y operatoria de los puertos y a contemplar previsiones hacia la defensa y la seguridad nacional para poder funcionar, lo cierto es que presenta un vacío por falta de regulación específica en su texto. En veintiocho años de vida que posee la ley, el legislador nacional no integró un





## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

capítulo especial destinado a la “Seguridad Portuaria” como parte esencial a la seguridad nacional.

Sin perjuicio de las facultades que la ley 26.108 otorga a la Prefectura Naval Argentina como Autoridad de Aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), es necesario disponer de una norma de alcance nacional que establezca estándares mínimos de protección y prevención en el marco de una estrategia de seguridad ampliada.

Que el punto esencial de la reforma intentada radica en llenar esa omisión previendo la clasificación en tres niveles de incidencia conforme a su compromiso a la seguridad nacional, permitiendo minimizar riesgos y amenazas.

Cuando se trate de un puerto calificado como de “Alta Intensidad” deberá mejorar sus habilidades anticipatorias, preventivas, de control y de respuesta. Dado que estas mejoras hacen a la Seguridad Nacional hemos previsto exigencias mínimas sobre las cuales hay sobrada aplicación internacional.

Que atento lo dicho los puertos que ingresen en esa matriz de amenaza y riesgo (M.A.R) deberán contar, al menos, con: un software de gestión integral de seguridad que proporcione una plataforma con acceso a los diferentes módulos de gestión y actividad portuaria con las capacidades suficientes para prevenir y enfrentar ciberataques, equipos de inspección no intrusiva de registración, alerta y trasferencia automática de datos homologados según estándares nacionales capaces de detectar sustancias orgánicas e inorgánicas, sistemas de almacenamiento y movimiento de carga con rastreabilidad de trazabilidad total e identificación de los responsables, centro de monitoreo, grabado y control con acceso irrestricto y remoto en tiempo real por parte de los organismos de contralor y seguridad, planos digitalizados de todas las instalaciones, alumbrado de seguridad suficiente y grupos autónomos de electricidad para emergencias capaces de sostener dichos equipamientos, perímetro terrestre de confinamiento, servicio de canes homologado por policía o fuerza de seguridad y



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

embarcaciones de patrullaje para el control de accesos así como las operaciones buque a buque.

Que según la Organización Marítima Internacional (OMI-IMO), el riesgo cibernético marítimo se refiere a “la medida del nivel de amenaza de un activo tecnológico por circunstancias o sucesos posibles, que podrían causar fallos operacionales, de seguridad o protección del transporte marítimo al corromperse, perderse o ponerse en peligro información o sistemas”.

Que de la misma manera la operación portuaria puede tener fallas estructurales, negligentes o causadas en su seguridad, que no sólo ponen en peligro su normal funcionamiento sino que lo convierten en acceso directo a daños potenciales a la forma de vida democráticamente elegida y conservada.

Que, por su parte, la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD) recomienda la utilización de la “lista de control de las amenazas de los puertos ante el riesgo del narcotráfico”.

Que en sus recomendaciones para aumentar la participación del sector privado en la seguridad portuaria antidrogas la CICAD justifica: “la dinámica actual de la economía mundial, las empresas, entidades y asociaciones privadas que las representan son actores esenciales en las cuestiones referentes a la seguridad portuaria y al combate al narcotráfico”. Y en la proposición de líneas de acción institucional sugiere: “Creación y perfeccionamiento de la legislación nacional definiendo las obligaciones y responsabilidades de los órganos gubernamentales competentes y de las empresas del sector privado”.

Que el transporte marítimo es quizás el más internacional de todos los grandes sectores comerciales del mundo, y uno de los más peligrosos. Se estima que el 90 por ciento de la carga comercial pasa por la actividad marítima, razón por la cual los buques y puertos se han vuelto sumamente deseables para los traficantes ilegales, terroristas y cibercriminales. Debemos tener tecnología para poder inspeccionar, detectar, rastrear, alertar y separar.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

Que al regular la Seguridad Portuaria llenándose el vacío en la ley específica, no sólo robustecemos el sector sino que fortalecemos la Seguridad Nacional. El Estado habilitador debe exigir al prestador que confine su riesgo y colabore al esfuerzo nacional de prevención.

Que esta exigencia sumada a las competencias, avances y aportes del Ministerio de Seguridad y los específicos de la Prefectura Naval Argentina, Administración Federal de Ingresos Públicos y su Dirección General de Aduanas y Migraciones, entre otros, dan sostén y sinergia a una complementariedad necesaria y esperable.

Asimismo, es menester destacar que se realiza una importante incorporación. Tal es así que, a las previsiones del art. 2 del presente, se incluyen regulaciones sobre los puertos secos, las cuales son dinámicas de almacenamiento y que, ineludiblemente, requieren de una adecuada normativización. La introducción del concepto “puerto seco” también comprende a otras transferencias ya sean éstas intra e intermodales intermedias (camión-camión, camión-tren, camión-buque e incluso buque-buque, cuando sea preciso transferir carga de una barcaza a un barco oceánico, y se decida hacer a través de una estructura flotante, sin desembarcar, lo que a su vez significa un considerable ahorro de costos).

Por todos los motivos expuestos, solicito a mis pares acompañen con su voto el presente Proyecto de Ley.