



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 1º — Modifíquense los Artículos 1º; 2º; 6º; 11; 20; 22 y 23 de la Ley 24.093, y sus modificatorias, los que quedarán redactados de la siguiente manera:

“Artículo 1º.- 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 2º.- Denomínese 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



H. Cámara de Diputados de la Nación

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.**"

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

- a) Ubicación del puerto;
- b) Identificación de las instalaciones portuarias;
- c) Individualización de las personas físicas o jurídicas, titulares de los puertos;
- d) Clasificación de los puertos, según la titularidad del inmueble donde se encuentren ubicados, según su uso y según su destino; categorizaciones que serán definidas por el titular del puerto;
- e) Aspectos vinculados con la defensa y seguridad nacional;
- f) incidencia en el medio ambiente, niveles máximos de efluentes gaseosos, sólidos y líquidos;



H. Cámara de Diputados de la Nación

- g) Afectación del puerto al comercio interprovincial y/o internacional;
- h) **Control de sanidad** y normas de higiene y seguridad laboral;
- i) Control aduanero y de migraciones;
- j) Policía de la navegación, **del transporte** y seguridad portuaria.
- k) **Actualización tecnológica, sistemas de escaneo y de seguridad, conforme a la clasificación de intensidad."**

"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.

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."



H. Cámara de Diputados de la Nación

"Artículo 20.- El responsable de cada puerto, cualquiera sea su titularidad y clasificación, tendrá a su cargo el mantenimiento y la mejora de las obras y los servicios esenciales, tales como las profundidades y la señalización de los accesos y espejos de agua, las instalaciones de amarre seguro, el remolque y el practicaaje.

Estas obligaciones deberán ejercerse de conformidad con las normas vigentes dictadas en ejercicio del poder de policía del Estado Nacional en la materia.

La Prefectura Naval Argentina será la autoridad competente para otorgar y registrar las habilitaciones profesionales para el ejercicio del practicaaje, así como para fiscalizar el cumplimiento de las condiciones de seguridad de la navegación, de conformidad con la normativa aplicable."

"Artículo 22.- La autoridad de aplicación de la presente ley, será la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPYN), ente autárquico actuante en la órbita del MINISTERIO DE ECONOMÍA, y tendrá las siguientes funciones y atribuciones, sin que esta enunciación pueda considerarse taxativa y sin perjuicio de aquellas otras que las leyes y reglamentaciones vigentes y a dictarse en un futuro le atribuyan:

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;



H. Cámara de Diputados de la Nación

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;

g) Fijar las políticas generales en materia portuaria y de administración y explotación 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;



H. Cámara de Diputados de la Nación

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) Ejercer la responsabilidad primaria en materia ambiental y establecer los procedimientos de evaluación y emisión de las declaraciones de aptitud correspondientes a las obras y actividades en los puertos y vías navegables en coordinación con las autoridades competentes, controlando subsidiariamente el cumplimiento de las leyes o reglamentaciones que resulten de aplicación en la materia.

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

m) 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;

n) Fijar la alternativa de procedimiento para celebrar acuerdos con personas humanas o jurídicas a los fines de lo dispuesto en el artículo 14 de esta ley para el caso de los puertos propiedad del Estado Nacional o aquellos de titularidad de las provincias o de los particulares cuya administración y explotación se le delegue o acuerde en el futuro.

ñ) Ejercer el control de las concesiones, operadores y actividades del Puerto de Buenos Aires y el poder de policía e imposición sobre el establecimiento y los bienes muebles e inmuebles que lo integran.



H. Cámara de Diputados de la Nación

o) Delimitar la jurisdicción portuaria nacional y disponer de los bienes del dominio estatal que lo conforman.

p) Regular y controlar las Concesiones de obras y servicios sobre la Vías Navegables Interjurisdiccionales de la REPÚBLICA ARGENTINA.

q) Promover la asociación público-privada y la inversión privada en centros de transferencia de carga, instalaciones ferro portuarias y de infraestructura y servicios logísticos, tendientes a reducir los costos del transporte multimodal y la eficiencia, eficacia y competitividad en beneficio de la navegación y el comercio exterior."

"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: multa pecuniaria de pesos diez mil (\$ 10.000) a pesos dos millones (\$ 2.000.000) que actualizará la autoridad de aplicación conforme el índice de precios al consumidor (IPC) establecido por el INDEC, cese temporario de las operaciones de un (1) día hasta treinta (30) días corridos, suspensión de la habilitación por tiempo determinado y caducidad de la habilitación; quedando abierta en todos los casos la vía recursiva ante la autoridad que corresponda en el ámbito administrativo así como ante la justicia competente.

b) La obligatoriedad de llevar en todos los puertos registros contables, **informáticos y telemáticos** de las operaciones realizadas,



H. Cámara de Diputados de la Nación

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 2º — Incorpórense como inciso 4 al Artículo 7 y como Artículo 20 bis a la Ley 24.093, y sus modificatorias, los siguientes:

"Artículo 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



H. Cámara de Diputados de la Nación

Son considerados puertos de uso público: aquellos que, por su ubicación y características de la operatoria deban prestar obligatoriamente el servicio a todo usuario que lo requiera.

Son considerados puertos de uso privado aquellos que, ofrezcan y presten servicios a buques, armadores, cargadores y recibidores de 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.



H. Cámara de Diputados de la Nación

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.”

“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 ciberataques, equipos de inspección no intrusiva de registración, alerta y transferencia 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 emergencias capaces de sostener dichos equipamientos, perímetro terrestre de confinamiento, servicio de



H. Cámara de Diputados de la Nación

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 3º. — 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 4º. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.-

**RAMIRO GUTIÉRREZ
DIPUTADO NACIONAL**



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS.-

Sr. Presidente:

El presente proyecto de ley tiene por objeto fortalecer el régimen jurídico aplicable a la actividad portuaria nacional, incorporando de manera expresa y sistemática la seguridad y protección portuaria como componente esencial de la habilitación, administración, control y operación de los puertos existentes y de aquellos que se incorporen en el futuro al sistema portuario nacional.

La actividad portuaria constituye un componente estratégico de la economía argentina. Los puertos son puntos de concentración y transferencia de personas, mercaderías, información y medios de transporte, articulando distintos modos de transporte dentro de cadenas logísticas nacionales e internacionales. Por ello, las condiciones de seguridad de las instalaciones portuarias exceden el interés particular de cada establecimiento y adquieren una dimensión vinculada con la protección del comercio, la continuidad de las operaciones, la prevención del delito y la seguridad del Estado.

La Ley 24.093 de Actividades Portuarias constituye el marco general que regula la habilitación, administración, operación y control de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio de la República Argentina. La propia norma contempla, entre las pautas relevantes para la habilitación, los aspectos vinculados con la defensa y la seguridad nacional.

Sin embargo, la evolución de la actividad portuaria durante las últimas



H. Cámara de Diputados de la Nación

décadas y, particularmente, el desarrollo tecnológico de las cadenas logísticas, hacen necesario complementar ese marco general mediante la incorporación de estándares específicos de seguridad y protección portuaria.

La cuestión no se limita actualmente a la protección física de las instalaciones. Los puertos modernos dependen de sistemas informáticos para gestionar accesos, cargas, documentación, comunicaciones, operaciones y procesos logísticos.

En consecuencia, una afectación de esos sistemas puede comprometer no sólo la información almacenada, sino también la continuidad y seguridad de las operaciones.

La seguridad física y la ciberseguridad constituyen, por ello, dimensiones complementarias de una misma política de protección de las infraestructuras portuarias.

La comunidad internacional ha reconocido progresivamente esta problemática. La Organización Marítima Internacional ha desarrollado lineamientos específicos para la gestión del riesgo cibernético marítimo, reconociendo que la vulneración, pérdida o alteración de información y sistemas tecnológicos puede afectar la seguridad y protección del transporte marítimo y la continuidad de las operaciones.

Asimismo, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó el 24 de diciembre de 2024 la Convención de las Naciones Unidas contra la Ciberdelincuencia, destinada a fortalecer la cooperación internacional frente a determinados delitos cometidos mediante sistemas de tecnologías de la información y las comunicaciones y al intercambio de evidencia electrónica. Si bien dicho instrumento aún no se encuentra en



H. Cámara de Diputados de la Nación

vigor, su adopción constituye una manifestación de la creciente importancia que la comunidad internacional asigna a la prevención y persecución de las amenazas derivadas del uso ilícito de las tecnologías de la información.

En el ámbito regional, la Organización de los Estados Americanos, a través del Comité Interamericano contra el Terrorismo (CICTE), desarrolla programas destinados al fortalecimiento de las capacidades de los Estados miembros en materia de ciberseguridad, prevención, identificación, respuesta y recuperación frente a incidentes cibernéticos. La República Argentina se encuentra entre los Estados beneficiarios de estas iniciativas.

La protección de las instalaciones portuarias presenta, asimismo, una dimensión directamente relacionada con la prevención del crimen organizado transnacional.

El carácter internacional de las operaciones portuarias, la magnitud de los volúmenes de carga y la multiplicidad de actores que intervienen en las cadenas logísticas requieren mecanismos permanentes de prevención, control y trazabilidad. El narcotráfico, el contrabando y otras formas de criminalidad organizada pueden aprovechar las características propias de estas actividades para introducir o extraer ilícitamente mercaderías, utilizando tanto las instalaciones como los procesos logísticos asociados.

El presente proyecto incorpora una clasificación de los puertos según el nivel de compromiso que su funcionamiento importe para la seguridad nacional, estableciendo categorías de alta, media y baja intensidad.

La clasificación se concibe como un instrumento dinámico, sujeto a



H. Cámara de Diputados de la Nación

actualización y revisión de acuerdo con las características de cada instalación, su ubicación, operatoria, tipo y volumen de cargas, vinculación con el comercio internacional o interprovincial y las amenazas y riesgos que puedan afectarla.

Este criterio permite establecer obligaciones de seguridad proporcionales al nivel de exposición y criticidad de cada puerto, evitando tanto la ausencia de estándares adecuados como la imposición de exigencias uniformes a establecimientos con realidades sustancialmente diferentes.

Para los puertos de mayor intensidad se establecen estándares mínimos vinculados con la gestión integral de la seguridad, la protección frente a ciberataques, la inspección no intrusiva, la registración y transferencia automatizada de información, la trazabilidad de las cargas, el monitoreo permanente, el control de accesos, la iluminación de seguridad, la disponibilidad de energía de emergencia, la protección perimetral y los medios necesarios para el control de las operaciones.

Estas herramientas responden a una premisa fundamental: la seguridad portuaria moderna requiere capacidad de anticipación, prevención, detección y respuesta, y no únicamente capacidad de reacción frente a hechos consumados.

La trazabilidad constituye, en este sentido, una herramienta central. La posibilidad de conocer el origen, recorrido, almacenamiento, transferencia y destino de una carga permite fortalecer simultáneamente los mecanismos de seguridad, control y prevención del delito, favoreciendo asimismo la transparencia y eficiencia de las operaciones logísticas.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Del mismo modo, la incorporación de tecnologías de inspección no intrusiva permite incrementar las capacidades de fiscalización sin transformar los controles en un obstáculo permanente para la circulación legítima de mercaderías.

La actividad portuaria involucra necesariamente la actuación de distintos organismos, cada uno de ellos con competencias específicas. Aduana, migraciones, sanidad, seguridad, navegación y autoridades portuarias intervienen sobre distintos aspectos de una misma operación.

Por ello, la respuesta estatal requiere mecanismos de intercambio de información y coordinación que permitan evitar tanto los vacíos de control como la superposición innecesaria de funciones.

En este sentido, el proyecto procura que la autoridad portuaria pueda articular las distintas capacidades estatales existentes, sin afectar las competencias específicas que cada organismo posee por mandato legal.

La propuesta debe integrarse, asimismo, con la estructura institucional actualmente vigente en materia portuaria.

La reforma propuesta no pretende establecer un régimen de seguridad aislado del sistema portuario existente. Por el contrario, busca incorporar la seguridad como una condición transversal de la habilitación y funcionamiento de las instalaciones, integrándola con las obligaciones operativas, tecnológicas y de control ya contempladas por la legislación vigente.

Desde esta perspectiva, el puerto debe ser entendido como un eslabón crítico de una cadena logística integral, en la cual las amenazas pueden desplazarse desde el punto de ingreso o egreso de las mercaderías hacia los distintos procesos de almacenamiento, transferencia, transporte y



H. Cámara de Diputados de la Nación
despacho.

La seguridad portuaria constituye una responsabilidad compartida entre el Estado y los operadores de las instalaciones. El Estado conserva las facultades de regulación, habilitación, fiscalización y sanción que le corresponden, mientras que los titulares y operadores portuarios deben asumir las obligaciones de prevención y mitigación que resulten necesarias de acuerdo con el nivel de riesgo asignado a cada establecimiento.

En definitiva, el proyecto procura completar el régimen jurídico existente mediante la incorporación de una política integral de seguridad portuaria, adaptada a las condiciones actuales del comercio internacional, de las cadenas logísticas y de las amenazas físicas y digitales que pueden afectarlas.

No se trata de modificar la naturaleza de la actividad portuaria ni de alterar las competencias específicas de los organismos que actualmente intervienen en ella, sino de establecer un marco legal que permita anticipar riesgos, elevar estándares mínimos de protección, mejorar la trazabilidad de las cargas, fortalecer la coordinación estatal y dotar a las instalaciones de mayores capacidades de prevención y respuesta.

Por todo lo expuesto, y entendiendo que resulta necesario adecuar el marco legal de la actividad portuaria a las actuales condiciones tecnológicas, logísticas y de seguridad, solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto de ley.