



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*



ANEXO I

**PLAN DE PRIVATIZACION DE LA EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS
SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA.**

1. CONSIDERACIONES PRELIMINARES.

El Programa de Reestructuración de la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA aprobado por el Decreto N° 1565 del 21 de julio de 1993, en el punto "b) III" establece: "DESARROLLO DEL PROCESO DE PRIVATIZACION: Se encuentra en estudio la formulación de un plan que permita el manejo más eficiente de la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA; mediante el ingreso de capitales privados, en el menor tiempo posible. Dicho plan deberá permitir eliminar totalmente los aportes y subsidios del Estado".

El Programa de Reestructuración ha sido llevado a cabo de acuerdo a lo previsto (Ver Anexo A - CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE REESTRUCTURACION), como así también y de acuerdo a lo establecido, se ha elaborado el Plan de Privatización.

En la elaboración del Plan de Privatización se tuvieron en cuenta los condicionantes que existían para tal cometido:

1.1. El fracaso de los DOS (2) anteriores intentos de privatización (Ver Anexo B - FRACASO DE LOS DOS INTENTOS DE PRIVATIZACION ANTERIORES. INFLUENCIA DE LA DEROGACION DE LA LEY DE RESERVA DE CARGAS).

1.2. El deterioro de los precios de los fletes marítimos (Ver Anexo C - DETERIORO DE LOS FLETES MARITIMOS ENTRE



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*

1991 y 1994).

- 1.3. El tipo, estado y antigüedad de los buques de la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA (Ver Anexo D - CARACTERISTICAS TECNICAS, ESTADO Y ANTIGUEDAD DE LOS BUQUES DE LA EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA)
- 1.4. Del análisis de la flota de la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA surgió que, luego de amarrados los NUEVE (9) buques cuya venta fue prevista en el Programa de Reestructuración, de los restantes DIECISIETE (17) buques propios que continuaron operando, solamente SEIS (6) de ellos estaban en condiciones técnicas aptas para operar en forma competitiva en el tecnificado mercado naviero de líneas regulares. En cuanto a los otros ONCE (11) buques, luego de exhaustivos análisis, se llegó a la conclusión de que difícilmente podían ser rentables operando en este mercado (Ver Anexo E - FUNDAMENTOS PARA LA DETENCION DE LOS BUQUES TIPO TWINDECKER y Anexo F - ANALISIS DE COSTOS DE LOS BUQUES TIPO TWINDECKER EN LOS TRAFICOS DE PACIFICO, MEDITERRANEO Y GOLFO).
- 1.5. Por otra parte, la importante caída en los niveles de precios de los fletes en el mercado internacional, sumado a las dificultades en la captación de cargas, agravadas por el deterioro del prestigio de la EMPRESA



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*



LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA a nivel mundial luego de la incertidumbre provocada por los DOS (2) intentos fallidos de privatización, hicieron que, no obstante la profunda reestructuración llevada a cabo, el déficit operativo de la Empresa continuara siendo de importancia (Ver Anexo G -EVOLUCION ECONOMICO FINANCIERA 1993/1994).

1.6. Del análisis de los resultados de las SEIS (6) líneas que operaba la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA (Norte de Europa, Costa Este, Mediterráneo, Golfo, Pacífico y Lejano Oriente), teniendo en cuenta el mercado, las políticas de desregulación implementadas, y los buques disponibles; como así también de la evaluación de las conversaciones mantenidas con directivos de las empresas armadoras competidoras en el mercado, sus agentes, sus cargadores y otros empresarios ligados al negocio marítimo, se pudieron extraer las siguientes conclusiones:

1.6.1. La EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA, conformada en base a su estructura actual, resultaba muy difícilmente atractiva para los inversores privados.

1.6.2. La EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*



ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA
resultaba más fácilmente privatizable dividida
en distintas unidades de negocio.

1.6.3. Las unidades de negocio con más posibilidades de ser privatizadas eran las configuradas en base a las Líneas Norte de Europa, Mediterráneo y Costa Este.

1.6.4. Era necesario prever el posible cese de bandera de los buques incluidos en las unidades de negocio a privatizar.

1.6.5. La desaparición de la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA como empresa de bandera no implicaba ningún cambio en los niveles y condiciones del mercado de fletes marítimos de importación y exportación de nuestro país, dada su baja participación en el tráfico marítimo conferenciado, y la participación cada vez mayor de los "outsiders" (Ver Anexo H - CONFERENCIAS DE FLETES).

2. DECISIONES ADOPTADAS.

2.1. En base a las múltiples consideraciones expuestas, se tomó la decisión de encarar la privatización total de la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA dividida en distintas



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*



unidades de negocio, conformadas en base a las líneas Norte de Europa, Mediterráneo y Costa Este, incluyendo en estas unidades todos los bienes esenciales para su operatoria.

2.2. Simultáneamente se inició la desprogramación de las actividades de todos los buques tipo TWINDECKER ("GENERAL MANUEL BELGRANO", "SALTA", "PRESIDENTE RAMON S. CASTILLO", "LA RIOJA", "MENDOZA", "SAN JUAN", "CORRIENTES II", "ENTRE RIOS II", "FORMOSA", "MISIONES II" y "TIERRA DEL FUEGO II"), por ser los que requerían mayores aportes económicos para su operación y mantenimiento, y que, por lo tanto, implicaban un mayor flujo de fondos adicionales a los generados por la Empresa.

2.3. En consecuencia, y de acuerdo con lo expresado en el punto anterior, se fueron amarrando buques y cancelando servicios.

3. EJECUCION.

3.1. Privatización por unidades de negocio.

Con fecha 29 de julio de 1994, el PODER EJECUTIVO NACIONAL dictó el Decreto N° 1276 por el cual se crean TRES (3) empresas a ser licitadas en forma independiente. Las unidades de negocio así conformadas incluyen: buques, personal, contratos de alquiler de contenedores, contratos de agentes, y otros activos

T. 020



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*



esenciales para sus operaciones. El Decreto prevé el posible cese de bandera de los buques.

Las empresas incluidas en el mencionado Decreto y los buques que componen cada unidad de negocio son las siguientes:

3.1.1. EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS COSTA ESTE SOCIEDAD ANONIMA, con los buques:

3.1.1.1. ISLA GRAN MALVINA.

3.1.1.2. PRESIDENTE SARMIENTO.

3.1.1.3. DOCTOR JUAN BAUTISTA ALBERDI.

3.1.2. EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS MEDITERRANEO SOCIEDAD ANONIMA, con los buques:

3.1.2.1. GLACIAR PERITO MORENO.

3.1.2.1. GLACIAR AMEGHINO.

3.1.3. EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS NORTE DE EUROPA SOCIEDAD ANONIMA, con el buque:

3.1.3.1. ISLA SOLEDAD.

Los Pliegos de Bases y Condiciones para los llamados a Licitación Pública Nacional e Internacional, con base, de cada una de las TRES (3) unidades de negocio se encuentran en trámite de aprobación.

3.2. Venta de ONCE (11) buques.

Con fecha 23 de agosto de 1984, el PODER EJECUTIVO NACIONAL dictó el Decreto N° 1439 por el que se autoriza a llamar a Licitación Pública Nacional e Internacional para la venta de ONCE (11) buques.



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*

La nómina de los buques es la siguiente:

- 3.2.1. FORMOSA.
- 3.2.1. PRESIDENTE RAMON S. CASTILLO.
- 3.2.3. SALTA.
- 3.2.4. LA RIOJA.
- 3.2.5. SAN JUAN.
- 3.2.6. ENTRE RIOS II.
- 3.2.7. MISIONES II.
- 3.2.8. TIERRA DEL FUEGO II.
- 3.2.9. CORRIENTES II.
- 3.2.10. MENDOZA.
- 3.2.11. GENERAL MANUEL BELGRANO.

Todos estos buques se encuentran amarrados.

Consecuente con las tratativas mantenidas con diferentes gremios del sector, en el decreto mencionado está previsto que por resolución del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS se pueda disponer la desafectación del llamado a licitación de alguno o algunos de los buques ya referidos para procurar su venta al personal de la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA mediante el procedimiento de contratación directa previsto en el Inciso 2) del Artículo 16, el Artículo 17, y el Inciso 5) del Artículo 18 de la Ley Nº 23.696. Así también está contemplado que se pueda disponer la desafectación de alguno de los buques para



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*



su venta, mediante el procedimiento de contratación directa, a entes, organismos y/o dependencias estatales, teniendo en cuenta la solicitud en tal sentido del COMANDO DE TRANSPORTES NAVALES DE LA ARMADA ARGENTINA.

3.3. Cronograma de privatización y venta de buques.

Se ha previsto un cronograma de privatización de Líneas y de venta de buques, cuya confirmación dependerá de las fechas en que estén aprobados los respectivos Pliegos de Bases y Condiciones (Ver Anexo I - CRONOGRAMA DE PRIVATIZACION Y VENTA DE BUQUES).

3.4. Venta de inmuebles.

Actualmente han quedado TRES (3) inmuebles de propiedad de la Empresa:"

3.4.1. Piso de oficinas en RIO DE JANEIRO, REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, cuya venta se está tramitando por intermedio de la SUBSECRETARIA DE ADMINISTRACION DE BIENES de la SECRETARIA DE HACIENDA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS y del BANCO DE LA NACION ARGENTINA.

3.4.2. Edificio en MONTEVIDEO, REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, sede de la Agencia Montevideo, cuya venta se está tramitando por intermedio de la SUBSECRETARIA DE ADMINISTRACION DE BIENES de la SECRETARIA DE HACIENDA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS y del BANCO DE LA



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*



NACION ARGENTINA.

3.4.3 Edificio en Benito Perez Galdós N° 9, CAPITAL FEDERAL, que está actualmente ocupado por la radio, el área técnica y los archivos de la Empresa, cuya venta no está prevista en el corto plazo.

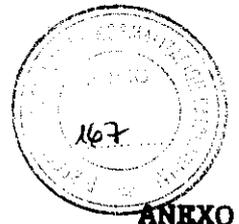
3.5. Venta de otros activos.

Como consecuencia de la amplia reestructuración practicada, determinados bienes quedaron desafectados de la operatoria de la Empresa, por lo que, tal como estaba previsto en el Programa de Reestructuración, estos serán vendidos a la brevedad posible. En este sentido se está tramitando la aprobación de un proyecto de resolución ministerial por el cual se aprueba el Pliego de Bases y Condiciones de la Licitación para la venta de MIL (1.000) contenedores tipo "CONAIR" (Contenedores aislados térmicamente pero sin equipo propio de refrigeración).

Así también, mediante remates con base, con la intervención de la SUBSECRETARIA DE ADMINISTRACION DE BIENES de la SECRETARIA DE HACIENDA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, se han efectuado ventas de material en desuso, previéndose la repetición de este procedimiento.

3.6. Contenedores.

La Empresa, en setiembre de 1994, cuenta con OCHO MIL



ANEXO I

*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*

(8.000) contenedores alquilados. Se ha previsto que, entre octubre y diciembre de 1994, se devolverán aproximadamente MIL QUINIENTOS (1.500) contenedores. El resto, aproximadamente SEIS MIL QUINIENTOS (6.500) contenedores, necesarios para la operatividad de las Líneas, serán transferidos formando parte de las unidades de negocio a privatizar.

En cuanto a los contenedores propios, de los MIL TRESCIENTOS (1.300) del tipo "CONAIR", está previsto vender MIL (1.000), según ya fuera detallado, y transferir TRESCIENTOS (300) con la privatización.

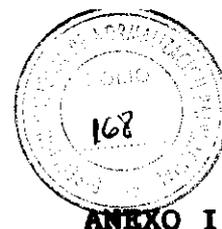
Dada la movilidad propia de la operatoria comercial, las cantidades exactas de contenedores a transferir serán fijadas por circular en fecha próxima a la apertura de las ofertas, tal como está previsto en los Pliegos de Bases y Condiciones de la Licitación.

3.7. Evolución del plantel de personal.

En el mes de setiembre de 1994, la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA cuenta con un plantel total de CUATROCIENTAS SESENTA (460) personas.

Están en marcha diversos proyectos de emprendimientos obreros, que permitirán disminuir por este medio la cantidad de personal.

Los Pliegos de Bases y Condiciones, de la misma manera que el decreto de privatización, prevén la transferencia



ANEXO I

*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*

al operador privado de hasta SESENTA (60) personas por buque. No obstante, la cantidad final y la nómina de personal definitiva para cada unidad de negocio serán comunicadas a los oferentes por circular con TREINTA (30) días de anticipación a la fecha de apertura de las ofertas. Teniendo en cuenta que con posterioridad a la privatización deberán permanecer en el ente residual por lo menos VEINTE (20) personas, y considerando los alejamientos por retiros voluntarios, acuerdos de partes y despidos que se producirían en los próximos meses, concluimos en que la cantidad final a fijar por circular para cada unidad de negocio estará en el orden de las CUARENTA (40) personas por buque.

3.8. Líneas Golfo, Pacífico y Lejano Oriente.

3.8.1. Línea Golfo.

Hasta una fecha próxima a la entrega al operador privado de la línea Costa Este, se ha resuelto que la Línea Golfo continuará operando con los mismos buques de la Línea Costa Este, más UN (1) buque multipropósito contratado en time-charter, con el objeto de mantener un tráfico que favorezca una mejor performance comercial de la línea Costa Este. Eventualmente si se detectaran probables interesados en adquirir los derechos, la red comercial y el nombre de EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*



ANEXO I

PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA en esta Línea Golfo, se tramitará el decreto que permita licitarla.

3.8.2. Línea Lejano Oriente.

Desde el año pasado, esta línea venía siendo operada exclusivamente con contratos de "slots charter" con otras empresas, por no contar con buques propios adecuados para este tráfico. Al verificarse la no existencia de "pools" en el año 1994, que era el único atractivo para permanecer en la línea, se desactivó la misma a partir del mes de junio de 1994. De igual manera que en la Línea Golfo, si se detectaran probables interesados en adquirir los derechos, la red comercial y el nombre de **EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA** en esta línea, se tramitará el Decreto que permita licitarla.

3.8.3. Línea Pacífico.

Dada la rentabilidad negativa con que operaba esta línea, y la urgente necesidad de parar todos sus barcos por las pérdidas que estos producían, se procedió a desactivar la misma y a devolver o reposicionar todos los contenedores existentes en sus distintos puertos. De igual manera que en la Línea Golfo, si se detectaran probables



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

interesados en adquirir los derechos, la red comercial y el nombre de EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA en esta Línea, se tramitará el Decreto que permita licitarla.

3.9. Tratamiento de los pasivos empresarios.

Dado los antecedentes de licitaciones fracasadas, como así también las dificultades en conformar unidades de negocio atractivas para la privatización, en las que de alguna manera están incluidos pasivos tales como el personal con su antigüedad, y los contratos de locación-

empresarios en las licitaciones, excepto en la de negocio correspondiente a la Línea Costa Este que se incluirán las cuotas pendientes de pago de contratos de locación-venta de los buques "DOCTOR UTISTA ALBERDI" y "PRESIDENTE SARMIENTO".
pasivos de la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA exterior.
Se está estudiando la situación particular de cada una de las empresas de EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA exterior con el objeto de determinar cuáles, por razones operativas o legales, conviene mantener en vigencia hasta después de las privatizaciones. (Ver

no incluye en la unidad de negocio en la línea los contratos de locación-venta de los buques "DOCTOR UTISTA ALBERDI" y "PRESIDENTE SARMIENTO".
pasivos de la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA exterior.
3.10. Sociedad anónima con participación estatal mayoritaria en el exterior.
Se está estudiando la situación particular de cada una de las empresas de EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA exterior con el objeto de determinar cuáles, por razones operativas o legales, conviene mantener en vigencia hasta después de las privatizaciones. (Ver

Handwritten signatures and stamps at the bottom right of the page.



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*

**Anexo J - SITUACION DE LAS SOCIEDADES DE EMPRESA LINEAS
MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION
ESTATAL MAYORITARIA EN EL EXTERIOR). En cuanto al
resto, se procederá a su cierre en los próximos meses.**

[Handwritten signatures and initials]



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I

ANEXO A



**CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE REESTRUCTURACION DE LA EMPRESA
LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION
ESTATAL MAYORITARIA.**

1. INTRODUCCION.

El Programa de Reestructuración de la Empresa aprobado por el Decreto N°1585 del 21 de julio de 1993, estableció las metas a cumplir respecto de su redimensionamiento con vista a su posterior privatización.

Dicho Programa se ha cumplido de acuerdo a lo previsto.

2. REDIMENSIONAMIENTO DE LA FLOTA.

Se realizó la Licitación Pública Nacional e Internacional para la venta de NUEVE (9) buques, habiéndose concretado la venta de TRES (3) en oportunidad de la licitación, y de SEIS (6) en posteriores procedimientos de contratación directa, que fueron aprobadas por el PODER EJECUTIVO NACIONAL.

3. REDUCCION DE LA PLANTA DE PERSONAL.

Se ha reducido en un SETENTA Y SEIS POR CIENTO (76%) el plantel de personal, pasando de una dotación de MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y SIETE (1.897) agentes en Enero de 1993, a CUATROCIENTOS SESENTA (460) agentes en setiembre de 1994.

4. VENTA DE INMUEBLES.

Se han vendido los siguientes inmuebles de la Empresa:

4.1. Edificio Sede Central, a la SINDICATURA GENERAL DE LA NACION.

4.2. Sanatorio Halliburton, a un grupo de organizaciones gremiales.



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I

ANEXO A



4.3. Inmueble ubicado en Avenida Paseo Colón 1350, Capital Federal, por Licitación Pública.

4.4. Así también se ha transferido el Edificio Maipú a la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS EN LIQUIDACION (A.G.P. e.l.), en compensación de deudas mantenidas con esa Administración General.

5. VENTA DE RODADOS.

Se ha realizado la venta de OCHENTA Y CUATRO (84) rodados, lo que representa una reducción del NOVENTA POR CIENTO (90%) del parque total existente a Enero de 1993.

6. REDUCCION DEL PARQUE DE CONTENEDORES.

Se ha reducido en un CINCUENTA Y SIETE POR CIENTO (57%) el ~~parque de contenedores existente en esa fecha, a OCHO MIL (8.000) en setiembre de 1994.~~
pasando de un parque de DIECIOCHO MIL SEISCIENTOS DIEZ (18.610) en esa fecha, a OCHO MIL (8.000) en setiembre de 1994.

7. REDUCCION DE LAS DELEGACIONES EN EL EXTERIOR.

Se mudaron las oficinas de las Delegaciones que funcionaban en locales propios (RIO DE JANEIRO, REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL) o alquilados (HAMBURGO, REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA; LONDRES, REINO UNIDO DE GRAN BRETANA E IRLANDA DEL NORTE; NUEVA YORK, ESTADOS UNIDOS DE AMERICA; GENOVA, REPUBLICA ITALIANA) a las oficinas de los agentes en cada lugar. Se cerró la Delegación de JAPON y la oficina de SINGAPUR. Se concretó una reducción del OCHENTA POR CIENTO (80%) en el plantel de personal de las Delegaciones.



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I

ANEXO B



**FRACASO DE LOS DOS INTENTOS DE PRIVATIZACION ANTERIORES.
INFLUENCIA DE LA DEROGACION DE LA LEY DE RESERVA DE CARGAS.**

Como consecuencia del dictado del Decreto N° 2284 del 31 de octubre de 1991, de Desregulación de la Economía, en el cual se deja sin efecto la Ley de Reserva de Cargas, se perdió el mayor y casi excluyente atractivo para la privatización de la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA.

La Ley de Reserva de Cargas establecía que todas las importaciones de carga general y frigorífica, de mercaderías amparadas por créditos y/o financiamiento del sector estatal, así como aquellas consignadas a organismos, empresas y/o sociedades del estado, debían transportarse en buques de bandera argentina, acordando una participación predominante a los buques estatales en la captación de tales cargas.

Con la desregulación, además de la brusca disminución del volumen de cargas que tuvieron los armadores locales en general, en beneficio de "outsiders" y otras líneas regulares, a la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA se le sumó el efecto desfavorable de una mayor penetración relativa del mercado por parte de otras empresas armadoras argentinas, favorecidas en sus costos por la posibilidad de obtener el cese provisorio de bandera.

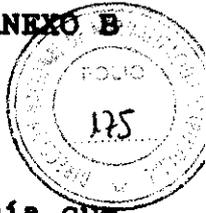
La derogación de la Ley de Reserva de Cargas de por sí constituyó un factor de peso suficiente como para provocar el



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I

ANEXO B



fracaso de los dos intentos de privatización, al que habría que
agregar:

1. La cantidad de personal a transferir, que si bien en el último intento se redujo a UN MIL SETECIENTOS (1.700) personas, aún continuaba siendo excesiva.
2. Los pasivos a absorber por el comprador.

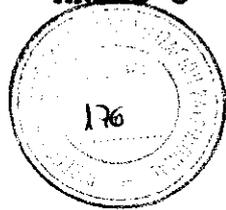
[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

ANEXO I

ANEXO C



DETERIORO DE LOS FLETES MARITIMOS ENTRE 1991 Y 1994.

La caída de los fletes marítimos en el período 1991/1994 para las cargas desde y hacia el Cono Sur de AMERICA ha sido notoria. Por ejemplo, el promedio de descenso en la REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL y la REPUBLICA DE CHILE ha sido el siguiente:

	EUROPA	ORIENTE	EE.UU.
BRASIL	- 25%	- 30%	- 30%
CHILE	- 35%	- 30%	- 40%

Los descensos apuntados se fueron verificando en la medida que se incorporaban nuevas empresas armadoras a los distintos tráficos. En el período mencionado se incorporaron, entre otras, las siguientes líneas:

1. Norte de Europa:

- 1.1. COMPANIA SUDAMERICANA DE VAPORES.
- 1.2. PROLING.
- 1.3. IVARAN.
- 1.4. MONTEMAR.

2. Costa Este y Golfo:

- 2.1. SEALAND.
- 2.2. TRANSROLL.
- 2.3. MAERKS.
- 2.4. ZIM LINE.

3. Lejano Oriente:

- 3.1. UNIGIORY.



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I

ANEXO C



4. Mediterráneo:

4.1. ZIM LINE.

Este comportamiento de los fletes marítimos en el cono sur de AMERICA, tiene una característica propia en la REPUBLICA ARGENTINA, porque a partir de 1991 no tiene más vigencia la Ley de Reserva de Cargas. Por lo tanto, para la REPUBLICA ARGENTINA, la caída en los fletes fué más acentuada.

	IMPORTACION	EXPORTACION
COSTA ESTE Y GOLFO	37%	38%
NORTE DE EUROPA	38%	43%
MEDITERRANEO	30%	59%
LEJANO ORIENTE	40%	55%

Todos los datos están referidos al primer cuatrimestre de 1994, y la tendencia es hacia un mayor descenso en los próximos meses.

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

ANEXO I

ANEXO D



CARACTERISTICAS TECNICAS, ESTADO Y ANTIGUEDAD DE LOS BUQUES DE LA EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA.

1. COSTOS DE MANTENIMIENTO POR TIPO DE BUQUE.

1.1. Costo promedio anual.

Los montos están expresados en DOLARES ESTADOUNIDENSES. Para el tipo de cambio se tomó la paridad DOLARES ESTADOUNIDENSES UNO (U\$S 1.-) equivalente a PESOS UNO (\$ 1.-). A los fines del cálculo, se consideraron CUATRO (4) viajes por año de TRES (3) meses de duración cada uno.

1.1.1. Cargo cubierta.

DETALLE / PROVISION	Tipo de buque		
	SANTA FE 77	A.G. WESSER	S.D. 14
Pintura y diluyente para mantenimiento (excluido carenado)	U\$S 12.400	U\$S 10.560	U\$S 8.800
Amarras: cabo prolipropilene de 8"	U\$S 12.000	U\$S 12.000	U\$S 12.000
Cabullería de labor para escalas/ostas/drizas/viradores	U\$S 4.600	U\$S 5.300	U\$S 3.900
Cables de acero para maniobras de plumas/grúas	U\$S 4.920	U\$S 10.410	U\$S 8.700
Velería/chinguillos/red de escala/capota botes	U\$S 1.400	U\$S 1.400	U\$S 1.400
Provisiones generales de cubierta, consumo y D. Fija	U\$S 17.500	U\$S 15.500	U\$S 15.500
Total	U\$S 52.820	U\$S 55.170	U\$S 50.300

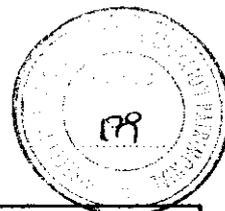


Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

1.1.2. Cargo Máquinas.

ANEXO I

ANEXO D



DETALLE / PROVISION	Tipo de buque		
	SANTA FE 77	A.G. WESSER	S.D. 14
Materiales dotación fija y Consumo en un año	U\$S 244.550	U\$S 207.400	U\$S 164.600

1.1.3. Totales.

DETALLE / PROVISION	Tipo de buque		
	SANTA FE 77	A.G. WESSER	S.D. 14
Total Cargo Cubierta	U\$S 52.820	U\$S 55.170	U\$S 50.300
Total Cargo Máquinas	U\$S 244.550	U\$S 207.400	U\$S 164.600
TOTAL	U\$S 297.370	U\$S 262.570	U\$S 214.900

1.1.4. Consideraciones.

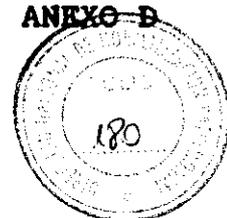
Para el Cargo Máquinas, se efectuó valorización de provisión de consumo y dotación fija de un viaje, obteniendo luego valor diario de consumo y dotación fija. El valor de consumo diario entendemos es representativo de consumos para el año, con respecto a materiales de dotación fija cabe destacar que pueden existir variaciones importantes de acuerdo a posibles averías con respecto a otros, como ser renovación de cojinetes y bombas de aceite turbosoplante principal, averías en grúas de carga, etc. Por lo tanto, se tomó valor promedio considerando estas variaciones. Se obtiene un total por día por tipo de buque, donde se incluye



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

ANEXO I

ANEXO B



dotación fija y consumo, obteniendo un valor total por año.

2. Línea Golfo y Caribe.

Buque	Vje.	Zarpó	Arribó	Días	Importe en PESOS		
					Reparaciones	Lubrificantes	Total
CORRIENTES II	55	16/01	22/03	66	69.100	18.500	392.972
	58	30/03	17/06	77	72.048	21.700	
	57	28/06	10/09	72	61.246	22.500	
	58	22/09	06/12	74	99.578	28.300	
ENTRE RIOS II	61	21/04	12/07	79	71.512	29.400	315.348
	62	27/07	06/10	69	74.713	21.200	
	63	14/10	31/12	77	91.023	27.500	
MISIONES II	52	28/05	19/08	81	95.305	29.300	275.795
	53	04/09	13/11	69	51.942	21.300	
	54	21/11	20/01	59	58.548	19.400	

3. Línea Pacífico.

Buque	Vje.	Zarpó	Arribó	Días	Importe en PESOS		
					Reparaciones	Lubrificantes	Total
FORMOSA	51	05/02	22/06	137	41.700	34.700	201.508
	52	30/06	27/09	87	95.986	28.900	
GENERAL BELGRANO	42	22/01	14/05	112	51.836	32.700	234.731
	43	27/05	04/09	97	46.672	30.500	
	44	17/09	29/11	72	49.523	24.500	
SAN JUAN	42	09/06	14/09	96	66.676	23.300	89.976
TIERRA DEL FUEGO II	63	02/04	19/08	137	70.729	27.800	216.022
	64	04/09	28/12	114	93.193	24.300	
MENDOZA	41	22/07	01/11	99	74.458	26.600	101.058
LA RIOJA	42	19/06	27/11	98	93.106	24.700	117.806

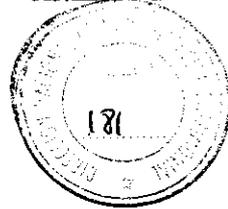


Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

4. Línea Mediterráneo.

ANEXO I

ANEXO D



					Importe en PESOS		
Buque	Vje.	Zarpó	Arribó	Días	Repara- ciones	Lubri- cantes	Total
SALTA	52	19/02	11/05	82	42.998	29.800	407.077
	53	22/05	12/08	80	80.901	30.425	
	54	26/08	17/11	81	79.657	27.530	
	55	24/11	08/03	105	80.266	35.500	
PRESIDENTE RAMON S. CASTILLO	47	25/03	12/06	77	55.850	21.800	253.009
	48	24/06	04/09	70	78.260	20.146	
	49	23/09	18/12	66	53.253	23.700	

5. Aclaración.

En los cuadros de los Puntos 2., 3. y 4., en el rubro Reparaciones, no están incluidos los repuestos ni los aprovisionamientos.

Además, debe agregarse el costo del carenado, prorrateado por período, teniendo en cuenta que éste se realiza cada TREINTA (30) meses y su costo aproximado es el siguiente:

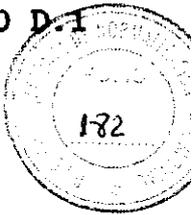
- 5.1. Buques tipo SANTA FE '77: PESOS QUINIENTOS CINCUENTA MIL (\$ 550.000.-).
- 5.2. Buques tipo A.G. WESSER: PESOS CUATROCIENTOS MIL (\$ 400.000.-).
- 5.3. Buques tipo S.D. 14: PESOS TRESCIENTOS CINCUENTA MIL (\$ 350.000.-).



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

ANEXO I

ANEXO D.1



COSTOS ESTIMADOS DE MANTENIMIENTO PARA EL AÑO 1994.

En el cálculo, no se han incluido los costos de combustibles ni víveres.

Buque	Importes en DOLARES ESTADOUNIDENSES					TOTAL BUQUE	TOTAL LINEA
	Reparaciones	Lubricantes	Carena-do	Repues-tos			
CORRIENTES II	419.500	126.400	-----	297.400	843.300		
ENTRE RIOS II	423.400	126.700	550.000	297.400	1.397.500		
MISIONES II	395.300	134.500	550.000	297.400	1.377.200		
Subtotal Línea Golfo y Caribe.						\$ 3.618.000	
FORMOSA	247.200	114.000	-----	297.400	658.600		
GRAL. BELGRANO	210.100	125.300	350.000	214.900	900.300		
SAN JUAN	281.800	98.500	400.000	262.600	1.042.900		
T. DEL FURGO	262.200	108.300	-----	297.400	667.900		
MENDOZA	302.000	107.900	400.000	262.600	1.072.500		
LA RIOJA	381.400	101.200	400.000	262.600	1.145.200		
Subtotal Línea Pacífico.						\$ 5.487.400	
SALTA	327.500	142.200	350.000	214.900	1.034.600		
PTE. CASTILLO	322.900	113.100	350.000	214.900	1.000.900		
Subtotal Línea Mediterraneo.						\$ 2.035.500	
TOTAL GENERAL.						\$ 11.140.900	

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos

ANEXO I

ANEXO D.2

183

**CARACTERISTICAS TECNICAS DE LOS BUQUES DE LA EMPRESA LINEAS
MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL
MAYORITARIA.**

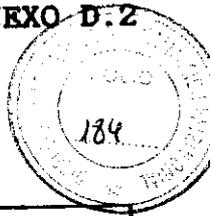
CARACTERISITCAS	SANTA FE	AG WESSER	S.D. 14	FULLL CONTAINER	
				(1)	(2)
CAPACIDAD MAXIMA DE CARGA					
General (en p3)	929.637	609.946	587.942		
Granel (en p3)	980.918	668.261	633.568		
Frigorífica (en p3)	-----	51.630	44.357		
Líquida (en m3)	1.174	1.213,6	1.233		
Contenedores de 20', incluye reefers	314	256	138	1.226	1.095
VELOCIDAD					
En nudos	15,5	16,2	15,5	18,7	18,1
CONSUMO					
IFO (tons. x día)	26	27	20,6	45	48,5
MDO (tons. x día)	3,5	3	2,3	6	4
GRUAS					
Cantidad	4	1	-----	5	-----
Capacidad (en tons.)	4 x 12,5	1 x 8	-----	4x 36 1 x 5	-----
PLUMAS					
		(3)			
Cantidad	2	6 Prov. 2	Velle 4 Común 2	-----	6
Capacidad (en tons.)	2 x 5	4 x 5/10 2 x 25 2 x 1	4 x 22 2 x 5		6x 36



Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos

ANEXO I

ANEXO D.2



				FULL CONTAINER	
CARACTERISITCAS	SANTA FE	AG WESSER	S.D. 14	(1)	(2)
PLUMAS		(4)			
Cantidad	-----	12 Prov. 2	-----	-----	-----
Capacidad (en tons.)	-----	8 x 5/10 2 x 25 2 x 5 2 x 1	-----	-----	-----
CALADO					
En pies	32'7/16"	29'06"	29'01"	32'10"	32'07"

Referencias:

- (1) Corresponde a buques tipo ISLA GRAN MALVINA.
- (2) Corresponde a buques tipo PRESIDENTE SARMIENTO.
- (3) Buques "MENDOZA", "CATAMARCA II", "SAN JUAN" y "LA RIOJA".
- (4) Buque "SAN LUIS".

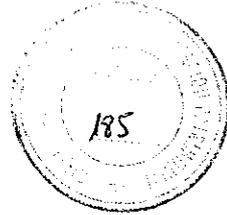


Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

ARO DE CONSTRUCCION DE LOS BUQUES.

ANEXO I

ANEXO D.3



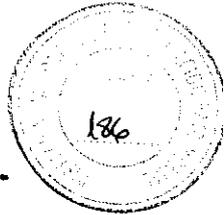
BUQUE	Tipo de buque		
	SANTA FE	AG WESSER	S.D. 14
LA RIOJA		1976	
SAN JUAN		1976	
SALTA			1977
MENDOZA		1977	
CORRIENTES II	1977		
ENTRE RIOS II	1977		
T. DEL FUEGO II	1977		
FORMOSA	1978		
MISIONES II	1979		
PTE. CASTILLO			1980
GENERAL BELGRANO			1981

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

ANEXO I
ANEXO E



FUNDAMENTOS PARA LA DETENCION DE LOS BUQUES TWINDECKER.

ANALISIS DE LOS COSTOS OPERATIVOS DE LOS BUQUES TIPO SANTA FE,

A.G. WESSER Y S.D. 14.

1. TIPOS DE BUQUES Y DENOMINACION.

1.1. Tipo SANTA FE.

1.1.1. CORRIENTES II.

1.1.2. MISIONES II.

1.1.3. TIERRA DEL FUEGO II.

1.1.4. FORMOSA.

1.1.5. ENTRE RIOS II.

1.2. Tipo S.D. 14:

1.2.1. GENERAL MANUEL BELGRANO.

1.2.2. SALTA.

1.2.3. PRESIDENTE RAMON S. CASTILLO.

1.3. Tipo A.G. WESSER.

1.3.1. LA RIOJA.

1.3.2. MENDOZA.

1.3.3. SAN JUAN.

2. DESCRIPCION Y CARACTERISTICAS DE LOS BUQUES.

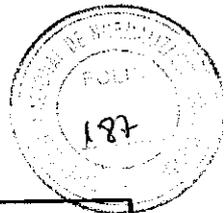
	Santa Fe 77	A.G. Wesser	S.D. 14
Porte bruto (en toneladas)	20.717	15.517	14.960
Capacidad (en T.E.U.S.)	320	256	138
Capacidad (en pies)	929.637	609.946	587.942
Velocidad origen (en knot)	14,0	16,2	15,5
Velocidad actual (en knot)	13,0	14,0	11,0



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

ANEXO I

ANEXO E



	Santa Fe 77	A.G. Wesser	S.D. 14
Consumo específico navegando (Fuel oil, en tons.)	25	25	20
Consumo específico navegando (Diesel, en tons.)	4,0	2,5	2,3
Consumo en puerto (Fuel oil, en tons.)	0	0	0
Consumo en puerto (Diesel, en tons.)	2	2	2
Grúas	4 x 12,5	2 x 25	4 x 22
Año de construcción	1977	1978	1981

3. Si bien estos buques cubrieron las necesidades de los tráficos de la década de 1970, en el tráfico actual son ampliamente superados., especialmente en sus capacidades de transporte de contenedores, de izaje, en su velocidad de navegación y en su maniobrabilidad a la entrada a puertos. Agravándose lo indicado por el hecho que la falta de mantenimiento adecuado hizo poco confiables sus grúas, disminuyeron sus velocidades de navegación y entraron en emergencias sucesivas, según lo muestra el cuadro de reparaciones que cada buque sufriera en el año 1993.

4. VELOCIDAD DE NAVEGACION.

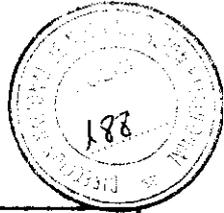
Es la que determina la parte más importante del tiempo del periplo del buque, completándose el mismo con el tiempo de permanencia en puerto en sus maniobras de entrada, salida, carga y descarga. Por ejemplo:



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

ANEXO E

ANEXO E



Tráfico	Transit time (en días)		Diferencia
	E.L.M.A. s.a.	Otros	
Mediterráneo: Hasta REPUBLICA ITALIANA Hasta ESTADO DE ISRAEL	77 84	(1) (1) 48 52	60%
Golfo	75	(2) 55	35%
Pacífico: Desde REPUBLICA DE CHILE	80	(3) 52	57%

Referencias:

- (1) Empresa MEDEC.
- (2) El mismo servicio que EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA pero con buques alquilados en Time-charter ("TAMAMONTA" y "CUMBRIAN EXPRESS") de mayor velocidad y operatividad en puerto.
- (3) Servicio SERPAC (SUDAMERICANA VAPORES, COLUMBUS NAVICANA)

5. CAPACIDAD DE IZAJE.

Los buques cuentan con los siguientes tipos de grúa:

- 5.1. Buques tipo SANTA FE 77: Permiten el izaje de contenedores de CUARENTA PIES (40') pero con extrema dificultad, por las condiciones actuales de las mismas.
- 5.2. Buques tipo A.G. WESSER: No pueden cargar contenedores de CUARENTA PIES (40') de más de VEINTITRES TONELADAS METRICAS (23 TM).
- 5.3. Buques tipo S.D. 14: No pueden cargar contenedores de CUARENTA PIES (40') de más de VEINTITRES TONELADAS



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*

METRICAS (23 TM).

ANEXO I



Estas características, condicionan la velocidad de la carga y descarga prolongando la estadía de los buques en puerto, participando, en consecuencia, en el mayor transit time y aumentando el costo de la estiba al tener que rentar grúas exteriores en puerto.

6. CAPACIDAD DE CARGA.

La capacidad de transportar contenedores es la siguiente:

- 6.1. Buques tipo SANTA FE 77: TRESCIENTOS VEINTE (320) TEUS.
 - 6.2. Buques tipo A.G. WESSER: DOSCIENTOS CINCUENTA Y SEIS (256) TEUS.
 - 6.3. Buques tipo S.D. 14: CIENTO TREINTA Y OCHO (138) TEUS.
- Mientras que la capacidad de carga de la competencia es de:
- 6.4. Línea Pacífico:
 - 6.4.1. SERPAC: SETECIENTOS (700) TEUS.
 - 6.4.2. MARUBA: OCHOCIENTOS (800) TEUS.
 - 6.5. Línea Mediterráneo:
 - 6.5.1. MEDEC: SETECIENTOS (700) TEUS.

7. Como consecuencia de los puntos antes mencionados, el tráfico se ve afectado por las siguientes razones:

- 7.1. Mayor transit time.
- 7.2. Imposibilidad de contratar carga con contenedores de CUARENTA PIES (40').
- 7.3. Imposibilidad de contratar carga de alto valor de flete.
- 7.4. Programación de viaje poco confiable.
- 7.5. Altos costos operativos.



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I



Los puntos señalados llevan a una menor competitividad, y, en consecuencia, a una menor facturación (Puntos 7.1., 7.2., 7.3. y 7.4.) y a resultados operativos negativos (Puntos 7.1., 7.2., 7.3., 7.4. y 7.5.).

[Handwritten signatures and initials]



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I

ANEXO F



**ANALISIS COSTOS DE LOS BUQUES TIPO TWINDECKER EN LOS TRAFICOS DE
PACIFICO, MEDITERRANEO Y GOLFO.**

1. Del análisis efectuado, en base a los datos contenidos en los apartados siguientes, se llega a la conclusión que durante 1993, considerando solamente los gastos variables, los buques Twindecker arrojan los siguientes déficits:
 - 1.1. Línea Pacífico: PESOS DOCE MILLONES CIENTO NOVENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS CUARENTA (\$ 12.199.640.-).
 - 1.2. Línea Golfo: PESOS TRES MILLONES CIENTO SESENTA Y CUATRO MIL VEINTINUEVE (\$ 3.164.029.-).
 - 1.3. Línea Mediterráneo: PESOS SEISCIENTOS VEINTIDOS MIL TRESCIENTOS SESENTA Y SEIS (\$ 622.366.-).
 - 1.4. Total: PESOS QUINCE MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL TRESCIENTOS CINCO (\$ 15.986.305.-).
2. Para la determinación de los montos indicados en el punto anterior, se ha tenido en cuenta lo siguiente:
 - 2.1. Se han considerado únicamente los costos variables. Es decir que, para obtener el déficit total, se deben sumar a estos costos los gastos generales de la estructura de la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA.
 - 2.2. Se han considerado en cada Línea los costos variables anuales.
 - 2.3. Para la Línea Pacífico, se han tomado los datos reales de todo el año 1993.
 - 2.4. Para la Línea Golfo se han tomado los costos del buque,



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I

ANEXO F

192

como promedio de CUATRO (4) vueltas completas, sobre un total de TRECE (13) vueltas completas en el año.

2.5. Para la Línea Mediterráneo se han tomado los costos de los buques como promedio de CUATRO (4) vueltas completas, sobre un total de OCHO (8) vueltas completas en el año.

3. LINEA PACIFICO.

3.1. Valores básicos.

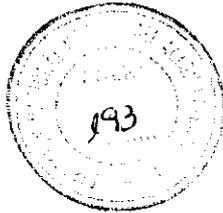
3.1.1. Transit time promedio del viaje (ANEXO F.1)	110 días
3.1.2. Días totales navegados (ANEXO F.1)	1.605 días
3.1.3. Toneladas netas transportadas	271.927 tons.
3.1.4. Vueltas completas en 1993	14,6
3.1.5. Costo diario del buque (ANEXO F.2)	\$ 8.473.-
3.1.6. Costo buque año 1993 (3.1.2. x 3.1.5.)	\$ 13.599.165.-
3.1.7. Ingresos netos de la Línea en 1993	\$ 21.543.385.-
3.1.8. Gastos de la carga (ANEXO F.5)	\$ 16.032.931.-
3.1.9. Egresos puerto de Buenos Aires (ANEXO F.10 x 3.1.4.)	\$ 460.929.-
3.1.10. Costo de contenedores (ANEXO F.9)	\$ 3.650.000.-



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

ANEXO I

ANEXO F



3.2. Déficit anual de la Línea.	
3.2.1. Ingresos (3.1.7.)	\$ 21.543.385.-
3.2.2. Egresos	
(3.1.6.+3.1.8+3.1.9.+3.1.10.)	\$ 33.743.025.-
3.2.3. Déficit anual (3.2.1 - 3.2.1.)	- \$ 12.199.640.-
4. LINEA GOLFO.	
4.1. Valores básicos.	
4.1.1. Transit time promedio del viaje (ANEXO F.4)	75 días
4.1.2. Toneladas netas transportadas	164.046 tons.
4.1.3. Vueltas completas en 1993	13
4.1.4. Costo diario del buque (ANEXO F.2)	\$ 8.473.-
4.1.5. Costo buque por vuelta (4.1.1. x 4.1.4.)	\$ 635.475.-
4.1.6. Ingresos netos por vuelta	\$ 1.174.548.-
4.1.7. Egresos por agentes por vuelta (ANEXO F.7)	\$ 465.426.-
4.1.8. Egreso puerto de Buenos Aires por salida	\$ 52.100.-
4.1.9. Costo de contenedores (ANEXO F.9)	\$ 3.444.140.-
4.2. Déficit anual de la Línea.	
4.2.1. Ingresos (4.1.3 x 4.1.6.)	\$ 15.269.124.-
4.2.2. Egresos {(4.1.5.+4.1.7+4.1.8.) x 13+4.1.9.}	\$ 18.433.153.-



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

ANEXO T

ANEXO F

194

4.2.3. Déficit anual (4.2.1. - 4.2.2.) - \$ 3.164.029.-

5. LINEA MEDITERRANEO.

5.1. Valores básicos.

5.1.1. Transit time promedio
del viaje (ANEXO F.3) 83,50 días

5.1.2. Vueltas completas en 1993 8

5.1.3. Costo diario del buque (ANEXO F.2) \$ 8.473.-

5.1.4. Costo buque por vuelta
(5.1.1. x 5.1.3.) \$ 707.495,50.-

5.1.5. Ingresos netos por vuelta
(ANEXO F.8) \$ 1.062.647.-

5.1.6. Egresos por agentes
por vuelta \$ 226.981.-

5.1.7. Costo de contenedores
(ANEXO F.9) \$ 1.168.724.-

5.2. Déficit anual de la Línea.

5.2.1. Ingresos (5.1.2 x 5.1.5.) \$ 8.501.176.-

5.2.2. Egresos
{(5.1.4. + 5.1.6) x 8 + 5.1.7.} \$ 9.123.812.-

5.2.3. Déficit anual (5.2.1. - 5.2.2.) - \$ 622.636.-



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

LINEA PACIFICO.

ANEXO I

ANEXO F.1



Transit time en días de una salida completa y el promedio anual.

BUQUE	VJE. Nº	ZARPO	ARRIBO	TRANSIT TIME
CATAMARCA II	41	07/01	30/04	113
GENERAL BELGRANO	42	22/10	14/07	112
FORMOSA	51	05/02	22/08	137
GRAL. SAN MARTIN	47	04/03	12/07	128
T. DEL FUEGO II	63	02/04	19/08	137
GENERAL BELGRANO	43	27/05	04/09	97
SAN JUAN	42	09/06	14/09	95
FORMOSA	52	30/06	27/09	87
GRAL. SAN MARTIN	48	14/07	09/09	(1) 55
MENDOZA	41	22/07	01/11	99
LA RIOJA	42	19/08	27/11	98
T. DEL FUEGO II	64	04/09	28/12	114
GENERAL BELGRANO	44	17/09	29/11	(2) 72
SAN JUAN	43	06/10	18/01	102
FORMOSA	53	26/10	09/02	64
MENDOZA	42	13/11	09/03	47
GENERAL BELGRANO	45	30/11	26/01	30
LA RIOJA	43	20/12	26/03	118
TOTAL				1.605
PROMEDIO				110

Referencias:

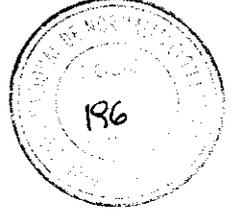
(1) Hasta CALLAO, REPUBLICA DEL PERU.



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*
(2) Hasta CENTROAMERICA.

ANEXO I

ANEXO F.1

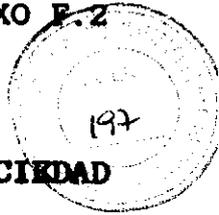


[Handwritten signatures and initials]



ANEXO I

ANEXO P.2



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*

**COSTO DIARIO BUQUE EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD
ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA.**

1. PERSONAL.

1.1. Cantidad de tripulantes.

VEINTICINCO (25) tripulantes por buque, más VEINTE (20) tripulantes de relevo.

1.2. Sueldo con cargas sociales y divisa.

PESOS DOS MIL TRESCIENTOS (\$ 2.300.-) por tripulante.

1.3. Total mensual.

PESOS CIENTO TRES MIL QUINIENTOS (\$ 103.500.-).

1.4. Promedio diario.

PESOS TRES MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA (\$ 3.450.-).

2. COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES.

2.1. Fuel oil consumo específico.

VEINTICUATRO (24) toneladas diarias.

2.2. Diesel oil consumo específico.

DOS Y MEDIA (2,5) toneladas diarias.

2.3. Diesel oil consumo en puerto.

TRES (3) toneladas diarias.

2.4. Lubricante consumo específico.

CIENTO OCHENTA (180) litros diarios.

2.5. Promedio diario.

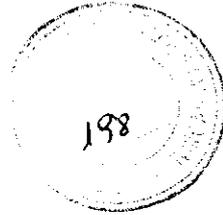
Estimándose que, mensualmente, el buque se encuentra un SESENTA Y SIETE POR CIENTO (67%) del tiempo en navegación y un TREINTA Y SIETE POR CIENTO (37%) en puerto, se llega a un consumo diario de PESOS DOS MIL



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I

ANEXO F.2



CIENTO NOVENTA Y SEIS (\$ 2.196.-).

3. ALIMENTOS.

A un costo de PESOS SEIS (\$ 6.-) diario por tripulante, se estima un costo total, por este rubro, de PESOS CIENTO CINCUENTA (\$ 150.-) diarios.

4. REPARACIONES.

En concepto de reparaciones de cubierta, máquinas y radio, arroja un promedio diario de PESOS MIL DOSCIENTOS CINCUENTA (\$ 1.250.-).

5. CARENADO.

Tomando como base un costo de PESOS QUINIENTOS CINCUENTA MIL (\$ 550.000.-) cada TREINTA (30) meses, se llega a un promedio de PESOS SEISCIENTOS DIEZ (\$ 610.-) diarios.

6. SEGURO DE CASCO Y MAQUINAS.

Tomando como base un costo de PESOS CIENTO TREINTA MIL (\$ 130.000.-) anuales, se llega a un promedio de PESOS TRESCIENTOS CINCUENTA Y SEIS (\$ 356.-) diarios.

7. SEGURO DE LA CARGA.

Tomando como base un costo de PESOS CIENTO TREINTA MIL (\$ 130.000.-) anuales, se llega a un promedio de PESOS TRESCIENTOS CINCUENTA Y SEIS (\$ 356.-) diarios.

8. COSTO DIARIO.

De la suma de los valores descriptos en los puntos 1. a 7. surge un costo diario de PESOS OCHO MIL TRESCIENTOS SESENTA Y OCHO (\$ 8.368.-) por buque.



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
LINEA MEDITERRANEO.

ANEXO I

ANEXO F. 3



Transit time en días de una salida completa y su promedio.

BUQUE	VJE. Nº	ZARPO	ARRIBO	TRANSIT TIME
SALTA	52	19/02	11/05	82
PTE. CASTILLO	47	25/03	12/06	77
SALTA	53	22/05	12/08	80
PTE. CASTILLO	48	24/06	04/09	70
SALTA	54	26/08	17/11	81
PTE. CASTILLO	49	23/09	18/12	86
SALTA	55	24/11	08/03	104
SANTA CRUZ II	64	27/10	22/04	87
TOTAL				687
PROMEDIO con ESTADO DE ISRAEL				83,38
PROMEDIO sin ESTADO DE ISRAEL				48

[Handwritten signatures and initials]

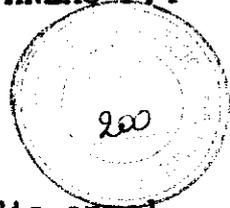


Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

LINEA GOLFO Y CARIBE.

ANEXO I

ANEXO F. 4



Transit time en días de una salida completa y el promedio anual.

BUQUE	VJE. Nº	ZARPO	ARRIBO	TRANSIT TIME
SANTA CRUZ II	63	22/10	06/01	74
RIO NEGRO	60	20/11	27/02	97
CHUBUT	68	12/12	02/03	80
CORRIENTES II	55	16/01	22/03	68
SANTA FE	74	27/02	17/05	80
CHUBUT	64	10/03	04/06	84
CORRIENTES II	56	30/03	17/06	77
ENTRE RIOS II	61	21/04	12/07	79
MISIONES II	52	28/05	19/08	81
CORRIENTES II	57	28/06	10/09	72
ENTRE RIOS II	62	27/07	06/10	69
MISIONES II	53	04/09	13/11	69
CORRIENTES II	58	22/09	06/12	74
ENTRE RIOS II	63	14/10	31/12	77
MISIONES II	54	21/11	20/01	59
CUMBRIAN EXPRESS	32	06/12	08/02	62
CORRIENTES II	59	23/12	12/03	79
TOTAL				1.279
PROMEDIO				75



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

LINEA PACIFICO. GASTO DE LA CARGA.



PAIS	AGENTE	DIVISA	CAMBIO PRON.	MONTO	MONTO EN U\$S (1)	% S/ TOTAL	% POR AGENTE	PAIS AGENTE
GUATEMALA	TRASMARES	DOLARES (1)	1/1	446.493	446.493	2,78	2,78	GUATEMALA
COSTA RICA	AMBOS MARES	DOLARES (1)	1/1	409.389	409.389	2,55	2,55	COSTA RICA
EL SALVADOR	TRASMARES	COLONES	8,69/1	2.307.280	265.510	1,66	1,66	EL SALVADOR
COLOMBIA	NEVANR	PESOS (2)	787/1	2.054.703.598	2.628.910	16,40	16,40	COLOMBIA
ECUADOR	ANGLO	DOLARES (1)	1/1	1.039.570	1.039.570	6,48	6,48	ECUADOR
PERU	TECNAPO	SOLES	2/1	1.249.747	624.873	3,90	15,81	PERU
PERU	TECNAPO	DOLARES (1)	1/1	1.909.432	1.909.432	11,91		
CHILE	ULTRAMAR	DOLARES (1)	1/1	1.478.938	1.478.939	9,22	21,98	CHILE
CHILE	ULTRAMAR	PESOS CHILENOS	407/1	832.697.919	2.045.941	12,76		
EE.UU. (3)	M. DIAMONT	DOLARES (1)	1/1	(4) 3.842.147	3.842.147	23,96	23,96	EE.UU.
CANADA	MONT. SHIP	DOLARES (5)	1,31/1	(4) 1.737.664	1.341.728	8,37	8,37	CANADA
TOTAL					16.032.931	100	100	

Referencias:

- (1) DOLARES ESTADOUNIDENSES.
- (2) PESOS COLOMBIANOS.
- (3) ESTADOS UNIDOS DE AMERICA.
- (4) Se tomó un CUARENTA POR CIENTO (40%) más del último semestre.
- (5) DOLARES CANADIENSES.



ANEXO I

ANEXO F.6



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

LINEA GOLFO. INGRESOS PROMEDIO POR VUELTA.

El término North Bound indica la derrota de ida y el término South Bound, la de vuelta.

BUQUE	VJE. N°	NORTH BOUND	SOUTH BOUND	TOTAL
MISIONES II	54	638.511	621.528	1.260.039
MISIONES II	54	550.248	710.614	1.260.862
CORRIENTES II	58	680.030	528.160	1.208.190
CORRIENTES II	59	530.248	586.440	1.116.688
ENTRE RIOS II	62	633.444	533.343	1.166.787
ENTRE RIOS II	63	557.636	477.088	1.034.724
PROMEDIO				1.174.548

NOTA: Todas las sumas están expresadas en DOLARES ESTADOUNIDENSES.

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

LÍNEA GOLFO. EGRESOS PROMEDIO DE LA CARGA.

ANEXO I

ANEXO F. 7



En el cálculo, está incluida la comisión del agente.

BUQUE	VJK. Nº	EGRESOS POR VUELTA
MISIONES II	54	450.889
CORRIENTES II	58	493.639
CORRIENTES II	59	379.877
ENTRE RIOS II	62	414.324
ENTRE RIOS II	63	588.425
PROMEDIO		465.427

NOTA: Todas las sumas están expresadas en DOLARES
ESTADOUNIDENSES.



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

LÍNEA MEDITERRANEO. INGRESOS PROMEDIO POR VUELTA.

ANEXO V

ANEXO F.8



BUQUE	VJE. Nº	INGRESO
PTB. CASTILLO	49	1.111.112
PTB. CASTILLO	50	1.047.982
SALTA	54	1.109.303
SALTA	55	982.192
PROMEDIO		1.062.647
ENTRE RIOS II (1)	64	395.066

(1) Cargando en EUROPA.

NOTA: Todas las sumas están expresadas en DOLARES
ESTADOUNIDENSES.

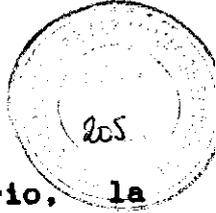


Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

ANALISIS COSTO DE CONTENEDORES.

ANEXO I

ANEXO F.9



El costo diario incluye el alquiler diario, la
reparación, el movimiento en puerto y el posicionamiento.

LINEA	UNIDADES	Costo en DOLARES ESTADOUNIDENSES		
		CADA UNO DIARIO	TOTAL DIARIO	TOTAL ANUAL
PACIFICO	2.500	4,00	10.000	3.650.000
GOLFO	2.358	4,00	9.436	3.444.140
MEDITERRANEO	800	4,00	3.200	1.168.000
TOTAL				8.262.140

[Handwritten signatures and initials]

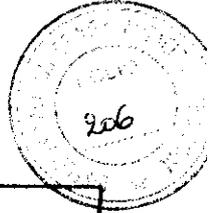


Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos

GASTOS DEL PUERTO DE BUENOS AIRES.

ANEXO F

ANEXO F.10



Gasto en DOLARES ESTADOUNIDENSES				
BUQUE TIPO	ESTADIA ENTR/SAL	CARGA	DESCARGA	TOTAL
SANTA FE '77	13.100	28.000	13.000	52.100,00
A.G. WESSER	10.640	10.640	7.500	28.780,00
S.D. 14	9.900	10.620	4.900	25.420,00
PROMEDIO				35.433,33

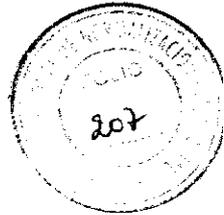
[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos

ANEXO I

ANEXO G



EVOLUCION ECONOMICO-FINANCIERA 1993/1994.

DETALLE	En miles de PESOS					
	ANO 1993	ANO 1994				
	(1)	1º TRIM (1)	2º TRIM (1)	3º TRIM (1)	4º TRIM (2)	TOTAL
INGRESOS	120.945	26.226	19.713	22.002	13.130	81.071
Fletes/Otros	111.445	20.635	18.349	17.295	13.130	69.409
Venta bienes de uso	9.500	5.591	1.364	4.707		11.662
EGRESOS	199.973	37.745	34.469	31.213	22.349	125.776
Remuneraciones	78.845	7.689	6.239	3.700	3.425	21.061
Proveedores	53.791	15.053	12.293	11.528	8.961	47.835
Buques	14.586	4.971	5.531	5.696	3.060	19.258
Contenedores	31.339	7.288	7.773	7.905	4.800	27.766
Seguros	6.865	1.686	1.686	1.548	1.270	6.190
Agentes	9.715	995	884	571	600	3.050
Varios	4.832	63	63	257	233	616
DEFICIT	(79.028)	(11.519)	(14.756)	(9.211)	(9.219)	(44.705)
APORTE TESORO						
Déficit	70.824	11.840	16.106	8.350	9.230	45.526
Ret. Volunt./ Indemniz.	21.706	4.950	6.800	5.000	3.400	20.150
Cancelación deuda	25.340	6.155	9.733	7.772	2.370	26.030
TOTAL	117.870	22.945	32.369	21.122	15.000	91.706

Referencias:

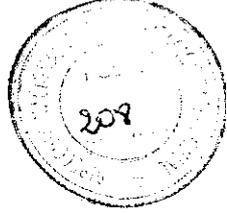
- (1) Datos estimados.
- (2) Datos proyectados.



*Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I

ANEXO H



CONFERENCIAS DE FLETES

1. INTRODUCCION.

Las Conferencias de Fletes son asociaciones de líneas marítimas cuyo propósito es ofrecer un servicio de línea regular para el transporte de cargas (fundamentalmente cargas generales y frigoríficas) en una determinada ruta marítima, dentro de límites geográficos específicos, a través de un convenio bajo cuyo marco operan dichas líneas marítimas, según tarifas de fletes comunes y uniformes, y con condiciones recíprocamente acordadas entre las mismas.

Los "Pools" son acuerdos que se hacen entre los miembros de las conferencias, en los que se define la participación porcentual de cada uno de ellos en el tráfico de la Conferencia, estableciendo sistemas de compensación para los casos de exceso o defecto sobre los porcentajes acordados, debiendo las empresas distribuir los excesos entre los restantes miembros, y cobrar por defectos siempre y cuando haya mantenido las frecuencias de salidas comprometidas.

Las Conferencias de Fletes y los "Pools" constituyen acuerdos por los que sus miembros establecen niveles de precios de los fletes y evitan la competencia entre sus miembros.

En el mercado marítimo actual, la presencia de empresas de gran poder de carga que actúan como "outsiders" fuera de las conferencias, ha provocado un importante descenso de los precios de los fletes.

En nuestro país las medidas de desregulación permitieron la



*Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos*

ANEXO



operación masiva de los "outsiders" y provocaron un descenso del orden del CINCUENTA POR CIENTO (50%) en los fletes marítimos desde 1991 a la fecha.

El apartamiento de las empresas miembros respecto de sus cuotas en los "Pools" sólo afecta a las empresas según los mecanismos de compensación antes mencionados.

Para cualquier empresa marítima, dejar de pertenecer a una Conferencia no implica penalidad o perjuicio alguno, ni económico ni de otra índole.

El Decreto N° 1276 del 29 de julio de 1994 que establece el marco de la privatización de la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA dividida en distintas unidades de negocio, prevé la nominación automática de las nuevas sociedades en las Conferencias respectivas. Quedará como decisión del adquirente su permanencia o no en las conferencias, sin que esta decisión lo afecte o afecte a la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA.

2. CONFERENCIAS EN LAS QUE LA EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA PARTICIPA.

2.1. Líneas Costa Este y Golfo.

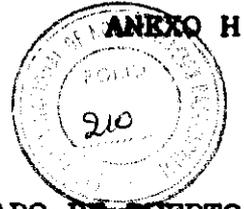
2.1.1. Conferencia Interamericana de Fletes (Area ESTADOS UNIDOS DE AMERICA).

2.1.2. Conferencia Interamericana de Fletes (Area RIO



*Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I



DE LA PLATA / ESTADO LIBRE Y ASOCIADO DE PUERTO RICO).

2.1.3. Conferencia Interamericana de Fletes (Area REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL / ESTADO LIBRE Y ASOCIADO DE PUERTO RICO).

2.1.4. Conferencia RIO DE LA PLATA / CARIBE / RIO DE LA PLATA.

2.1.5. Conferencia Interamericana de Fletes (Area CANADA).

2.1.6. Acuerdo Bilateral de Transporte Marítimo REPUBLICA ARGENTINA / REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL.

2.1.7. Acuerdo Bilateral de Transporte Marítimo REPUBLICA ARGENTINA/ REPUBLICA DE CUBA.

NOTA: No existen Pools.

2.2. Línea Mediterráneo.

2.2.1. Conferencia REPUBLICA ARGENTINA / MEDITERRANEO / REPUBLICA ARGENTINA (Carga general y frigorífica).

2.2.2. Conferencia MEDITERRANEO / REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY/ MEDITERRANEO (Carga general y frigorífica).

2.2.3. Conferencia REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL / MEDITERRANEO / REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL (Carga general y frigorífica).

NOTA: Existen pools, salvo en el tráfico uruguayo.



*Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I

ANEXO H



2.3. Línea Norte de Europa.

2.3.1. Conferencia EUROPA / COSTA ESTE SUDAMERICANA.

2.3.1. Acuerdo Bilateral de Transporte Marítimo
REPUBLICA ARGENTINA / FEDERACION DE RUSIA.

NOTA: Existen pools.

2.4. Línea Pacífico.

2.4.1. Conferencia Interamericana de Fletes (Area
PACIFICO)

2.4.2. Conferencia RIO DE LA PLATA / CARIBE / RIO DE LA
PLATA.

2.4.3. Acuerdo Bilateral de Transporte Marítimo
REPUBLICA ARGENTINA / REPUBLICA DEL PERU.

NOTA: No existen pools.

2.5. Línea Lejano Oriente.

2.5.1. Conferencia LEJANO ORIENTE / RIO DE LA PLATA /
LEJANO ORIENTE.

2.5.2. Conferencia REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL /
LEJANO ORIENTE / REPUBLICA FEDERATIVA DEL
BRASIL.

2.5.3. Acuerdo de Tarifas RIO DE LA PLATA / SUD Y ESTE
DE AFRICA / RIO DE LA PLATA.

2.5.4. Acuerdo de Tarifas REPUBLICA FEDERATIVA DEL
BRASIL / SUD Y ESTE DE AFRICA / REPUBLICA
FEDERATIVA DEL BRASIL.

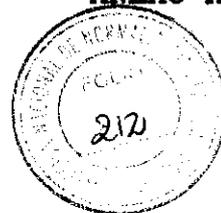
2.5.5. Acuerdo Bilateral de Transporte Marítimo
REPUBLICA ARGENTINA / REPUBLICA POPULAR CHINA.



*Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I

ANEXO H



NOTA: No existen pools.

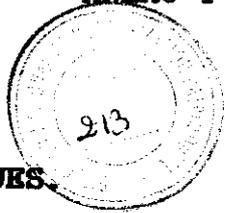
[Handwritten signatures and initials]



*Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I

ANEXO I



CRONOGRAMA TENTATIVO DE PRIVATIZACION Y VENTA DE BUQUES.

1. PRIVATIZACION POR LINEAS.

Decreto Nº 1276 del 29 de julio de 1994.

	1994			1995			
	Oct.	Nov.	Dic.	En.	Feb.	Mar.	Abr.
Aprobación Pliegos	====	=					
Procesos Licitatorios		===	===X	XX==	==		
Decretos Aprobatorios						===	
Transferencias							===

2. VENTA DE BUQUES MEDIANTE LICITACION PUBLICA NACIONAL E INTERNACIONAL CON BASE.

Decreto Nº 1439 del 23 de agosto de 1994.

	1994			1995			
	Oct.	Nov.	Dic.	En.	Feb.	Mar.	Abr.
Aprobación del Pliego	==	==					
Proceso Licitatorio		==	====	X==			
Decreto Aprobatorio						=	
Transferencias						=	

X: Fecha de apertura de ofertas.

[Handwritten signatures and initials]



*Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos*

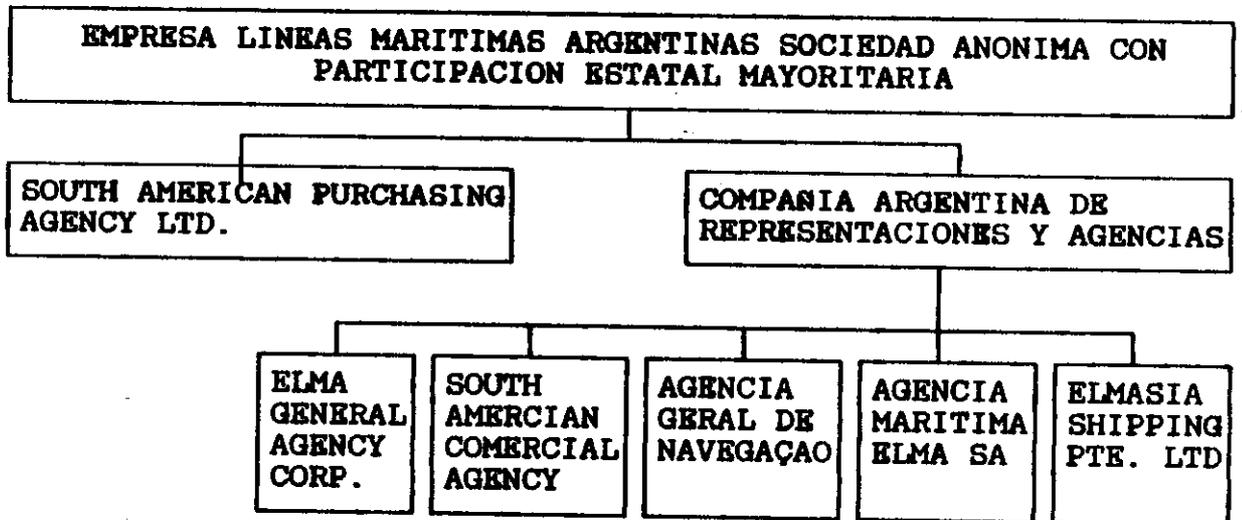
ANEXO I

ANEXO J



SITUACION DE LAS SOCIEDADES DE LA EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA EN EL EXTERIOR.

1. ESQUEMA CON EL DETALLE DE LAS SOCIEDADES DE LA EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA EN EL EXTERIOR, SU DEPENDENCIA Y RELACIONES CON EL HOLDING.



2. SOCIEDADES CONTROLADAS.

2.1. SOUTH AMERICAN PURCHASING AGENCY LIMITED - REINO UNIDO DE GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORTE.

2.1.1. Capital Social: LIBRAS ESTERLINAS CUARENTA MIL (£ 40.000.-).

2.1.2. Participación en el Capital: NOVENTA Y TRES CON SETENTA Y CINCO CENTESIMOS POR CIENTO (93,75%).

2.2. COMPANIA ARGENTINA DE REPRESENTACIONES Y AGENCIAS - GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO.

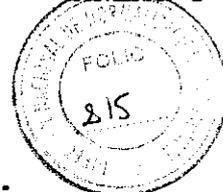
2.2.1. Capital Social: DOLARES ESTADOUNIDENSES



*Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos*

ANEXO T

ANEXO J



DOSCIENTOS TREINTA MIL (U\$S 230.000.-).

2.2.2. Participación en el Capital: NOVENTA Y NUEVE CON NOVENTA Y OCHO CENTESIMOS POR CIENTO (99,98%).

3. SOCIEDADES CONTROLADAS POR LA COMPANIA ARGENTINA DE REPRESENTACIONES Y AGENCIAS.

3.1. ELMA GENERAL AGENCY CORP. - ESTADOS UNIDOS DE AMERICA.

3.1.1. Capital Social: DOLARES ESTADOUNIDENSES VEINTE MIL (U\$S 20.000.-)

3.1.2. Participación en el capital: CIENTO POR CIENTO (100%)

3.2. SOUTH AMERICAN COMMERCIAL AGENCY GMBH - REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA.

3.2.1. Capital Social: MARCOS ALEMANES CINCUENTA MIL (DM 50.000.-)

3.2.2. Participación en el capital: CIENTO POR CIENTO (100%)

3.3. ELMA AGENCIA GERAL DE NAVEGACAO LTDA. - REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL.

3.3.1. Capital Social: NUEVOS CRUZEIROS CUATRO MIL QUINIENTOS (NC 4.500.-)

3.3.2. Participación en el capital: NOVENTA Y NUEVE CON TREINTA Y UNA CENTESIMAS POR CIENTO (99,31%).

3.4. AGENCIA MARITIMA ELMA SA - REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.

3.4.1. Capital social: PESOS URUGUAYOS DIEZ MILLONES (N\$S 10.000.000.-).



*Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I



3.4.2. Participación en el capital: CIENTO POR CIENTO
(100%)

3.5. KMASIA SHIPPING PTE. LTD. - SINGAPUR.

3.5.1. Capital social: DOLARES DE SINGAPUR QUINCE MIL
(\$S 15.000.-).

3.5.1. Participación en el capital: CIENTO POR CIENTO
(100%)

4. SOCIEDADES DE LA EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS EN EL
EXTERIOR.

4.1. COMPANIA ARGENTINA DE REPRESENTACIONES Y AGENCIA
SOCIEDAD ANONIMA (C.A.R.A.).

4.1.1. Radicación.

GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO (BANCO INTERNACIONAL DE
LUXEMBURGO).

4.1.2. Lugar en que funcionan las oficinas.

HAMBURGO (Oficinas - Delegación).

4.1.3. Cantidad de personal.

UNO (1), local.

4.1.4. Situación actual.

Supervisa a las compañías controladas por el
Holding en el aspecto administrativo (balances,
cumplimiento de obligaciones legales, etc.).

4.2. KMASIA SHIPPING PTE. LTD..

4.2.1. Radicación.

SINGAPUR.

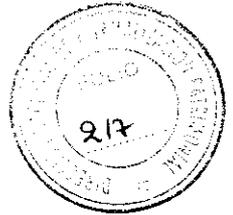
4.2.2. Lugar en que funcionan las oficinas.



*Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I

ANEXO J



SINGAPUR.

4.2.3. Cantidad de personal.

Al presente no tiene personal, debido a la desactivación de la Línea Oriente.

4.2.4. Situación actual.

Sin operatividad.

4.3. ELMA GENERAL AGENCY CORPORATION (E.G.A.C.).

4.3.1. Radicación.

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA.

4.3.2. Lugar en que funcionan las oficinas.

NUEVA JERSEY (Oficinas de la Delegación General).

4.3.3. Cantidad de personal.

UNO (1) argentino y CUATRO (4) locales.

4.3.4. Situación actual.

Agencia General. Supervisa y coordina la actuación de los sub-agentes nominados en los diferentes puertos norteamericanos.

4.4. ELMA GENERAL AGENCY CORPORATION (E.G.A.C.).

4.4.1. Radicación.

REINO UNIDO DE GRAN BRETANA E IRLANDA DEL NORTE.

4.4.2. Lugar en que funcionan las oficinas.

Operativa).

||" LONDRES (Oficinas de la Inspección

4.4.3. Cantidad de personal.

UNO (1) argentino y UNO (1) local.

4.4.4. Situación actual.

Supervisa las tareas de los agen

tes marítimos.



*Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I

ANEXO J



Participa en el arrendamiento de buques en calidad de broker.

4.5. ELMA AGENCIA GERAL DE NAVEGAÇÃO S.R.L..

4.5.1. Radicación.

RIO DE JANEIRO, REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL.

4.5.2. Lugar en que funcionan las oficinas.

SANTOS (Oficinas de la Delegación General).

4.5.3. Cantidad de personal.

UN (1) argentino y CUATRO (4) locales.

4.5.4. Situación actual.

Supervisa las tareas de los agentes marítimos en los distintos puertos de ese país.

4.6. SOUTH AMERICAN COMMERCIAL AGENCY GmbH (S.A.C.A. GmbH).

4.6.1. Radicación.

REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA.

4.6.2. Lugar en que funcionan las oficinas.

HAMBURGO (Oficinas de la Delegación General).

4.6.3. Cantidad de personal.

UN (1) argentino.

4.6.4. Situación actual.

Supervisa las tareas de los agentes marítimos nominados en los distintos países del área. Figura como principal accionista de ELMA AGENCIA GERAL DE NAVEGAÇÃO S.R.L. y de ELMA GENERAL AGENCY CORPORATION.

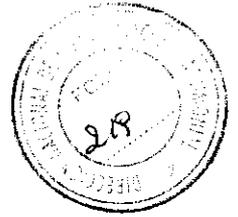
4.7. AGENCIA MARITIMA ELMA - MONTEVIDEO.



*Ministerio de Economía
y Obras y Servicios Públicos*

ANEXO I

ANEXO J



4.7.1. Radicación.

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.

4.7.2. Lugar en que funcionan las oficinas.

MONTEVIDEO.

4.7.3. Cantidad de personal.

UNO (1) argentino y SIETE (7) locales.

4.7.4. Situación actual.

Continúa operando como Agencia Marítima integral, atendiendo las escalas de los buques propios de la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANONIMA CON PARTICIPACION ESTATAL MAYORITARIA, así como la captación de cargas y coordinación de embarques en los espacios que la Empresa tiene asignados en los buques de otros armadores. Se está estudiando la posibilidad de contratar los servicios de una Agencia privada y desactivar totalmente la Agencia propia.

[Handwritten signatures and initials]