CÁMARA DE SENADORES
SECRETARÍA
DIRECCIÓN GENERAL

XLIXª Legislatura
Primer Período

COMISIÓN DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Carpeta 86/2020

Distribuido: **6/2020**

11 de marzo de 2020

RED NACIONAL DE AEROPUERTOS INTERNACIONALES PARA URUGUAY

CREACIÓN

- Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo
- Disposiciones Citadas

DIRECCIÓN GENERAL DE SECRETARÍA

145464

PRESIDENCIA DE LA ASAMBLEA GENERAL
Recibido a la hora 14:00
Fecha 5/3/2020

T 01754

CAMARA DE SENADORES
Recibido a la hora 13:00
Fecha 10/3/2020
Carpeta Nº 86/2020

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Montevideo, 28 FEB 2020

Señor Presidente de la

Asamblea General

Don José Mujica

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a ese Cuerpo, para someter a su consideración el Proyecto de Ley que se adjunta, referente a la creación de la Red Nacional de Aeropuertos Internacionales para el Uruguay, declarando que la explotación de los servicios aeroportuarios es un objetivo prioritario para el desarrollo del país, de acuerdo a los siguientes fundamentos:

El territorio de la República Oriental del Uruguay cuenta con once aeropuertos con categoría internacional, calificación que se otorga a aquellos aeródromos que reúnan las condiciones exigidas por las normas y provean los servicios, en un todo de acuerdo a los requerimientos internacionales (Anexo 14 al Convenio de Aviación Civil – Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos LAR 154 Diseño de Aeródromos; LAR 153 Operaciones en Aeródromos).

Dos de estos Aeropuertos se encuentran concesionados a privados, el Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" (SUMU) y Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce "C/C Carlos A. Curbelo" (SULS).

El conjunto de los restantes nueve aeropuertos son administrados, explotados y mantenidos por el Estado Uruguayo, Ministerio de Defensa

Nacional, a través de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, encontrándose dentro de este grupo la Base Militar Número II ubicada en Santa Bernardina – Durazno, cuyo aeropuerto esta categorizado como internacional de emergencia.

La base legal que autoriza la explotación para el Aeropuerto Internacional de Carrasco es la Ley Nº17.55 de fecha 18 de setiembre de 2002 de "Reactivación Económica" y sus normas reglamentarias. En su artículo 21 autorizó al Poder Ejecutivo a un mecanismo de contratación directa con la Corporación Nacional para el Desarrollo, para la administración, explotación y operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco "…. *en un plazo que no superará los 30 años".*

La base legal que refiere a la concesión a privados del Aeropuerto Cap. Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce) es la Ley Nº15.637 de 28 de setiembre de 1984. Aprobación de normas relativas al Régimen Jurídico de Concesión de la Obra Pública. "Concesión de la Construcción de Obra Pública", la que establece que "*El Poder Ejecutivo podrá otorgar concesiones para la construcción, conservación y explotación de obras públicas a personas físicas o jurídicas, privadas o públicas, a sociedades de economía mixta, habilitando al concesionario a percibir tarifas de los usuarios de la obra, de conformidad con las disposiciones de la presente ley."*

Los Aeropuertos Internacionales "Pte. Gral. (PAM) Oscar D. Gestido" en el Departamento de Rivera; "Nueva Hespérides" en el Departamento de Salto; "Laguna de los Patos" y "Balneario Zagarzazú" en el Departamento de Colonia, fueron identificados por el Plan Maestro para la Aviación Civil del Uruguay (Proyecto URU/17/801 MTOP-OACI), como aquellos que tienen algún tipo de potencial de utilización y explotación económica en esta categoría de internacionales, algunos de ellos por encontrarse ubicados en lugares estratégicos, otros tienen cierta infraestructura

subutilizada, que requiere de mejoras, para la prestación de los servicios, lo que constituyen inevitables e importantes inversiones para su puesta en funcionamiento, en condiciones de seguridad tanto para operaciones internacionales como nacionales.

El Proyecto de Ley que se presenta, responde por un lado a una necesidad que tiene el Uruguay de cumplir con las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) Anexo 14 "Aeródromos" del Convenio de Aviación Civil Internacional (Convención de Chicago de 1944), así como también con las LARs 153 y 154 "Diseño de Aeródromos" y concordantes y por otro se incorporaría un concepto moderno y utilizado a nivel mundial de "sistemas de aeropuertos" o "red de aeropuertos", que implica que un determinado número de aeropuertos dentro del territorio de un Estado funcionen bajo una estructura única de explotación y gestión, permitiendo racionalizar recursos y brindar oportunidades de desarrollo para zonas estratégicas.

Es una forma de organización en mercados de diverso tamaño, tanto sea en desarrollo avanzado como en los emergentes. A medida que las exigencias en las operaciones se vuelven más complejas es responsabilidad de los Estados cerciorarse de que dichas infraestructuras evoluciona y cumple con los requisitos, lo cual implica grandes inversiones donde los derechos aeroportuarios reflejen el costo del suministro de servicios que debe prestar.

Los aeropuertos pueden obtener ventajas significativas cuando operan bajo la modalidad de una red aeroportuaria. En estos casos los aeropuertos más pequeños pueden beneficiarse de un esquema de propiedad común, independientemente de si es pública o privada, que les permite acceder al subsidio cruzado que puede aportarles; más acceso a los mercados de capital; eficiencia en la gestión y administración; uso de

economías de escala y del alcance asociado a la red; compras al por mayor; comercialización compartida, entre otros.

Una red aeroportuaria significa que dos o más aeropuertos dentro de un Estado son explotados bajo una estructura única de gestión y control.

Un Aeropuerto operativo, además de generar empleo, es un facilitador del crecimiento del turismo, con impacto en varios sectores de la economía. A nivel mundial el transporte aéreo genera en forma directa e indirecta aproximadamente unos 62 millones de puestos de trabajo, 2.7 trillones de dólares de impacto económico, datos que indicarían que la explotación de los aeropuertos, bien podría ser un objetivo estratégico para el desarrollo del país en lo económico y social, el cual en algún momento deberá articular con los otros modos de transporte para constituir una operación de transporte multimodal.

Asimismo un aeropuerto tiene que ser autosustentable financieramente, de manera que no represente una carga económica para el Estado.

Existen razones estratégicas, técnicas y prácticas, que justifican que la explotación de un aeropuerto es un objetivo prioritario para el desarrollo del país, el cual requiere importantes inversiones económicas para su instalación, funcionamiento y mantenimiento continuo de sus instalaciones, de sus sistemas técnicos de comunicación, control y servicios, por lo que se justificaría promover el dictado de una ley que facilite este tipo de explotación y que no se constituya en una limitante, como podría serlo el plazo previsto por la Ley Nº17.555 de fecha 18 de setiembre de 2002, que establece para el Aeropuerto de Carrasco que la "administración y explotación" y otros servicios, pueden darse en un plazo que no supere los 30 años.

Es necesario tener presente que la responsabilidad por la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en la explotación de

aeropuertos, recae en última instancia en el Estado, quien para evitar riesgos y si se producen sucesos pueda mitigar sus efectos, debe cumplir con todas las exigencias requeridas por las normas, tanto en el diseño, el mantenimiento y los servicios que presta y/o controlar que estas se cumplan.

El Uruguay tiene instalaciones aeroportuarias que por su ubicación geográfica, requerimientos sociales, características estratégicas, podría ser oportuno mantenerlos en condiciones de funcionamiento de acuerdo a las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y además que puedan constituirse en un polo de atracción para el tráfico aéreo, otorgando posibilidades de desarrollo para otras zonas del País, sin que sea una carga económica importante para el Estado.

Estos Aeropuertos identificados, no brindan las condiciones necesarias, constituyendo una infraestructura edilicia desactualizada, sin explotación comercial significativa y subutilizada, los cuales según compromisos asumidos por el País, entre ellas la Declaración de Bogotá, para obtener la categoría de internacional los mismos deberían estar "Certificados" según las normas OACI en el año 2020.

Para ello el Estado debería realizar cuantiosas inversiones para su actualización, así como también proveer los servicios aeroportuarios actuando como explotador. La opción que se plantea es llevar a 50 años el plazo máximo de una concesión de Aeropuertos bajo la jurisdicción del Estado Uruguayo, facultando al Poder Ejecutivo a renovar, modificar, ampliar el objeto o prorrogar concesiones o contratos de concesión hasta el plazo máximo señalado, que operaria como el limite máximo y bajo un estricto control y evaluación de la explotación del aeropuerto, por lo que debe reservarse expresamente dicha facultad.

Por otra parte se prevé que las prórrogas de los plazos deberán tener una contrapartida, entre las cuales se encuentra la realización de inversiones

en obras y servicios en los Aeropuertos que integrarían la Red, incluyendo el mantenimiento y explotación de los servicios, pudiendo el Poder Ejecutivo incluir otro aeropuerto, si así se justifica

Las facultades previstas para el Poder Ejecutivo en el artículo 2º proyectado, de conferir concesiones o contratos de concesión, que se realizaran en el Marco del Proyecto que se propone, no es una innovación, dado que ya la realiza para los dos aeropuertos concesionados en la actualidad.

El referido artículo proyectado, modificaría el artículo 21 de la Ley Nº17.555 de fecha 18 de setiembre de 2002, a los efectos de incluir la inversión en otros aeropuertos, con la posible ampliación del plazo, renegociando con las contrapartidas de inversiones y servicios en los Aeropuertos que integren la Red.

El artículo 3º establece las condiciones mínimas que deben cumplir los aeropuertos de acuerdo al Anexo 14 "Diseño de Aeropuertos", a excepción del Aeropuerto Internacional de Carrasco y el de Laguna del Sauce, que ya funcionan con categorías superiores.

El artículo 4º refiere a condiciones de prestación de los servicios aeroportuarios, bajo los estándares exigidos por la Organización de Aviación Civil Internacional.

El artículo 5º declara aplicable a estos aeropuertos lo previsto en el artículo 2º y 3º de la Ley Nº16.246, de fecha 8 de abril de 1992, que refiere a la circulación de mercaderías las que estarán exentas de tributos y recargos aplicables a la importación o en ocasión de la misma.

El artículo 6º mandata al Poder Ejecutivo el estricto control y evaluación de las explotaciones, lo que deberá reglamentarse.

Finalmente un artículo final 7º de derogaciones a toda otra disposición que se contradiga con la presente ley

Sin otro particular, saluda a la señora Presidenta con la mayor consideración,

Dr. TABARÉ VÁZQUEZ
Presidente de la República
Período 2015 - 2020

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º.- Créase la Red Nacional de Aeropuertos Internacionales para el Uruguay, declarando que la explotación de los servicios aeroportuarios es un objetivo prioritario para el desarrollo del país.

Se incluyen en la Red Nacional de Aeropuertos Internacionales, los siguientes:

1. Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" (SUMU),
2. Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce "C/C Carlos A. Curbelo" (SULS).
3. Aeropuerto Internacional de Rivera "Pte. Gral. (PAM) Oscar D. Gestido (SURV).
4. Aeropuerto Internacional de Salto "Nueva Hespérides" (SUSO).
5. Aeropuerto Internacional de Colonia "Laguna de los Patos" (SUCA).
6. Aeropuerto Internacional de Carmelo Balneario Zagarzazú" (SUCM).

El Poder Ejecutivo podrá incluir en la Red otros aeropuertos, cuando existan necesidades supervinientes que justifiquen incrementar la infraestructura aeroportuaria del País.

Artículo 2º.- Facúltese al Poder Ejecutivo a otorgar mediante procedimiento competitivo y a renovar, modificar, ampliar el objeto o prorrogar concesiones o contratos de concesión para la construcción, conservación y explotación, conjunta o separadamente de los Aeropuertos ubicados en el territorio nacional, a personas físicas o jurídicas, privadas o públicas, a sociedades constituidas en el País, por un plazo máximo de hasta 50 años.

Las prórrogas de los plazos que se otorguen, deberán tener como contrapartida, entre otras, la realización de inversiones en obras y servicios en los Aeropuertos que se determinan en el Artículo 1º, incluyendo el respectivo mantenimiento y explotación de los servicios aeroportuarios.

Artículo 3º.- Los mencionados aeropuertos cumplirán al menos los requisitos para operaciones de aeronaves critica AD 3B, sin

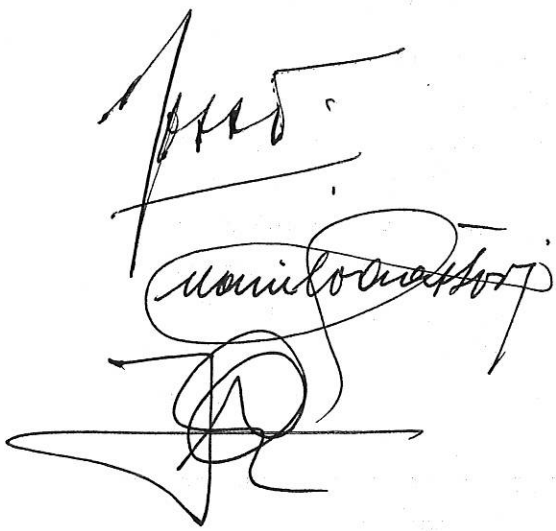
perjuicio de las exigencias particulares del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" (SUMU) y del Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce "C/C Carlos Curbelo" (SULS)

Artículo 4º.- Los servicios concesionados deberán prestarse durante los 365 días del año, las 24 horas del día, si la demanda lo requiere, con los estándares exigidos por la normativa aplicable, especialmente según los métodos y normas recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 5º.- Sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 23 de la Ley Nº17.555 de fecha 18 de setiembre de 2002, declárense aplicables en lo pertinente a los Aeropuertos cuya explotación sean objeto de concesión conforme lo dispuesto por los artículos precedentes, el régimen de puerto libre establecido en los artículos 2º y 3º de la Ley Nº16.246 de fecha 8 de abril de 1992, debiendo la reglamentación establecer los límites territoriales respectivos en cada caso.

Artículo 6º.- Resérvese al Poder Ejecutivo el estricto control y evaluación de la explotación de los aeropuertos, lo que se reglamentará.

Artículo 7º.- Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.



Disposiciones Citadas

Ley N° 17.555, de 18 de setiembre de 2002

Artículo 21. (Aeropuerto Internacional de Carrasco).- Autorízase al Poder Ejecutivo a contratar directamente con la Corporación Nacional para el Desarrollo, en el ámbito de sus cometidos establecidos en el artículo 11 de la Ley Nº 15.785, de 4 de diciembre de 1985, para que ésta constituya una sociedad anónima abierta (artículo 247 de la Ley Nº 16.060, de 4 de setiembre de 1989), que tendrá como objeto realizar la administración, explotación y operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco "General Cesáreo L. Berisso", en lo que refiere a las actividades aeroportuarias y no aeroportuarias, incluyendo actividades comerciales -comprendiendo el régimen de tiendas de venta libre de impuestos (tax free shops)- y de servicios que complementen dicha actividad aeroportuaria, en un plazo que no superará los 30 (treinta) años.

Quedan expresamente excluidos de esta autorización los servicios de tierra que se presten a las aeronaves y todos los servicios de seguridad, en especial aquéllos relativos a los controles aéreos, de aduana, migración, meteorología, bomberos, sanitarios y de policía en la actividad aeroportuaria.

Artículo 23 .(Puerto Libre).- Declárase aplicable al Aeropuerto Internacional de Carrasco "General Cesáreo L. Berisso", en lo pertinente, el régimen de puerto libre establecido en los artículos 2º y 3º de la Ley Nº 16.246, de 8 de abril de 1992, debiendo la reglamentación establecer los límites territoriales respectivos.

Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992

LEY DE PUERTOS

CAPÍTULO I ORGANIZACIÓN Y SERVICIOS PORTUARIOS

Artículo 1º La prestación de servicios portuarios eficientes y competitivos constituye un objetivo prioritario para el desarrollo del país.

Los servicios portuarios se prestarán en los puertos comerciales de la República durante las veinticuatro horas del día y durante todos los días del año, si la respectiva demanda así lo requiere.

Lo dispuesto en los dos incisos anteriores no implicará en ningún caso el desconocimiento de las reglas de remuneración de trabajos en horarios extraordinarios y en días feriados.

CAPITULO II
DE LA CIRCULACIÓN DE MERCADERIAS

Artículo 2º La circulación de mercaderías en el Puerto de Montevideo será libre. No se exigirán para ello autorizaciones ni trámites formales. Las actividades que se cumplan en dicho puerto no significarán modificaciones de la naturaleza del producto o mercaderías y quedarán limitadas a operaciones de depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento. El destino de las mercaderías que ingresen al puerto podrá ser cambiado libremente. No estarán sujetos en ningún caso a restricciones, limitaciones, permisos o denuncias previas.

Artículo 3º Durante su permanencia en el recinto aduanero portuario, las mercaderías estarán exentas de todos los tributos y recargos aplicables a la importación o en ocasión de la misma.

Cuando fueran introducidas desde el Puerto de Montevideo al territorio aduanero nacional, se considerarán importaciones o despachos de entrada procedentes del exterior a todos los efectos y deberán cumplir los trámites y pagos que correspondan.

Las mercaderías nacionales o nacionalizadas para ser introducidas al Puerto de Montevideo, deberán ajustarse a las normas que rigen para la exportación o para el despacho de salida del país.

Artículo 4º El régimen establecido en los artículos 2 y 3 se aplicará en los demás puertos y terminales portuarias de la República con capacidad para recibir naves de ultramar, cuyas áreas aduaneras y portuarias respectivas estén jurídicamente delimitadas.

Artículo 5º El Poder Ejecutivo fijará, dentro de los ciento veinte días de entrada en vigencia de la presente ley y a los efectos de su aplicación, los límites

de los recintos aduaneros y portuarios que no estuvieran jurídicamente determinados.

Artículo 6º Apruébase el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, firmado en Londres el 9 de abril de 1965, sus Anexos y Enmiendas de 1969, 1973, 1978 y 1986, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 255 de la ley 13.318, de 28 de diciembre de 1964. (*).

CAPÍTULO III-DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Artículo 7º Compete al Poder Ejecutivo el establecimiento de la política portuaria y el control de su ejecución. Fomentará la descentralización de los diferentes puertos de la República, sin perjuicio de asegurar la debida coordinación de las actividades que se desarrollen en ellos. Asimismo, velará para que aquellos servicios que se presten en régimen de libre concurrencia se efectúen en condiciones tales que efectivamente la garanticen, reservándose en todo caso el derecho de fijar tarifas máximas para tales servicios.

Artículo 8º Los servicios de estiba, desestiba, carga, descarga y conexos se regirán por las disposiciones del Capítulo II de esta Ley.

CAPÍTULO IV- DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO

Artículo 9º La prestación de servicios portuarios en el Puerto de Montevideo por parte de empresas privadas, se ejercerá en los términos y condiciones dispuestos por la reglamentación que a los efectos dictará el Poder Ejecutivo, con el asesoramiento de la Administración Nacional de Puertos.

Dicha reglamentación establecerá los requisitos técnicos y económicos que deberán poseer tales empresas. Estas podrán emplear equipos, utilaje y personal propios. También podrán contratar el uso de equipos y utilaje de la Administración Nacional de Puertos. Sin embargo, en ningún caso, el uso de los muelles y de las grúas estatales existentes podrá constituir un monopolio de hecho en manos de agentes privados.

Las empresas privadas que cumplan servicios portuarios, estarán sujetas a las normas de organización y funcionamiento del puerto y actuarán en todo conforme a las disposiciones de su Capitanía. Serán, asimismo, pasibles de las sanciones que procedan por el incumplimiento de dichas normas o disposiciones.

Las reglas de este artículo relativas a equipos y utilaje de la Administración Nacional de Puertos, son aplicables a las empresas privadas que prestaran servicios en función del literal B) del artículo 11.

Artículo 10 Sustitúyese el artículo 9 de la ley 5.495, de 21 de julio de 1916, el que quedará redactado de la siguiente manera: "ARTICULO 9 - Son cometidos de la Administración Nacional de Puertos: A) La administración, conservación y desarrollo del Puerto de Montevideo y de aquellos otros puertos que le encomiende el Poder Ejecutivo; B) Asesorar al Poder Ejecutivo en materia

portuaria, pudiendo presentar iniciativas al respecto; C) Prestar servicios portuarios en forma directa o indirecta cuando así lo determine el Poder Ejecutivo".

Artículo 11 El Directorio de la Administración Nacional de Puertos tendrá los poderes jurídicos necesarios para el cumplimiento de sus cometidos y, en particular, podrá: A) Construir las obras y adquirir los elementos que sean necesarios; B) Con la aprobación del Poder Ejecutivo: 1) Otorgar concesiones, permisos o autorizaciones a personas físicas o jurídicas, de derecho público o privado, a los fines de que: I) Realicen servicios portuarios tanto marítimos como terrestres; II) Utilicen determinados espacios abiertos o cerrados dentro del recinto portuario, para almacenar en ellos productos o mercaderías, revisarlas, clasificarlas, agruparlas o fraccionarlas; III) Construyan las obras necesarias para el cumplimiento de sus actividades; 2) Contratar la prestación de servicios portuarios con terceros.

3) Asociarse con capitales privados para la prestación de servicios portuarios. La asociación se hará a través de la participación en sociedades comerciales, con integración de la Administración Nacional de Puertos en la dirección y capital, pudiendo ésta, aportar al efecto aquella parte de su patrimonio necesaria o conveniente a los fines de la empresa.

Artículo 12 El otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones, se hará por plazo determinado, reservándose la Administración los más amplios poderes de control y verificación.

Los permisos o autorizaciones que se otorguen de acuerdo con las disposiciones de la presente ley, no podrán implicar, en ningún caso, la atribución exclusiva a una o varias empresas de la explotación de los muelles comerciales de la Administración Nacional de Puertos.

Las concesiones que afecten un espacio territorial dentro del recinto portuario (muelles, explanadas, depósitos, rada, etc.), sólo podrán otorgarse si el concesionario realiza a su costo, nuevas obras que impliquen la prestación de nuevos servicios o la ampliación de los ya existentes. La reglamentación a dictarse y los pliegos de condiciones, especificarán la razonable relación entre el espacio asignado y las nuevas inversiones.

Artículo 13 En las contrataciones que se lleven a cabo al amparo de lo dispuesto en el literal B) del artículo 11, la Administración Nacional de Puertos tomará las medidas jurídicas y prácticas pertinentes a efectos de: A) Promover el ejercicio de la libertad de elección de los consumidores; B) Evitar la formación de monopolios de hecho y, cuando ello no fuere posible, establecer garantías que aseguren su control; C) Evitar la concurrencia desleal por el otorgamiento de subsidios, subvenciones u otras prácticas análogas, particularmente en perjuicio de oferentes nacionales; D) Obtener niveles tecnológicos de excelencia; E) Contar con el asesoramiento adecuado, pudiendo para ello contratar a consultores o empresas consultoras independientes, preferentemente nacionales; F) Disponer, previamente a las transferencias de bienes o el aporte

a sociedades comerciales, de avalúos practicados según las normas generalmente aceptadas en la materia; G) Resguardar que las diversas contrataciones estén revestidas de la publicidad adecuada para asegurar la debida transparencia de las operaciones y permitir el más amplio concurso de interesados (artículo 482 y siguientes de la ley 15.903, de 10 de noviembre de 1987 y artículos 653 y 655 de la ley 16.170, de 28 de diciembre de 1990); H) Asegurar la máxima imparcialidad en los procedimientos.

Artículo 14 Las empresas privadas que desearen prestar servicios portuarios en función del ejercicio de las facultades establecidas en el literal B) del artículo 11 deberán ajustarse a las condiciones siguientes, sin perjuicio de las demás que resulten de los respectivos pliegos de condiciones y contratos: i) Poseer las calificaciones técnicas y económicas que determine la reglamentación; ii) Podrán emplear equipos, utilaje y personal propios, dentro del marco contractual convenido y de las normas generales que se dicten para la administración de los puertos y la coordinación de las actividades portuarias; iii) Prestar en igualdad de condiciones los servicios a su cargo a todos quienes lo soliciten dentro de la autorización concedida; iv) Mantener la continuidad y regularidad de los servicios.

Artículo 15 Créase la Capitanía del Puerto de Montevideo, que será la autoridad coordinadora de todas las actividades en dicho puerto. Funcionará como órgano desconcentrado de la Administración Nacional de Puertos, con autonomía funcional.

El cargo de Capitán del Puerto de Montevideo será de particular confianza y su titular será designado por el Poder Ejecutivo de una terna propuesta por la Administración Nacional de Puertos, con el voto conforme de cuatro de los integrantes de su Directorio. La designación deberá recaer en persona notoriamente versada en los temas portuarios.

El Capitán del Puerto de Montevideo tendrá la misma remuneración que corresponda al Director Vocal del Directorio de la Administración Nacional de Puertos.

Artículo 16 A la Capitanía del Puerto de Montevideo compete: A) Dirigir, coordinar y supervisar las actividades que se desarrollen en el Puerto de Montevideo, especialmente las relacionadas con: 1) La entrada, visita y salida de buques; 2) El embarque y desembarque de personas; 3) La estiba y desestiba, carga y descarga, embarque y desembarque, transferencia y depósito de mercaderías, contenedores y demás objetos; B) Adoptar las medidas conducentes para que las diversas operaciones portuarias se desarrollen en todos sus aspectos con la mayor eficacia y eficiencia posibles; C) Coordinar con las autoridades competentes las condiciones de prestación de servicio, utilización de los sistemas, instalaciones y equipos y el mantenimiento de la infraestructura portuaria y, en especial, coordinar con aquéllas la racionalización en la realización de todas las operaciones, en materia de sanidad marítima, humana, animal y vegetal, migración y tramitación y formalidades de aduana, Banco de la República Oriental del Uruguay, de Prefectura Nacional Naval y de

todo otro órgano u organismo actuante en lo relacionado con las diversas actividades portuarias.

Artículo 17 El Capitán del Puerto de Montevideo proyectará las normas que regulen las actividades sujetas a su dirección, coordinación y supervisión. Las referidas normas serán comunicadas a los organismos o entidades intervinientes en dichas actividades y elevadas a consideración del Poder Ejecutivo para su aprobación. Una vez aprobadas por éste, serán obligatorias para todos los organismos o entidades intervinientes.

Artículo 18 La Capitanía del Puerto de Montevideo, para el cumplimiento de sus funciones se comunicará directamente con todos los órganos u organismos relacionados con las diversas actividades portuarias, los que deberán prestarle toda la colaboración y cooperación, que aquélla les solicite.

La Administración Nacional de Puertos y las demás instituciones y organismos públicos intervinientes en la operativa portuaria, facilitarán a la referida autoridad todos los recursos humanos y materiales que sean necesarios para el mejor cumplimiento de sus cometidos y funciones.

Artículo 19 Créase una Comisión Honoraria para asistir y asesorar a la Capitanía del Puerto de Montevideo.

Dicha Comisión será presidida por el Capitán del Puerto de Montevideo y estará compuesta, además: 1) Por cuatro miembros del sector público designados por el Poder Ejecutivo a propuesta, respectivamente, de la Administración Nacional de Puertos, de la Dirección Nacional de Aduanas, de la Prefectura Nacional Naval y de ANSE y, 2) Por delegados de las Instituciones prestadoras de servicios y de las usuarias del puerto, así como de aquellas más representativas de los trabajadores de dichos servicios que determine la reglamentación.

El Capitán convocará, total o parcialmente, a los integrantes según las circunstancias y las materias a tratar.

CAPÍTULO V- DE LA ORGANIZACION DE LOS PUERTOS DEL INTERIOR

Artículo 20 Los puertos estatales existentes fuera del departamento de Montevideo a la fecha de esta ley, serán administrados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, excepto aquellos que el Poder Ejecutivo asigne a la Administración Nacional de Puertos. Será aplicable a estos puertos lo dispuesto en el artículo 9.

La autoridad de cada puerto tendrá, respecto de éste, los cometidos y poderes jurídicos establecidos en los artículos 10 y 11.

El Poder ejecutivo determinará, para cada puerto, quién ejercerá las funciones de Capitán de Puerto. Esta tendrá los cometidos y facultades establecidas en los artículos 15 a 18.

El Poder Ejecutivo, asimismo, determinará en qué puertos se construirán Comisiones Honorarias, con las funciones señaladas en el artículo 19 y la integración que en cada caso se determine, incluyendo un representante de la Intendencia Municipal respectiva.

CAPÍTULO II MANO DE OBRA PORTUARIA

Artículo 21 Los servicios de estiba, desestiba, carga, descarga y conexos, así como las tareas de movilización de bultos en tierra que se realicen en los puertos comerciales de la República, se desarrollarán bajo las normas organizativas de dichos puertos y las específicas a tales actividades que se estipulan en la presente ley y su reglamentación.

Artículo 22 Los trabajos a bordo y en tierra se realizarán bajo una dirección única. Los poderes de dirección, así como los de organización del trabajo y de disciplina, corresponderán a los empleadores.

Artículo 23 La prestación de los servicios referidos en el artículo 21 se realizará en régimen de libre competencia a partir de los ciento ochenta días de promulgada la presente ley.

El Poder Ejecutivo reglamentará dentro de los ciento veinte días de su entrada en vigencia los requisitos técnicos y económicos que deberán reunir las empresas prestadoras del servicio, así como el contralor de su cumplimiento posterior.

Las empresas privadas se regirán por las normas generales en materia laboral, tributaria y de la Seguridad Social, sin perjuicio de su obligación de cumplir, asimismo, con las disposiciones de organización y policía portuaria. Las autoridades competentes podrán impedir el acceso al puerto, en forma temporal o permanente, de aquellas empresas que infrinjan dichas normas, sin perjuicio de los correctivos o sanciones que se deban aplicar a las empresas consideradas como tales.

Artículo 24 El Poder Ejecutivo, a través de ANSE, llevará un registro del personal de todas las categorías laborales empleados por las empresas privadas y controlará el cumplimiento de las obligaciones de dichas empresas en materia laboral, de Seguridad Social y de seguridad en el trabajo. A tales efectos dispondrá lo necesario para que las remuneraciones del personal jornalero de tales empresas y el pago de los aportes, se efectúen por intermedio de ANSE, El ejercicio de las facultades establecidas en este artículo no menoscabará ni restringirá lo establecido en el artículo 22, ni interrumpirá la continuidad de los trabajos y operaciones a cargo de los empleados.

PARTE I - DEL PUERTO DE MONTEVIDEO

Artículo 25 Las tareas de estiba, desestiba, carga, descarga y conexas que se cumplan en los buques surtos en dársenas, muelles, antepuerto y rada del Puerto de Montevideo, así como todas las tareas de movilización de bultos que se efectúen en sus muelles y ramblas (operaciones en tierra) estarán a cargo de personal provisto por ANSE, o por otras empresas, de acuerdo a la presente ley.

Se exceptúan de lo anterior, salvo solicitud expresa del empleador, los casos siguientes: A) Los combustibles y demás productos líquidos a granel; B) El aprovisionamiento y suministro a buques, dentro de los límites que establezca la reglamentación; C) Las operaciones con explosivos que se efectúen en la rada; D) Las operaciones que por sus métodos de manipulación, sus características de automatización o mecanización, no requieran la contratación de personal; E) Aquellas en las que sea usual la utilización de la tripulación del buque; F) Las tareas que se realicen dentro de los depósitos portuarios; G) El manejo de medios mecánicos en tierra o a bordo que pertenezcan a la Administración Nacional de Puertos o a particulares (empresas, etc.); H) Las operaciones de estiba y desestiba en los buques de los productos refrigerados y congelados de la Industria frigorífica de carne, que no impliquen la utilización de contenedores; I) La carga y descarga de correspondencia; J) El trincado y destrincado de mercaderías y contenedores; K) El embarque y desembarque de animales en pie cuando se utilicen rampas o similares; L) La limpieza o preparación de bodegas, tanques y sentinas; M) Los casos de fuerza mayor.

SECCIÓN 1 DE LOS REGISTROS DE ANSE Y DEL PERSONAL DE LOS MISMOS

Artículo 26 Las normas que se establecen en esta sección serán aplicables únicamente al personal de los registros de ANSE.

Artículo 27 La administración de los registros existentes en el Puerto de Montevideo será ejercida por la Administración Nacional de los Servicios de Estiba (ANSE).

ANSE será administrada por un Director designado por el Poder Ejecutivo quien podrá removerlo en cualquier momento y sin expresión de causa a cuyos efectos se declara el cargo de particular confianza (artículo 5º de la ley 15.900, de 21 de octubre de 1987).

ANSE se relacionará con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en lo que refiere a sus cometidos laborales y a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en lo referente a sus funciones en la operativa portuaria.

Artículo 28 La Bolsa de Trabajo de Estiba en el Puerto de Montevideo, estará integrada por los registros indicados en el artículo 7 del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983. Las de Capataces, Apuntadores y Guardianes estarán integradas por quienes revisten en los registros respectivos.

Decláranse cerrados a partir del 31 de agosto de 1990, todos los registros de las Bolsas de Trabajo antes mencionadas.

El Poder Ejecutivo a solicitud de los empleadores podrá reabrir el registro de Estiba "A" para proveer vacantes cuando el número de sus integrantes haya caído por debajo del 50% con relación al existente al 31 de agosto de 1990.

SECCIÓN 1 DEL REGISTRO DE ESTIBADORES Y GUINCHEROS DE ANSE DEL REGISTRO DE ESTIBADORES Y GUINCHEROS DE ANSE

Artículo 29 ANSE, previo asesoramiento de la Comisión Tripartita respectiva, propondrá al Poder Ejecutivo las normas reglamentarias de trabajo y condiciones en que éste se desarrollará, especialmente la cantidad mínima de trabajadores necesarios por mano, según el tipo de operación.

Artículo 30 Los trabajadores integrantes de los Registros "A" y "B" tendrán, durante un plazo a que hace referencia el inciso final, la preferencia referida en los artículos 8, 9 y 10 del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983, para ser seleccionados o convocados.

El empleador tendrá el derecho de seleccionar libremente, hasta un máximo de veinte operarios de los Registros de Estiba, en calidad de personal preferente, distribuyéndose el trabajo entre los demás operarios por el sistema de rotación.

A partir de los ciento ochenta días de la promulgación de esta ley, los empleadores podrán seleccionar libremente a la totalidad de los operarios entre los que integren el o los Registros de Estiba existentes a esa fecha, de acuerdo a lo que establezca la reglamentación. Esta preverá el derecho de todo trabajador, una vez en vigencia la libertad de selección, a percibir un monto mínimo de remuneraciones cuando no hubiera sido demandado en determinado período, de conformidad con lo establecido por las leyes y los convenios internacionales vigentes.

SECCION DE LOS CAPATACES DE ANSE

Artículo 31 La selección de Capataces será libre a partir de la vigencia de esta ley.

Artículo 32 Mientras existan Capataces integrantes del registro al 31 de agosto de 1990, el empleador deberá seleccionar uno por cada buque en operación, solicitándolo al registro para actuar en calidad de "Segundo" a bordo o en tierra.

Si el empleador hubiera designado otro al amparo del artículo 31, el seleccionado de la Bolsa actuará bajo las directivas de aquél, con la remuneración emergente de los convenios colectivos vigentes.

Artículo 33 Los Capataces dependen del empleador mientras prestan servicios por cuenta de éste y actuarán en su nombre durante ese lapso.

Los Capataces serán responsables ante los empleadores por su gestión, sin perjuicio de su responsabilidad personal en lo relativo al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que regulan la actividad portuaria.

SECCION DE LOS APUNTADORES Y GUARDIANES DE ANSE

Artículo 34 Mientras existan Apuntadores de los mencionados en el artículo 28, el empleador deberá seleccionar uno del registro por cada elemento

(quincho, grúa o similar, u otros), sea o no éste del buque en operación, quien actuará siguiendo las instrucciones de aquél.

Asimismo, mientras existan Guardianes de los mencionados en dicho artículo, el empleador deberá proceder a la designación de un Guardián por buque de ultramar durante operaciones comerciales o industriales y, cuando se hallaren en operaciones, uno por buque de cabotaje, u otros, cuando así lo dispongan las normas reglamentarias.

DE LAS NORMAS GENERALES APLICABLES A TODO EL PERSONAL DE LOS REGISTROS DE ANSE

Artículo 35 Declárase aplicable a los trabajadores integrantes de los registros lo dispuesto en los artículos 15, 16, 17, 24, 50, 51, 52, 53 y 55 del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983, en todo aquello que no contradiga las disposiciones de la presente ley.

SECCIÓN 1 DE LAS NORMAS GENERALES APLICABLES A TODO EL PERSONAL DE LOS REGISTROS DE ANSE

Artículo 36 Todos los conflictos y divergencias de trabajo serán fallados de inmediato y en el lugar, por los empleados de ANSE afectados a la dilucidación de los mismos.

En ningún caso las divergencias motivarán la detención de las tareas, las que deberán continuar sin perjuicio de la posterior tramitación del caso ante la Comisión Tripartita. .

Artículo 37 ANSE no suministrará personal ni permitirá el desempeño de tareas sin que se haya contratado el correspondiente seguro contra accidentes de trabajo en el Banco de Seguros del Estado. Las cuotas porcentuales correspondientes al pago de las primas por los trabajadores registrados o ajenos a las Bolsas, se abonarán por los empleadores a ANSE conjuntamente con los jornales, efectuando ésta la retroversión correspondiente.

SECCIÓN 2 DE LAS COMPETENCIAS DE ANSE

Artículo 38 Sin perjuicio de las facultades otorgadas en otros artículos de la presente ley, le compete: A) Administrar en el Puerto de Montevideo los registros de personal a su cargo para los servicios referidos en el artículo 21; B) Adoptar las medidas administrativas correspondientes, con el objeto de controlar el mantenimiento a la orden de las Bolsas de Trabajo bajo su competencia, así como la vinculación habitual y efectiva con las tareas por parte de los operarios integrantes de sus registros; C) Dirigir los servicios internos a su cargo y realizar toda la actividad necesaria para la recaudación y posterior versión de los salarios y adicionales al salario afectado al cumplimiento de las leyes sociales; D) Supervisar, dentro del ámbito de sus competencias y en coordinación con la Capitanía de Puerto, las tareas de estiba, desestiba, carga y descarga, conexas tanto a bordo como en tierra, que el personal a su cargo desarrolle en el Puerto de Montevideo, a efectos de que las mismas se efectúen en cumplimiento de lo dispuesto por esta ley. A tales fines tendrá facultades disciplinarias y

sancionatorias sobre los empleadores y los trabajadores a su cargo, de acuerdo con lo que dispone la presente ley y las normas reglamentarias a dictarse; E) Informar al Poder Ejecutivo en todo lo relativo a los servicios a su cargo, proponiéndole el dictado de las normas reglamentarias de trabajo y condiciones en que se desarrollará el mismo; F) Unificar, racionalizar y depurar los registros de trabajadores que componen las Bolsas de Trabajo por ella administrada, con el asesoramiento previo de las Comisiones Tripartitas; G) Resolver como órgano de alzada las cuestiones legales y reglamentarias que supongan una divergencia interpretativa o un conflicto de intereses entre los empleadores y los trabajadores de sus registros, así como las cuestiones disciplinarias, sin perjuicio de la competencia de las Comisiones Tripartitas; H) Dictar en el caso de situaciones no previstas en las reglamentaciones, las normas provisorias correspondientes, las que, sin perjuicio de su ejecución inmediata, se someterán a la aprobación del Poder Ejecutivo; I) Controlar, en el ámbito de sus competencias, el cumplimiento de las leyes relativas a la prevención y reparación de accidentes de trabajo, horarios, descanso semanal, licencias, feriados, sueldo anual complementario y otras normas análogas; J) Propender el adiestramiento del personal integrante de sus registros, y en cuanto corresponda, a su readaptación profesional, proporcionándoles una adecuada formación profesional; K) Coordinar sus actividades con los demás servicios portuarios, en particular la Capitanía del Puerto, prestando toda la colaboración que se le requiera.

Artículo 39 El personal integrante de los Registros "A", "B" y "C" y de Estiba y de las Bolsas referidos en el artículo 28 que desee retirarse definitivamente de los mismos, tendrá derecho a los siguientes beneficios: A) Los que no tuvieron derecho a jubilación percibirán una compensación extraordinaria, por única vez, de veinticuatro sueldos o los jornales equivalentes a los mismos; B) Los que tuvieran derecho a jubilación percibirán una compensación extraordinaria, por única vez, de doce sueldos o los jornales equivalentes a los mismos.

A los efectos de lo expresado anteriormente en este artículo, los interesados deberán presentarse ante ANSE dentro del término de ciento veinte días a partir de la publicación de la presente ley.

Los pagos de los beneficios correspondientes deberán hacerse efectivos dentro de los sesenta días siguientes a la desvinculación del trabajador.

La reglamentación establecerá la forma en que se determinarán los beneficios a que se refiere el presente artículo.

Las erogaciones resultantes serán financiadas con cargo a los recursos de ANSE y Rentas Generales en la forma que determine la reglamentación. (*)

SECCIÓN 3 DEL CONTRALOR DE ANSE

Artículo 40 Declárase aplicable lo dispuesto por los artículos 26 (incisos primero y segundo), 27 y 28, del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983.

SECCIÓN 4 DEL PATRIMONIO Y PERSONAL ADMINISTRATIVO DE ANSE

Artículo 41 Los gastos de ANSE se solventarán con los aportes de los usuarios y los demás recursos previstos por los literales A) y C) del artículo 34 del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983. Los aportes de los usuarios se integrarán con los porcentajes que fije el Poder Ejecutivo y que se calcularán sobre los salarios que se abonen a los operarios.

Artículo 42 ANSE preparará su presupuesto anualmente y lo someterá antes del 30 de setiembre de cada año, a la aprobación del Tribunal de Cuentas.

Antes del 1º de abril de cada año, rendirá cuenta al mismo Tribunal de la administración de los fondos.

El Presupuesto y las Rendiciones de Cuentas se publicarán en la forma que determine la reglamentación.

Artículo 43 Declárense aplicables al personal de ANSE las disposiciones de la ley 16.127, de 7 de agosto de 1990.

Para el ejercicio de los derechos conferidos en el artículo 32 de dicha ley, el plazo se contará desde la vigencia de la presente.

Los incentivos serán pagados con cargo a Rentas Generales.

SECCIÓN 5 DE LAS COMISIONES TRIPARTITAS

Artículo 44 Las Comisiones Tripartitas a que hace referencia la presente ley serán integradas por ANSE para cada uno de los registros que administra. El Poder Ejecutivo, con el asesoramiento de ANSE, determinará el procedimiento de integración y reglamentará su funcionamiento

SECCIÓN 6 DE LOS EMPLEADORES

Artículo 45 Serán aplicables a los empleadores de personal provisto por ANSE los artículos 43 a 49 inclusive, del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983, en todo aquello que no contradiga las disposiciones de la presente ley.

Los empleadores de personal provisto por empresas privadas se regirán por las normas generales y por las disposiciones que, en materia de organización y policía portuaria, así como de control, les sean aplicables en virtud de esta ley y su reglamentación.

PARTE II - DE LOS PUERTOS DEL INTERIOR

Artículo 46 La Administración de las Bolsas de Trabajo de Estiba en los Puertos de Salto, Paysandú, Fray Bentos y Nueva Palmira, será ejercida en cada uno de ellos por Comisiones Honorarias que estarán integradas por tres delegados: uno, designado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que la presidirá; otro designado por ANSE y un tercero por la Intendencia Municipal del departamento respectivo.

Las Comisiones Honorarias, en todo lo no modificado por esta ley, desempeñarán los cometidos y funciones establecidos en la ley 12.467, de 12 de diciembre de 1957, sus modificativas y concordantes.

Artículo 47 Los Registros de Trabajadores de las listas "A", "B" y "C" en esos puertos, permanecerán cerrados, no proveyéndose por ningún concepto las bajas que se produzcan en los mismos.

El personal de los registros indicados continuará integrando el sistema de empleo establecido en la ley 12.467, de 12 de diciembre de 1957, hasta el vencimiento de un plazo de ciento ochenta días contados desde la promulgación de esta ley. Vencido dicho plazo o antes, en el supuesto de que los registros queden sin personal suficiente, a criterio de la Comisión Honoraria, los empleadores tendrán el derecho de convocar libremente a los operarios que necesiten para la realización de las tareas correspondientes.

El régimen de Bolsa de Trabajo y los beneficios de la ley 12.467, de 12 de diciembre de 1957, cesarán indefectiblemente al vencimiento del plazo referido, debiendo las Comisiones Honorarias adoptar las medidas conducentes para lograr la reubicación laboral de los trabajadores que a esa fecha permanezcan en actividad. Será aplicable en tal caso lo dispuesto en el artículo 39.

Cumplida la reubicación de los trabajadores, las Comisiones Honorarias cesarán en sus funciones y se disolverán.

Artículo 48 Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, se reconoce a cada empleador el derecho de seleccionar libremente, hasta un máximo de diez operarios del Registro "A" de titulares, en calidad de personal preferente para la realización de las tareas de estiba y desestiba.

Artículo 49 ANSE proporcionará todos los medios financieros, materiales y humanos necesarios para el funcionamiento y cumplimiento de los cometidos de las Comisiones Honorarias de los Puertos de Salto, Paysandú, Fray Bentos y Nueva Palmira.

Artículo 50 Declárase aplicable en lo pertinente, al personal de los registros de los puertos del interior, lo dispuesto en esta ley para el personal de los registros de Montevideo.

Artículo 51 La Administración de cada puerto (artículo 20) con respecto al personal afectado a los servicios referidos en el artículo 21, ejercerá las facultades otorgadas a ANSE por los artículos 24 y 46, sin perjuicio de sus demás competencias.

El Poder Ejecutivo, a propuesta de la autoridad portuaria respectiva (artículo 20) y atendiendo a las circunstancias de cada caso, podrá autorizar el funcionamiento de Registros de Personal administrados por la autoridad portuaria, aplicándose en ese caso, en lo pertinente, las normas referidas en esta ley para el Puerto de Montevideo. Artículo 52 Los funcionarios de la Administración Nacional de Puertos dependientes de su Oficina de Personal Obrero cuyos servicios pasan a regirse por el Capítulo II de esta ley, podrán optar

entre: A) Constituir una empresa o empresas en los términos y condiciones del artículo 39; B) Ampararse al Capítulo IV de la ley 16.127, de 7 de agosto de 1990, a cuyo efecto el plazo indicado en el artículo 32 de dicha ley se contará desde la vigencia de la presente. Se exceptuarán de dicho plazo los casos de incorporación de trabajadores a empresas privadas que se constituyan con posterioridad a su vencimiento. La administración verificará los extremos de constitución de las empresas e ingreso efectivo a la misma del trabajador, previo al pago del incentivo.

El derecho al subsidio cesará definitivamente a los tres años de promulgada esta ley; C) Solicitar su redistribución, dentro de la Administración Nacional de Puertos o en otras reparticiones estatales, de acuerdo con el Capítulo III de la ley citada en el literal anterior.

Salvo en el caso del inciso segundo del literal B), la opción deberá ser efectuada dentro de los noventa días de promulgada esta ley. Si no se ejerciera, se entenderá que se opta por la redistribución.

Artículo 53 (Transitorio).- Concédese a los funcionarios de la Administración Nacional de Puertos un nuevo plazo de sesenta días a partir de la entrada en vigencia de esta ley, para ampararse a lo dispuesto por el Capítulo IV de la ley 16.127,de 7 de agosto de 1990.

Decreto Ley N° 15637, 28 de setiembre de 1984

Artículo 1º. El Poder Ejecutivo podrá otorgar concesiones para la construcción, conservación y explotación de obras públicas a personas físicas o jurídicas, privadas o públicas, a sociedades de economía mixta, habilitando al concesionario a percibir tarifas de los usuarios de la obra, de conformidad con las disposiciones de la presente ley.

Artículo 2º. Mediando razones de interés público debidamente fundadas, la Autoridad Concedente podrá subvencionar la concesión de obras públicas. En estos casos, las condiciones de otorgamiento de la subvención podrán ser ajustadas cuando la rentabilidad de la concesión resulte superior a la prevista.

Artículo 3º. La concesión de obras públicas deberá ajustarse a las siguientes bases:

A. Se acordará por un plazo determinado.
B. Los servicios se cumplirán con continuidad, regularidad y eficiencia.
C. La fijación de las tarifas quedará reservada exclusivamente a la Autoridad Concedente, que podrá hacerlo por iniciativa propia o a propuesta del concesionario si ésta se considerara fundada.
D. La concesión estará sujeta, en todos los casos, al contralor y fiscalización de la Autoridad Concedente.
E. Los servicios anexos o complementarios cuya explotación corresponda al concesionario serán establecidos, en cada caso, en forma expresa.
F. El acto administrativo que otorga la concesión será publicado en el Diario Oficial, así como el contrato respectivo. Artículo 4 Declárase de utilidad pública la expropiación de todos los bienes requeridos para la realización y explotación de las obras comprendidas en la presente ley, incluyendo los accesos y las áreas de servicio necesarias a tales fines.

Dichos bienes también estarán sujetos a servidumbre, en su caso.

Artículo 5º. El concesionario deberá cumplir y hacer cumplir las normas y reglamentaciones sobre conservación, uso y policía de las obras concedidas, en la forma que establezcan las disposiciones aplicables.

Artículo 6º. El Poder Ejecutivo podrá otorgar a los concesionarios de obras públicas, total o parcialmente, las siguientes franquicias fiscales en la forma, condiciones y plazos que en cada caso se establezca:

A) Exoneración de todo tributo que grave las rentas de la empresa, siempre que provengan de la parte de giro afectada a la concesión.
B) Exoneración del Impuesto al Valor Agregado y de todo impuesto a la circulación de bienes que grave las operaciones, incluidas las importaciones que tengan aplicación directa a la obra o servicio objeto de la concesión.

C) Exoneración de tributos a las importaciones, recargos, Impuesto Aduanero Unico, Tasas Consulares y Tasa de Movilización de Bultos, relacionados con la parte de bienes a incorporar o a utilizar en la obra pública o destinados al cumplimiento del servicio.
D) Exoneración de contribuciones patronales de Seguridad Social, en la parte correspondiente a la mano de obra utilizada en la construcción de la obra o prestación de los servicios.
E) Exoneración del Impuesto al Patrimonio que grave la parte de bienes afectados a la concesión de la obra.
F) Exoneración de tasas y precios portuarios relacionados con la parte de los bienes destinados a ser incorporados o utilizados en la obra pública o en el cumplimiento del servicio.
G) Exoneración de todo tributo, ya sean tasas, impuestos o contribuciones, no enunciados precedentemente.

Artículo 7º. Las disposiciones de la presente ley regirán, en lo pertinente, para las concesiones de obras públicas municipales.