

SESIONES ORDINARIAS

2017

ORDEN DEL DÍA N° 2028

Impreso el día 16 de noviembre de 2017

Término del artículo 113: 28 de noviembre de 2017

COMISIONES DE INTERESES MARÍTIMOS, FLUVIALES,
PESQUEROS Y PORTUARIOS, DE LEGISLACIÓN GENERAL,
DE INDUSTRIA Y DE PRESUPUESTO Y HACIENDA

SUMARIO: **Régimen** de desarrollo de la Marina Mercante y la integración fluvial regional. (294-S.-2016.)

I. Dictamen de mayoría.

II. Dictamen de minoría.

I

Dictamen de mayoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, de Legislación General, de Industria y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado por el cual se establece el desarrollo de la Marina Mercante nacional y la integración fluvial regional; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1° – El presente régimen tiene por objeto:

- a) Fomentar la integración regional en las áreas de influencia de los ríos Paraguay y Paraná, conforme a lo establecido en el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná, así como del río Uruguay y los espacios marítimos;
- b) El desarrollo y crecimiento sustentable de la flota mercante de bandera nacional, mediante el mejoramiento de su competitividad y el

aumento de la demanda de fletes más económicos;

- c) La consolidación y el incremento de la participación de la flota mercante argentina en los fletes generados: 1) por el cabotaje nacional; 2) por los tráficos bilaterales y multilaterales comprendidos en acuerdos suscritos por la República Argentina; y 3) por los tráficos internacionales, en particular, el aumento de su participación en el tráfico de la hidrovía Paraguay Paraná y el río Uruguay;
- d) La generación y el incremento de fuentes de trabajo estables, favoreciendo y asegurando el empleo de tripulaciones argentinas y promoviendo actividades conexas, como el permanente y continuo aumento del nivel de formación y capacitación profesional;
- e) Fomentar la incorporación de buques y artefactos navales construidos en el país a la Marina Mercante de bandera argentina.

Los resultados del presente régimen serán evaluados por la autoridad de aplicación semestralmente a los efectos de verificar la efectividad de las medidas implementadas, debiendo publicarse especialmente las nuevas incorporaciones y la evolución de la flota de bandera argentina o con tratamiento de tal.

Art. 2° – Encomiéndase al Poder Ejecutivo nacional, el inicio del estudio y la preparación, en un plazo no mayor a noventa (90) días, de los proyectos que se requieran para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 7° del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná –aprobado por ley 24.385–, en lo que se refiere a la compatibilización o armonización de las normas sobre comercialización, tránsito, tipificación de mercaderías, régimen laboral y de seguridad, con la de los otros países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná.

Asimismo, el Poder Ejecutivo nacional deberá instrumentar, conforme a lo establecido en el artículo 19 del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná, las medidas tendientes a incrementar la eficiencia de los servicios portuarios prestados a las embarcaciones y a las cargas que se movilicen por la hidrovía, así como al desarrollo de las acciones de cooperación en materia portuaria y de coordinación de transporte intermodal e internacional con los otros países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná.

Art. 3° – No se encuentran comprendidos en el presente régimen:

- a) Los buques y artefactos navales públicos;
- b) Los buques y artefactos navales militares y de policía;
- c) Los buques destinados a la actividad pesquera;
- d) Los buques dedicados a actividades deportivas y/o de recreación sin fines comerciales;
- e) Los buques destinados al transporte público de larga distancia internacional de pasajeros;
- f) Los buques y artefactos navales dedicados como actividad principal a juegos de azar;
- g) Los buques destinados a actividades científicas y/o de investigación, cualquiera sea su porte y características, con capacidad operativa marítima, fluvial y/o lacustre.

Art. 4° – *Definiciones.* A efectos de la presente norma se aplicarán las siguientes definiciones:

Buque o artefacto naval: según definición del artículo 2° de la ley 20.094 de navegación, incluyendo dragas y balizadores.

Buque o artefacto naval en actividad: aquel que acredita ante la autoridad de aplicación que se encuentra realizando transportes y/o servicios comerciales; o reparaciones, trabajos y/o gestiones necesarios para el mantenimiento de su certificación.

Art. 5° – El Poder Ejecutivo nacional designará a la autoridad de aplicación de la presente normativa.

CAPÍTULO II

Armadores nacionales

Art. 6° – Créase el Registro de Armadores Nacionales, que estará a cargo de la autoridad de aplicación, en el que deberán inscribirse y permanecer inscriptos los armadores que quieran gozar de los beneficios establecidos en la presente ley.

Art. 7° – Para inscribirse en el Registro de Armadores Nacionales, los aspirantes deberán acreditar:

- a) Encontrarse inscriptos como armadores ante la Prefectura Naval Argentina dependiente del Ministerio de Seguridad;

- b) No mantener ningún tipo de deudas con el Estado nacional; incluyendo la administración pública nacional; sus organismos descentralizados y todos aquellos otros organismos regulados por el artículo 8° de la ley de administración financiera, 24.156;

- c) Quedan taxativamente excluidos de los alcances de este régimen de promoción fiscal toda persona física o jurídica, cualquiera sea su condición de armador, que realice actividades de juegos de azar.

Art. 8° – La autoridad de aplicación, acreditados los extremos requeridos, extenderá un certificado que será renovado anualmente y en el que hará constar el nombre del armador y el del buque o artefacto naval registrado, con su correspondiente certificado de libre deuda previsional, así como el mantenimiento de las condiciones y la realización de una operación de transporte comercial fluvial y/o marítimo o servicio una vez al año como mínimo, efectuando las comunicaciones a los organismos públicos y privados que correspondan.

La autoridad de aplicación quedará facultada, en cualquier momento, a establecer penalidades, hasta la eliminación del registro, a aquellos armadores que incumplan lo establecido en el presente capítulo.

CAPÍTULO III

Régimen de promoción fiscal

Art. 9° – Los beneficios tributarios que a continuación se detallan serán de aplicación a la actividad desarrollada por los buques y artefactos navales comprendidos en el presente régimen por el término de diez (10) años.

Art. 10. – Las contribuciones patronales obligatorias –con destino a los subsistemas del Sistema Único de Seguridad Social que defina el Poder Ejecutivo nacional– que se encuentren a cargo de los armadores inscriptos en el Registro de Armadores Nacionales creado por el artículo 6°, por las actividades comprendidas en la presente ley, se calcularán, para cada uno de sus trabajadores, detrayendo mensualmente de la base sujeta a tales cargas, la suma de pesos doce mil (\$ 12.000) brutos que se ajustarán anualmente, a partir de enero de 2019, inclusive, sobre la base de las variaciones del índice de precios al consumidor que suministre el Instituto Nacional de Estadística y Censos, considerando las variaciones acumuladas de dicho índice correspondiente al mes de octubre del año anterior al del ajuste respecto al mismo mes del año anterior.

El Poder Ejecutivo nacional será el encargado de reglamentar las normas que hagan a la implementación gradual y progresiva del régimen, en un plazo de cinco (5) años, de manera tal que al finalizar ese período se compute el monto al que alude el párrafo precedente en su totalidad, así como también para determinar la magnitud de la detracción de que se trata para las situaciones que ameriten una consideración especial.

Las previsiones dispuestas en este artículo no podrán afectar el financiamiento de la seguridad social, ni los derechos conferidos a los trabajadores por los regímenes de seguridad social. El Poder Ejecutivo nacional adoptará los recaudos presupuestarios necesarios para compensar la aplicación de la detracción señalada.

Art. 11. – Los armadores nacionales deberán ceñirse a la ley 25.156, de defensa de la competencia, o de lo contrario serán pasibles de perder los beneficios otorgados en la presente ley.

Art. 12. – Encomiéndose al Poder Ejecutivo nacional la instrumentación de un subsidio operativo, a ser aplicado por un período de treinta y seis (36) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, equivalente al 50 % del impuesto a los combustibles efectivamente consumidos por cada buque, para los buques de bandera argentina o con tratamiento de tal que realicen tráficos de cabotaje, con el alcance y sentido a determinar en la reglamentación.

CAPÍTULO IV

Incorporación de buques

Art. 13. – A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por el término de cuatro (4) años la importación definitiva para consumo de artefactos navales y buques nuevos sin uso, alcanzados por el presente régimen, tributarán un derecho de importación de extrazona (DIE) equivalente al cero por ciento (0 %).

La importación para consumo de insumos y repuestos para reparaciones adquiridos por parte de armadores nacionales tributarán un derecho de importación de extrazona (DIE) equivalente al cero por ciento (0 %), en caso de no ser producidos en el país o ante la falta de disponibilidad de los mismos en tiempo razonable a criterio de la autoridad de aplicación.

La condición de buque nuevo sin uso se mantendrá cuando el buque comprado nuevo sin uso en el exterior realice su primer viaje en ruta a un puerto de la República Argentina con o sin carga.

El Poder Ejecutivo nacional podrá extender el plazo contemplado en el primer párrafo del presente por un plazo máximo de dos (2) años, fundamentando la decisión en criterios de competitividad del modo fluvio-marítimo. La prórroga sólo podrá darse para aquellos trabajos que excedan la capacidad de la industria naval argentina.

Art. 14. – A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por el término de dos (2) años, los buques y artefactos navales con propulsión propia usados de hasta siete (7) años de antigüedad, comprendidos en el presente régimen e importados de manera definitiva, serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva.

En el caso de que el armador posea buques y/o artefactos navales en construcción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional, éste gozará de una prórroga de dos (2) años para

importar buques y artefactos navales con propulsión propia usados de hasta siete (7) años de antigüedad con características similares a los que el armador tenga en construcción en el país.

Los remolcadores de empuje para navegación fluvial de más de siete (7) años de antigüedad y hasta veinte y cinco (25) años de antigüedad, comprendidos en el presente régimen, y que sean reconstruidos en más de un setenta por ciento (70 %) sobre el valor del buque previo a su reconstrucción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva. Para acceder a este beneficio deberán incorporarse, en el curso de la reconstrucción, actualizaciones tecnológicas que incluyan una mayor eficiencia energética.

Los buques y/o artefactos navales, que al momento o en cualquier momento de los últimos cinco (5) años anteriores a la entrada en vigencia de la presente ley gozaran del tratamiento de bandera nacional previsto en el decreto 1.010/2004 y en el decreto 1.022/2006 serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva.

Art. 15. – Los organismos intervinientes en la actividad de la marina mercante en general, en la inscripción y eliminación de la matrícula nacional de un buque o artefacto naval del Registro Nacional de Buques, como asimismo, en la constitución, transmisión, modificación o extinción de derechos reales sobre los buques, deberán ajustar sus procedimientos a fin de concretar los principios de celeridad, economía, sencillez y eficiencia de los trámites, no pudiendo los mismos demorar en total, más de noventa (90) días hábiles, bajo apercibimiento de incurrir en falta administrativa del empleado o funcionario que resulte responsable.

Art. 16. – El Registro Nacional de Buques, a solicitud del propietario, procederá a la cancelación definitiva de la inscripción de un buque o artefacto naval, con la sola acreditación –como único requisito exigible– de la inexistencia o caducidad de gravámenes inscriptos sobre el buque o artefacto naval, inhibiciones, deudas de la seguridad social y de aportes y contribuciones previsionales del propietario.

Los organismos públicos correspondientes deberán expedirse en un plazo perentorio de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud pertinente, determinando la deuda o en su defecto extender el certificado de libre deuda correspondiente; a opción del solicitante, podrá suplirse mediante la presentación de un informe de cumplimiento y cancelación de las obligaciones del régimen de la seguridad social emitido por contador público nacional matriculado, certificado por el consejo profesional correspondiente. De existir determinación de deuda, el propietario podrá ofrecer garantía comercial, aval bancario o seguro de caución a satisfacción de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) o el órgano público acreedor,

a fin de proseguir con el cese de la matrícula nacional solicitado.

Art. 17. – El Registro Nacional de Buques deberá expedirse en un plazo no mayor de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud pertinente.

Art. 18. – Los propietarios de los buques y artefactos navales importados bajo el presente régimen deberán contratar astilleros o talleres navales, que desarrollen su actividad en territorio nacional, para su reparación, alistamiento, modificación, o de hacerlos objeto de cualquier actividad que requiera la intervención de éstos, y siempre que los mismos se comprometan a realizar los trabajos en precios y tiempo razonables, a criterio de la Secretaría de Industria y Servicios del Ministerio de Producción.

CAPÍTULO V

Arrendamiento de embarcaciones

Art. 19. – Otórgase el tratamiento de bandera nacional, a todos los fines de la navegación, comunicación y comercio, de cabotaje e internacional, a los buques y/o artefactos navales de bandera extranjera arrendados a casco desnudo, que se sujeten a las condiciones, plazos y características establecidas en la presente ley.

Los buques y artefactos navales que se amparen en lo establecido en el presente capítulo, estarán sometidos al régimen de importación temporaria previsto en la ley 22.415 y sus normas reglamentarias. Tratándose de buques afectados al transporte de cargas, quedarán comprendidos expresamente en el artículo 466 de la ley citada ateniéndose a lo establecido en la presente ley con respecto a las tripulaciones de los mismos.

Art. 20. – Los beneficiarios del presente régimen podrán arrendar a casco desnudo buques y artefactos navales extranjeros con tratamiento de bandera argentina, siempre que al momento de la presentación de la solicitud del beneficio o de la prórroga del mismo, su antigüedad no supere los diez (10) años para buques y artefactos navales marítimos y quince (15) años para buques y artefactos navales fluviales:

- a) Durante un período de treinta y seis (36) meses a partir del inicio del arrendamiento, más doce (12) meses de prórroga fundada o hasta la incorporación del buque o artefacto naval, lo que ocurra primero y en un plazo máximo de sesenta (60) meses, con una capacidad de locación no mayor a trescientos por ciento (300 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de la unidad a incorporar en el caso de buques o artefactos navales en construcción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional;
- b) Durante un período de treinta y seis (36) meses a partir del inicio del arrendamiento, con una capacidad de locación no mayor a cincuenta

por ciento (50 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de la unidad a incorporar en el caso de artefactos navales o buques nuevos sin uso importados en forma definitiva;

- c) Durante un período de cuarenta y ocho (48) meses a partir del inicio del arrendamiento, con una capacidad de locación no mayor a:

- c.1. Cien por ciento (100 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de sus buques y/o artefactos navales incorporados a la bandera argentina o en trámite de incorporación definitiva a la misma, que se encuentren en actividad y con los certificados emitidos por Prefectura Naval Argentina vigentes.

- c.2. Doscientos por ciento (200 %) del tonelaje, potencia de máquinas o capacidad de bodega de las unidades que se hayan construido en astilleros nacionales desde la entrada en vigencia del régimen establecido por el decreto 1.010/2004 y que a su vez se encuentren en actividad y enarbolando pabellón nacional;

- d) Con motivo de atender una demanda estacional o excepcional de carga o servicio y como máximo por el tiempo de duración de dicha demanda;

- e) Aquellos armadores que disponiendo de buques marítimos o fluviales para embarcar, por unidad, un mínimo de ocho (8) o tres (3) alumnos, respectivamente, provenientes de las escuelas nacionales de la Marina Mercante, y carreras terciarias de ingeniería naval, contando con las comodidades y el equipamiento adecuado para efectuar prácticas profesionales, y que efectivamente embarquen esa cantidad de alumnos, haciéndose cargo de los costos asociados al embarque de los mismos, podrán arrendar a casco desnudo y solicitar tratamiento de bandera nacional de embarcaciones de similares características hasta un doscientos por ciento (200 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de esa unidad, durante el lapso de tiempo que mantenga disponible el embarco de alumnos.

Art. 21. – Los buques y artefactos navales que a continuación y con carácter taxativo se indican, que por sus características y por la capacidad de la industria naval nacional, pueden ser construidos en el país, quedan excluidos del beneficio otorgado en el artículo anterior:

- a) Los destinados a la pesca en cualquiera de sus formas que se encuentren amparados por la ley 24.922, que establece el Régimen Federal de Pesca;
- b) Los destinados al transporte de pasajeros y/o vehículos, para navegación marítima, fluvial o

lacustre, con un tonelaje igual o inferior a cinco mil toneladas de registro bruto (5.000 TRB), contemplando lo previsto en el artículo siguiente;

- c) Los destinados al transporte de cargas, sin propulsión propia, cualquiera sea su tipo, porte y características;
- d) Los remolcadores de tiro destinados a las modalidades de remolque por largo y remolque de maniobra portuaria, menores de cinco mil caballos de fuerza (5.000 hp) de potencia de máquina;
- e) Los remolcadores de operaciones costa afuera y las embarcaciones de apoyo y asistencia para los tráficos marítimos y fluviales, cualquiera sea su potencia contemplando lo previsto en el artículo siguiente;
- f) Los destinados a las actividades deportivas o de recreación, cualquiera sea su tipo y características.

Art. 22. – Los armadores inscriptos en el presente régimen podrán arrendar a casco desnudo con tratamiento de bandera argentina los buques y artefactos navales con propulsión propia de bandera extranjera que a continuación y con carácter taxativo se indican, de acuerdo a lo previsto en el artículo 21 y al régimen establecido en este artículo para cada caso, con primacía de éste:

- a) Los destinados al transporte de pasajeros y/o vehículos, para navegación marítima, fluvial o lacustre:
 - a.1. Con un tonelaje superior a mil toneladas de registro bruto (1.000 TRB) pero inferior a tres mil quinientas toneladas de registro bruto (3.500 TRB): durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) del tonelaje o potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales. Se autorizará la incorporación de buques de hasta quince (15) años de antigüedad.
 - a.2. Con un tonelaje superior a tres mil quinientas toneladas de registro bruto (3.500 TRB) pero igual o inferior a cinco mil toneladas de registro bruto (5.000 TRB): durante un período de treinta y seis (36) meses por el equivalente al doscientos por ciento (200 %) del tonelaje o potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales;
- b) Las dragas:
 - b.1. De succión por arrastre, con una capacidad de cántara igual o inferior a dos mil quinientos (2.500) metros cúbicos: durante un período de treinta y seis (36) meses por el equivalente al doscientos por

ciento (200 %) de la capacidad de cántara que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.

- b.2. De succión por arrastre, con una capacidad de cántara superior a dos mil quinientos (2.500) metros cúbicos: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir con la antigüedad máxima de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento;
- b.3. De corte y succión de más de mil quinientos caballos de fuerza (1.500 hp) de potencia total instalada: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir con la antigüedad máxima de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.
- c) Los remolcadores:
 - c.1. De tiro, de potencia de máquinas igual o mayor a cinco mil caballos de fuerza (5.000 hp): durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al doscientos por ciento (200 %) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características, en astilleros nacionales. Este beneficio podrá ser renovado por un período adicional de veinticuatro (24) meses, por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia que tengan en ejecución por nuevos contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.
 - c.2. De empuje:
 - c.2.1. De potencia de máquinas menor a cinco mil caballos de fuerza (5.000 hp): durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.
 - c.2.2. De potencia de máquinas igual o mayor a cinco mil caballos de fuerza (5.000 hp): durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir una antigüedad de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.
 - c.3. De operaciones costa afuera: durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacio-

nales, siempre que no estén provistos de tecnología de posicionamiento dinámico. En caso de que posean dicha tecnología, el período máximo será de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente hasta cumplir una antigüedad de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento;

- d) Los buques para transporte de carga con un tonelaje igual o superior a treinta mil toneladas de registro bruto (30.000 TRB) o con una capacidad de carga igual o superior a dos mil quinientas unidades equivalente a veinte pies (2.500 TEU): por un período de treinta y seis (36) meses prorrogables por otros treinta y seis (36) meses, sin máximo de capacidad de arrendamiento;
- e) Las embarcaciones de apoyo y asistencia para los tráficos marítimos y fluviales de eslora igual o mayor a diez (10) metros: durante un período de doce (12) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia de máquinas que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales;
- f) Los pontones grúa con capacidad de izaje igual o mayor a trescientas (300) toneladas: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir con la antigüedad máxima de quince (15) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

Art. 23. – La autoridad de aplicación del presente régimen, establecida en el artículo 6° precedente, recibirá las solicitudes y tendrá a su cargo el otorgamiento de las autorizaciones correspondientes y el registro de los contratos de locación a casco desnudo, en cuya virtud se emitan los certificados autorizantes. Cuando corresponda, estas autorizaciones se otorgarán a partir de la firma de la orden de construcción, siempre y cuando se compruebe por parte de la autoridad de aplicación con la intervención del Consejo Profesional de Ingeniería Naval, en forma fehaciente y periódica, el avance efectivo de la obra conforme al plan de trabajos de la construcción contratada.

La autoridad de aplicación publicará periódicamente todas aquellas autorizaciones, registros y certificados que emita.

CAPÍTULO VI

Régimen de promoción de contratación de seguros

Art. 24. – Los buques y artefactos navales alcanzados por el presente régimen deberán contar obligatoriamente con seguros para la navegación y operación comercial exigidos por las normas nacionales, a los que no les serán aplicables las reglas de la ley 12.988. Los

seguros contratados en el país tendrán el tratamiento fiscal de exportación de servicios.

Los seguros de protección e indemnidad y los seguros de casco y máquinas podrán ser contratados en empresas locales o extranjeras, de acuerdo al anexo I B del acuerdo general sobre comercio de servicios y anexos, aprobado por la ley 24.425 conforme la reglamentación vigente que fije el organismo regulador correspondiente.

CAPÍTULO VII

Régimen para el interés de la carga

Art. 25. – Para las cargas marítimas y/o fluviales originadas desde o destinadas a los organismos del Estado nacional, incluyendo la administración pública nacional, sus organismos descentralizados y todos aquellos otros organismos regulados por el artículo 8° de la Ley de Administración Financiera, 24.156, se deberá dar prioridad a buques y artefactos navales de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina de armadores nacionales que soliciten realizar el servicio, de acuerdo a los criterios que fije la autoridad de aplicación.

No mediando solicitud de acuerdo a lo indicado en el párrafo precedente, el transporte se podrá realizar en buques de bandera extranjera, priorizando los convenios bilaterales o multilaterales vigentes en la materia.

CAPÍTULO VIII

Régimen de excepción para buques destinados al tráfico internacional

Art. 26. – Los armadores y/o propietarios nacionales podrán solicitar a la Prefectura Naval Argentina el cese temporal de la matrícula nacional de un buque o artefacto naval destinado al tráfico internacional, para su inscripción en registros extranjeros y siempre que las legislaciones de dichos países así lo admitan, por tiempo determinado no superior a tres (3) años, previa autorización de la autoridad de aplicación, y siempre que dicho propietario tenga inscripto como mínimo otro buque de similares características en el Registro Nacional de Buques, y ofrezca garantía suficiente para ser aplicada a las medidas cautelares o los derechos reales inscritos sobre los buques o artefactos navales que eventualmente pudieren existir. El reingreso a la matrícula nacional, se producirá de modo automático, a sólo requerimiento del propietario u armador, sin que ello suponga la obligación de efectuar pago de derecho, tasa, arancel o impuesto de ninguna especie.

Art. 27. – Los buques amparados por esta baja temporal, mientras dure la misma, no podrán ser afectados a los tráficos bilaterales o multilaterales reservados para los buques de bandera nacional o tratamiento de bandera argentina, ni al transporte naval

de cabotaje con arreglo al decreto ley 19.492/44, ni aun por la vía de excepción que esta norma prevé.

Quedan excluidos de la prohibición de afectación a los tráficos bilaterales o multilaterales reservados para los buques de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina, los casos en que estos tráficos se desarrollen exclusivamente en el ámbito fluvial, siempre y cuando personal argentino ocupe empleo a bordo de dichos buques.

CAPÍTULO IX

Tripulaciones

Art. 28. – Los buques y artefactos navales que desarrollen navegación de cabotaje nacional estarán sujetos a lo establecido por el decreto ley 19.492 del 25 de julio de 1944, ratificado por ley 12.980 y modificado por ley 26.778, como así también por los respectivos convenios colectivos de trabajo vigentes.

Art. 29° – Los buques y artefactos navales de bandera extranjera, a los que se les hubiese otorgado el tratamiento de bandera argentina, deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino, bajo pena de pérdida de los beneficios establecidos en la presente ley.

Si se comprobara la falta de disponibilidad de personal argentino, se podrá habilitar personal extranjero, conforme lo establecido en el artículo 112 de la ley 20.094, modificado por la ley 22.228, otorgando preferencia al personal proveniente de los países miembros del Mercosur que acrediten la idoneidad requerida, hasta tanto exista disponible personal argentino.

Asimismo, todos los contratos que se celebren con el objeto de tripular los citados buques y artefactos navales se regirán por la legislación argentina vigente y quedarán bajo jurisdicción administrativa y judicial argentina.

Art. 30. – Los buques y artefactos navales de bandera extranjera que en virtud del artículo 6° del decreto ley 19.492/44, ratificado por ley 12.980, sean autorizados para actuar en el cabotaje nacional por períodos superiores a los treinta (30) días consecutivos o no consecutivos en el año aniversario, deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino, pudiendo incluir técnicos extranjeros en condición de supernumerarios, en la forma y condiciones establecidas en la presente ley. Los citados buques, además de lo previsto en materia del personal, deberán dar cumplimiento a las regulaciones en materia impositiva establecida para los buques de bandera argentina.

Art. 31. – Todos los buques y artefactos navales de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina, deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino, de acuerdo a lo establecido en los artículos 112, 142 y 143 de la ley 20.094, quedando los contratos de ajuste que se celebren en el marco

de los respectivos convenios colectivos de trabajo, bajo jurisdicción administrativa y judicial argentina.

Art. 32. – El Poder Ejecutivo nacional deberá crear un fondo especial destinado a la formación y capacitación de tripulantes y oficiales de la marina mercante, así como la adquisición de simuladores de navegación para las escuelas nacionales de la marina mercante.

Art. 33. – *Prácticos y baqueanos: limitación de responsabilidad.* Incorpórese como segundo párrafo del artículo 145 de la ley 20.094, el que quedará redactado de la siguiente forma:

La responsabilidad civil por los servicios de practica y pilotaje se encuentra limitada a la cantidad de ciento sesenta (160) argentinos oro, salvo en casos de dolo en que la responsabilidad será ilimitada.

Art. 34. – Sustitúyese el artículo 181 de la ley 20.094, el que quedará redactado de la siguiente forma: propietarios, transportadores, capitanes y miembros de la tripulación:

Artículo 181. – La limitación de responsabilidad establecida en los artículos precedentes puede ser invocada también por el propietario del buque o por el transportador, cuando sean una persona o entidad distinta del armador, o por sus dependientes o por los del armador en las acciones ejercidas contra ellos. Si se demanda a dos (2) o más personas, la indemnización total no podrá exceder la referida limitación.

Cuando los accionados sean el capitán o algún miembro de la tripulación, la limitación será de cincuenta (50) argentinos oro, salvo en casos de dolo en que la responsabilidad será ilimitada.

Pero si el capitán o miembro de la tripulación es al mismo tiempo propietario, copropietario, transportador, armador o administrador, solamente puede ampararse en la limitación del primer párrafo y cuando la culpa resulte del ejercicio de sus funciones de capitán o miembro de la tripulación. Si se prueba que el daño resulta de un acto u omisión del mismo realizado con la intención de provocar el daño, o que actuó consciente de que su conducta puede provocarlo, su responsabilidad será ilimitada.

CAPÍTULO X

Régimen jurídico de la hipoteca naval

Art. 35. – *Hipoteca naval.* Sustitúyanse los artículos 476, 477, 480, 490 y 511 de la ley 20.094, los cuales quedarán redactados de la siguiente forma.

Artículo 476: Son privilegiados en primer lugar sobre el buque:

- a) Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores para la conserva-

ción del buque, o para proceder a su venta y a la distribución de su precio;

- b) Los créditos del capitán y demás individuos de la tripulación, derivados del contrato de ajuste, de las leyes laborales y de los convenios colectivos de trabajo;
- c) Los créditos por construcción del buque, de carácter hipotecario o prendario;
- d) Los derechos impuestos, contribuciones y tasas retributivas de servicios, derivados del ejercicio de la navegación o de la explotación comercial del buque;
- e) Los créditos por muerte o lesiones corporales que ocurran en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
- f) Los créditos por hechos ilícitos contra el propietario, el armador o el buque, no susceptibles de fundarse en una relación contractual, por daños a las cosas que se encuentren en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
- g) Los créditos por asistencia y salvamento, remoción de restos náufragos y contribuciones en averías gruesas;

Son privilegiados en segundo lugar:

- h) Los créditos por averías a las cosas cargadas y equipajes;
- i) Los créditos que tengan su origen en contratos de locación o fletamento de un buque o en un contrato de transporte;
- j) Los créditos por suministros de productos o de materiales a un buque para su explotación o conservación;
- k) Los créditos por construcción, reparación o equipamiento del buque o por los gastos de dique;
- l) Los créditos por desembolsos del capitán, y los efectuados por los cargadores, fletadores o agentes por cuenta del buque o de su propietario;
- m) El crédito por el precio de la última adquisición del buque y los intereses debidos desde los últimos dos (2) años.

Los créditos incluidos en el primer grupo son preferidos al crédito hipotecario, que tomará su lugar después de ellos y con preferencia a los del segundo grupo. Los acreedores privilegiados no podrán subrogarse en los derechos de propietario del buque a la indemnización debida en virtud de un contrato de seguro de casco y máquina del buque.

Artículo 477: Los gastos realizados por la au-

toridad competente para la extracción, remoción o demolición de restos náufragos de buques o artefactos navales conforme a las normas del título II, capítulo I, sección 2, gozan de la preferencia establecida en el inciso d) del artículo precedente.

Artículo 480: Los créditos vinculados a un mismo viaje son privilegiados en el orden en que se mencionan en el artículo 476. Los comprendidos en cada uno de los incisos de dicho artículo, en caso de insuficiencia del valor del asiento del privilegio, concurrirán a prorrata. Sin embargo, los privilegios que garanticen créditos por asistencia o salvamento, gastos de remoción de restos náufragos y contribución en avería gruesa, tienen preferencia sobre los demás que graven el buque al momento en que se efectuaron las operaciones que los originaron. Los privilegios enumerados en el inciso g) del primer grupo y los mencionados en los incisos i), j) y k) del segundo grupo del artículo 476, se graduarán en orden inverso al de las fechas en que nacieron. Los créditos enumerados en el inciso b), c), d), e) y f) del primer grupo y los de los incisos h) y m) del segundo grupo del artículo 476, concurren entre sí, en igualdad de condiciones. Los derivados de un mismo acontecimiento se reputan nacidos en la misma fecha.

Artículo 490: Tienen privilegio sobre el buque en construcción:

- a) Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores para la conservación de la obra o para proceder a su venta y a la distribución del precio;
- b) Los créditos garantizados con hipoteca o prenda sobre un buque en construcción, si se ha constituido en los términos del artículo 502, y en el orden dispuesto en el inciso c) del artículo 476;
- c) Los créditos de constructor, siempre que el contrato respectivo se haya inscripto en el Registro Nacional de Buques.

Artículo 511: Orden de privilegios.

El privilegio de la hipoteca sobre el buque tiene el orden inmediato siguiente al de los privilegios de primer lugar establecidos en el artículo 476. El de la hipoteca sobre un buque en construcción tiene el orden de privilegio ordenado en el inciso c) del artículo 476.

El acreedor puede solicitar que se forme un concurso particular para que se le pague de inmediato.

Art. 36. – Incorpórese el artículo 511 bis de la ley 20.094, el que quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 511 bis: Obligaciones del deudor hipotecario. El deudor hipotecario se compromete a:

- a) Contratar los seguros necesarios sobre el buque gravado, a efectos de resguardar la garantía otorgada, dando cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 428 de la presente ley; y a endosar las pólizas a favor del acreedor hipotecario. Asimismo, deberá abonar el premio de dichos seguros a efectos de mantenerlos vigentes hasta el total y efectivo pago del crédito garantizado;
- b) Mantener inscripto al buque en la matrícula nacional;
- c) Mantener el buque en correcto estado de navegabilidad;
- d) No gravar el buque, sin previo consentimiento por escrito del acreedor hipotecario.

CAPÍTULO XI

Disposiciones finales

Art. 37. – Derógase el decreto 1.010/2004 y el decreto 1.022/2006. El régimen establecido por el decreto 1.010/2004 y modificatorias, caducará de pleno derecho a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, sin perjuicio de los derechos adquiridos oportunamente.

Art. 38. – Lo que no se encuentre previsto en la presente ley, se regirá por lo estatuido en los Convenios Marítimos de los que el Estado nacional forme parte así como por lo que dispongan las leyes especiales y/o generales y los Convenios Colectivos de Trabajo de la actividad vigente en el país.

Art. 39. – Ratifícase la plena y total vigencia de la reserva del cabotaje nacional para los buques argentinos conforme el decreto 19.492/44 de fecha 25 de julio de 1944, ratificado por ley 12.980 y modificado por ley 26.778, así como también los acuerdos bilaterales y multilaterales suscriptos por la República Argentina.

Art. 40. – Las disposiciones de la presente ley entrarán en vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 41. – El Poder Ejecutivo nacional reglamentará el régimen previsto en la presente ley, dentro de los sesenta (60) días corridos contados a partir de la entrada en vigencia de la misma y dictará las normas complementarias que resulten necesarias a los efectos de su aplicación.

Art. 42. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Luciano A. Laspina. – Luis F. J. Cigogna. – Luis M. Bardeggia. – Diego L. Bossio. – Fernando Sánchez. – Pedro R. Miranda. – Analuz A. Carol. – Susana M. Toledo. – Paula M. Urroz. – Analía Rach Quiroga. – Francisco J. Torroba. – Lautaro Gervasoni. – Alicia M. Ciciliani. – Gustavo H. Arrieta. – Karina V. Banfi. – Miguel Á. Basse. – Sixto O. Bermejo. – Hermes J. Binner. – Luis G. Borsani. –

Sergio O. Buil. – Guillermo R. Carmona. – Carlos D. Castagneto. – Néstor J. David. – Eduardo A. Fabiani. – Jorge D. Franco. – Francisco A. Furlan. – Patricia V. Giménez. – Horacio Goicoechea. – Héctor M. Gutiérrez. – Anabela R. Hers Cabral. – Stella M. Huczak. – Pablo F. J. Kosiner. – Ana M. Llanos Massa. – Leandro G. López Koënik. – Federico A. Masso. – Juan M. Pedrini. – María F. Raverta. – Carlos G. Roma. – Héctor A. Roquel. – Ricardo A. Spinozzi. – Pablo G. Tonelli. – Pablo Torello. – Juan C. Villalonga. – Marcelo G. Wechsler. – Sergio R. Ziliotto.

En disidencia parcial:

Julio R. Solanas. – Gustavo J. Martínez Campos. – Álvaro G. González. – Horacio Alonso. – Marcela F. Passo. – Carlos A. Selva. – Araceli S. Ferreyra. – Daniel A. Lipovetzky. – Carla B. Pitiot. – María C. Cremer de Busti. – José I. de Mendiguren. – Marco Lavagna. – Adriana M. Nazario. – Alejandro A. Grandinetti. – Alejandro F. Snopek. – Silvina P. Frana. – Hugo M. Marcucci.

FUNDAMENTOS DE LA DISIDENCIA PARCIAL
DEL SEÑOR DIPUTADO
JOSÉ I. DE MENDIGUREN

Señor presidente:

El diputado José I. de Mendiguren ha considerado el dictamen de las comisiones en el proyecto de ley 294-S.-2016 de Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la Integración Fluvial Regional, y por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan el rechazo parcial del proyecto sometido a consideración con las observaciones que a continuación se proponen.

En primer término, quisiera destacar mi acuerdo con el objetivo del proyecto. El desarrollo de nuestro país requiere, entre otras cuestiones, del crecimiento sustentable de la flota mercante de bandera nacional, eje no sólo para un mayor escalonamiento productivo de la industria naval sino también para la generación de mayores capacidades tecnológicas, empleo y una plena integración regional de las áreas de influencia de los distintos ríos.

Para ello es necesario que las medidas que se implementen en esta materia aseguren una demanda previsible en el tiempo, incentiven inversiones y promuevan un proceso sostenido de generación de valor agregado local.

En este marco, el dictamen de las comisiones sobre la presente ley constituye un avance notable respecto de la situación actual. No obstante esto, creo necesario solicitar se consideren las siguientes modificaciones:

Artículo original

Art. 20. – Los beneficiarios del presente régimen podrán arrendar a casco desnudo buques y artefactos navales extranjeros con tratamiento de bandera argentina, siempre que al momento de la presentación de la solicitud del beneficio o de la prórroga del mismo, su antigüedad no supere los diez (10) años para buques y artefactos navales marítimos y quince (15) años para buques y artefactos navales fluviales:

a) Durante un período de treinta y seis (36) meses a partir del inicio del arrendamiento, más doce (12) meses de prórroga fundada o hasta la incorporación del buque o artefacto naval, lo que ocurra primero y en un plazo máximo de sesenta (60) meses, con una capacidad de locación no mayor a trescientos por ciento (300 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de la unidad a incorporar en el caso de buques o artefactos navales en construcción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional;

b) Durante un período de treinta y seis (36) meses a partir del inicio del arrendamiento, con una capacidad de locación no mayor a cincuenta por ciento (50 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de la unidad a incorporar en el caso de artefactos navales o buques nuevos sin uso importados en forma definitiva;

c) Durante un período de cuarenta y ocho (48) meses a partir del inicio del arrendamiento, con una capacidad de locación no mayor a:

- c.1. Cien por ciento (100 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de sus buques y/o artefactos navales incorporados a la bandera argentina o en trámite de incorporación definitiva a la misma, que se encuentren en actividad y con los certificados emitidos por Prefectura Naval Argentina vigentes;
- c.2. Doscientos por ciento (200 %) del tonelaje, potencia de máquinas o capacidad de bodega de las unidades que hayan construido en astilleros nacionales desde la entrada en vigencia del régimen establecido por el decreto 1.010/2004 y que a su vez se encuentren en actividad y enarblando pabellón nacional.

d) Con motivo de atender una demanda estacional o excepcional de carga o servicio y como máximo por el tiempo de duración de dicha demanda;

e) Aquellos armadores que disponiendo de buques marítimos o fluviales para embarcar, por unidad, un mínimo de ocho (8) o tres (3) alumnos, respectivamente, provenientes de las escuelas nacionales de la Marina Mercante y carreras terciarias de ingeniería naval, contando con las co-

modidades y el equipamiento adecuado para efectuar prácticas profesionales, y que efectivamente embarquen esa cantidad de alumnos haciéndose cargo de los costos asociados al embarque de los mismos, podrán arrendar a casco desnudo y solicitar tratamiento de bandera nacional de embarcaciones de similares características hasta un doscientos por ciento (200 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de esa unidad, durante el lapso de tiempo que mantenga disponible el embarco de alumnos.

Artículo propuesto

Art. 20. – A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por el término de tres (3) años, el cual podrá ser renovado por única vez a juicio de la autoridad de aplicación en función de la dinámica y performance de los sectores armatoriales y de la industria naval local, los beneficiarios del presente régimen podrán arrendar a casco desnudo buques y artefactos navales extranjeros con tratamiento de bandera argentina, siempre que al momento de la presentación de la solicitud del beneficio o de la prórroga del mismo, su antigüedad no supere los diez (10) años para buques y artefactos navales marítimos y quince (15) años para buques y artefactos navales fluviales:

f) Por un período de treinta y seis (36) meses a partir del inicio del arrendamiento, más doce (12) meses de prórroga fundada o hasta la incorporación del buque o artefacto naval, lo que ocurra primero y en un plazo máximo de sesenta (60) meses, con una capacidad de locación no mayor a trescientos por ciento (300 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de la unidad a incorporar en el caso de buques o artefactos navales en construcción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional;

g) Por un período de treinta y seis (36) meses a partir del inicio del arrendamiento, con una capacidad de locación no mayor a cincuenta por ciento (50 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de la unidad a incorporar en el caso de artefactos navales o buques nuevos sin uso importados en forma definitiva;

h) Por un período de cuarenta y ocho (48) meses a partir del inicio del arrendamiento, con una capacidad de locación no mayor a:

- h.1. Cien por ciento (100 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de sus buques y/o artefactos navales incorporados a la bandera argentina o en trámite de incorporación definitiva a la misma, que se encuentren en actividad y con los certificados emitidos por Prefectura Naval Argentina vigentes;
- h.2. Doscientos por ciento (200 %) del tonelaje, potencia de máquinas o capacidad de

bodega de las unidades que hayan construido en astilleros nacionales desde la entrada en vigencia del régimen establecido por el decreto 1.010/2004 y que a su vez se encuentren en actividad y enarbolando pabellón nacional.

i) con motivo de atender una demanda estacional o excepcional de carga o servicio y como máximo por el tiempo de duración de dicha demanda;

j) Aquellos armadores que disponiendo de buques marítimos o fluviales para embarcar, por unidad, un mínimo de ocho (8) o tres (3) alumnos, respectivamente, provenientes de las escuelas nacionales de la Marina Mercante y carreras terciarias de ingeniería naval, contando con las comodidades y el equipamiento adecuado para efectuar prácticas profesionales, y que efectivamente embarquen esa cantidad de alumnos haciéndose cargo de los costos asociados al embarque de los mismos, podrán arrendar a casco desnudo y solicitar tratamiento de bandera nacional de embarcaciones de similares características hasta un doscientos por ciento (200 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de esa unidad, durante el lapso de tiempo que mantenga disponible el embarco de alumnos.

Artículo original

Art. 22. – Los armadores inscriptos en el presente régimen podrán arrendar a casco desnudo con tratamiento de bandera argentina los buques y artefactos navales con propulsión propia de bandera extranjera, que a continuación y con carácter taxativo se indican, de acuerdo a lo previsto en el artículo 21 y al régimen establecido en este artículo para cada caso, con primacía de éste:

a) Los destinados al transporte de pasajeros y/o vehículos, para navegación marítima, fluvial o lacustre:

- a.1. Con un tonelaje superior a mil toneladas de registro bruto (1.000 TRB) pero inferior a tres mil quinientas toneladas de registro bruto (3.500 TRB): durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) del tonelaje o potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales. Se autorizará la incorporación de buques de hasta quince (15) años de antigüedad.
- a.2. Con un tonelaje superior a tres mil quinientas toneladas de registro bruto (3.500 TRB) pero igual o inferior a cinco mil toneladas de registro bruto (5.000 TRB): durante un período de treinta y seis (36) meses por el equivalente al doscientos por ciento (200 %) del tonelaje o potencia

que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.

b) Las dragas:

- b.1. De succión por arrastre, con una capacidad de cántara igual o inferior a dos mil quinientos (2.500) metros cúbicos: durante un período de treinta y seis (36) meses por el equivalente al doscientos por ciento (200 %) de la capacidad de cántara que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.
- b.2. De succión por arrastre, con una capacidad de cántara superior a dos mil quinientos (2.500) metros cúbicos: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir con la antigüedad máxima de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.
- b.3. De corte y succión de más de mil quinientos caballos de fuerza (1.500 hp) de potencia total instalada: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir con la antigüedad máxima de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

c) Los remolcadores:

- c.1. De tiro, de potencia de máquinas igual o mayor a cinco mil caballos de fuerza (5.000 hp): durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al doscientos por ciento (200 %) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características, en astilleros nacionales. Este beneficio podrá ser renovado por un período adicional de veinticuatro (24) meses, por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia que tengan en ejecución por nuevos contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.
- c.2. De empuje:
 - c.2.1 De potencia de máquinas menor a cinco mil caballos de fuerza (5.000 hp) durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.
 - c.2.2 De potencia de máquinas igual o mayor a cinco mil caballos de fuerza (5.000 hp) durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables

sucesivamente, hasta cumplir una antigüedad de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

- c.3. De operaciones costa afuera: durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales, siempre que no estén provistos de tecnología de posicionamiento dinámico. En caso de que posean dicha tecnología, el período máximo será de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente hasta cumplir una antigüedad de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

d) Los buques para transporte de carga con un tonelaje igual o superior a treinta mil toneladas de registro bruto (30.000 TRB) o con una capacidad de carga igual o superior a dos mil quinientas unidades equivalente a veinte pies (2.500 TEU): por un período de treinta y seis (36) meses prorrogables por otros treinta y seis (36) meses, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

e) Las embarcaciones de apoyo y asistencia para los tráficos marítimos y fluviales de eslora igual o mayor a diez (10) metros: durante un período de doce (12) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia de máquinas que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.

f) Los pontones grúa con capacidad de izaje igual o mayor a trescientas (300) toneladas: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir con la antigüedad máxima de quince (15) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

Artículo propuesto

Art. 22. – A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por el término de tres (3) años, el cual podrá ser renovado por única vez a juicio de la autoridad de aplicación en función de la dinámica y performance de los sectores armatoriales y de la industria naval local, los armadores inscriptos en el presente régimen podrán arrendar a casco desnudo con tratamiento de bandera argentina los buques y artefactos navales con propulsión propia de bandera extranjera, que a continuación y con carácter taxativo se indican, de acuerdo a lo previsto en el artículo 21 y al régimen establecido en este artículo para cada caso, con primacía de éste:

b) Los destinados al transporte de pasajeros y/o vehículos, para navegación marítima, fluvial o lacustre:

- b.1. Con un tonelaje superior a mil toneladas de registro bruto (1.000 TRB) pero inferior a tres mil quinientas toneladas de registro bruto (3.500 TRB): durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) del tonelaje o potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales. Se autorizará la incorporación de buques de hasta quince (15) años de antigüedad.
- b.2. Con un tonelaje superior a tres mil quinientas toneladas de registro bruto (3.500 TRB) pero igual o inferior a cinco mil toneladas de registro bruto (5.000 TRB): durante un período de treinta y seis (36) meses por el equivalente al doscientos por ciento (200 %) del tonelaje o potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.

b) Las dragas:

- b.4. De succión por arrastre, con una capacidad de cántara igual o inferior a dos mil quinientos (2.500) metros cúbicos: durante un período de treinta y seis (36) meses por el equivalente al doscientos por ciento (200 %) de la capacidad de cántara que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.
- b.5. De succión por arrastre, con una capacidad de cántara superior a dos mil quinientos (2.500) metros cúbicos: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir con la antigüedad máxima de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.
- b.6. De corte y succión de más de mil quinientos caballos de fuerza (1.500 hp) de potencia total instalada: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir con la antigüedad máxima de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

c) Los remolcadores:

- c.1. De tiro, de potencia de máquinas igual o mayor a siete mil caballos de fuerza (7.000 hp): durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al doscientos por ciento (200 %) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características, en astilleros nacionales. Este beneficio podrá ser renovado por un período adicional de veinticuatro

(24) meses, por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia que tengan en ejecución por nuevos contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.

c.2. De empuje:

c.2.3 De potencia de máquinas menor o igual a siete mil caballos de fuerza (7.000 Hp) durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.

c.2.4 De potencia de máquinas mayor a siete mil caballos de fuerza (7.000 Hp) durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir una antigüedad de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

c.3. De operaciones costa afuera: durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales, siempre que no estén provistos de tecnología de posicionamiento dinámico.

g) Los buques para transporte de carga con un tonelaje igual o superior a treinta mil toneladas de registro bruto (30.000 TRB) o con una capacidad de carga igual o superior a dos mil quinientas unidades equivalente a veinte pies (2.500 TEU): por un período de treinta y seis (36) meses prorrogables por otros treinta y seis (36) meses, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

h) Las embarcaciones de apoyo y asistencia para los tráficos marítimos y fluviales de eslora igual o mayor a diez (10) metros: durante un período de doce (12) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia de máquinas que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.

Los pontones grúa con capacidad de izaje igual o mayor a trescientas (300) toneladas: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir con la antigüedad máxima de quince (15) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

En virtud de los motivos expuestos, se aconseja el rechazo parcial del dictamen de comisiones con las modificaciones señaladas precedentemente,

José I. de Mendiguren.

DISIDENCIA PARCIAL DE LOS SEÑORES
DIPUTADOS ÁLVARO GONZÁLEZ
Y DANIEL LIPOVETZKY

Señor presidente:

Reviste particular importancia poder contar con una ley integral que fomente y permita el desarrollo de la Marina Mercante nacional. Es vital para la integración fluvial regional poder contar con reglas claras en la materia, que actualicen y modernicen las disposiciones actuales.

Nos han llevado varios meses de trabajo, por lo que finalmente nos encontramos con un régimen que ha sido consensuado entre las partes involucradas en la materia, y seguramente ello redundará en beneficio del sector.

Particularmente, quiero hacer llegar mi disidencia parcial en relación a dos artículos en los que propongo las modificaciones que expongo seguidamente.

En relación al artículo 25, considero que debiera tenerse presente que existen empresas argentinas, que cotizan en bolsa, y compiten en igualdad de condiciones con las empresas tanto locales como internacionales, por lo cual debiera contemplarse esta situación.

Por ello, es que propongo que el artículo sea redactado con el siguiente agregado:

Art. 25. – Para las cargas marítimas y/o fluviales originadas desde o destinadas a los organismos del Estado nacional, incluyendo la Administración Pública Nacional, sus organismos descentralizados y todos aquellos otros organismos regulados por el artículo 8° de la Ley de Administración Financiera, 24.156, “con la excepción de aquellas sociedades que realicen oferta pública de sus acciones”, se deberá dar prioridad a buques y artefactos navales de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina de armadores nacionales que soliciten realizar el servicio, de acuerdo a los criterios que fije la autoridad de aplicación.

No mediando solicitud de acuerdo a lo indicado en el párrafo precedente, el transporte se podrá realizar en buques de bandera extranjera, priorizando los convenios bilaterales o multilaterales vigentes en la materia.

Por otra parte, en relación al artículo 30, quiero proponer que la autorización prevista para la utilización de buques de bandera extranjera, prevista en 30 días consecutivos y no consecutivos, sea modificada. Es decir se permita que sean 30 días consecutivos solamente. De manera tal que el artículo 30 quedaría redactado de la siguiente forma:

Art. 30. – Los buques y artefactos navales de bandera extranjera que en virtud del artículo 6° del decreto-ley 19.492/44, ratificado por ley 12.980, sean autorizados para actuar en el cabotaje nacional por períodos superiores a los treinta (30) días consecutivos o no consecutivos en el año aniversario, deberán ser tripulados exclusivamente por argentinos, pudiendo incluir técnicos extranjeros en condición de supernumerarios, en la forma y condiciones establecidas en la presente ley. Los citados buques, además de lo previsto en materia del personal, deberán dar cumplimiento a las

regulaciones en materia impositiva establecida para los buques de bandera argentina.

En suma, con estas modificaciones propuestas, considero que se contemplan situaciones que, de otro modo, podrían generar mayores costos económicos.

Álvaro G. González. – Daniel A. Lipovetzky.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, de Legislación General, de Industria y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado, por el cual se establece el desarrollo de la Marina Mercante nacional y la integración fluvial regional. Luego de su estudio, resuelven despacharlo favorablemente, con las modificaciones efectuadas.

Julio R. Solanas.

II

Dictamen de minoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, de Legislación General, de Industria y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado, por el cual se establece el desarrollo de la Marina Mercante nacional y la integración fluvial regional; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan el rechazo de la sanción.

Sala de las comisiones, 14 de noviembre de 2017.

Pablo S. López.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, de Legislación General, de Industria y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado, por el cual se establece el desarrollo de la Marina Mercante nacional y la integración fluvial regional. Luego de su estudio, resuelven rechazarlo.

Se trata de otro proyecto que inunda de exenciones impositivas y subsidios estatales a las patronales, en este caso del transporte naviero. Mientras se están discutiendo otras leyes de promoción de la industria naval o de comercio nacional, se autoriza a la importación a tasa cero no sólo de parte y componentes navieros sino directamente de navíos.

Como contrabando dentro de este proyecto también se instalan elementos de la contra reforma laboral y previsional reaccionarias. Así por ejemplo, el Estado se hace cargo de pagar las cargas previsionales patronales hasta 10 mil pesos, que se ajustarán anualmente por el RIPTE (índice de variación basado en la Remuneración Imponible Promedio de los Trabajadores Estatales). Otra diputada ha propuesto elevarlo a 12 mil pesos. También se autoriza a “pasantías” de hasta ocho estudiantes de las escuelas de Marina Mercante para embarcaciones marítimas y tres para fluviales, haciéndose cargo las empresas de los gastos, pero no de los salarios.

Basta de fraudes contra el fisco y el pueblo trabajador. El desarrollo real de una marina mercante y de una industria naval, no sólo es posible, sino deseable. Hay una gran capacidad productiva paralizada y miles de trabajadores capacitados desempleados. Un plan nacional de desarrollo bajo dirección de la clase obrera, centralizando el crédito nacional a través de la nacionalización del sistema bancario y del comercio exterior, podrá realizarlo. Para ello hace falta un gobierno de trabajadores.

Pablo S. López.

ANTECEDENTE

Buenos Aires, 16 de noviembre de 2016.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de ley que paso en revisión a esa Honorable Cámara:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación,...

DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL Y LA INTEGRACIÓN FLUVIAL REGIONAL

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1° – El presente régimen tiene por objeto:

- Fomentar la integración regional en las áreas de influencia de los ríos Paraguay y Paraná, conforme a lo establecido en el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay, así como del río Uruguay y los espacios marítimos;
- El desarrollo y crecimiento sustentable de la flota mercante de bandera nacional, mediante el mejoramiento de su competitividad y el aumento de la demanda de fletes más económicos;
- La consolidación y el incremento de la participación de la flota mercante argentina en los fletes generados: 1) por el cabotaje nacional;

2) por los tráficos bilaterales y multilaterales comprendidos en acuerdos suscritos por la República Argentina; y 3) por los tráficos internacionales, en particular, el aumento de su participación en el tráfico de la hidrovía Paraná Paraguay y el río Uruguay;

- d) La generación y el incremento de fuentes de trabajo estables, favoreciendo y asegurando el empleo de tripulaciones argentinas y promoviendo actividades conexas, como el permanente y continuo aumento del nivel de formación y capacitación profesional;
- e) Fomentar la incorporación de buques y artefactos navales construidos en el país a la Marina Mercante de bandera argentina.

Art. 2° – Encomiéndase al Poder Ejecutivo nacional, el inicio del estudio y la preparación, en un plazo no mayor a noventa (90) días, de los proyectos que se requieran para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 7° del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay (aprobado por ley 24.385), en lo que se refiere a la compatibilización o armonización de las normas sobre comercialización, tránsito, tipificación de mercaderías, régimen laboral y de seguridad, con la de los otros países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay.

Asimismo, el Poder Ejecutivo nacional deberá instrumentar, conforme a lo establecido en el artículo 19 del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay, medidas tendientes a incrementar la eficiencia de los servicios portuarios prestados a las embarcaciones y a las cargas que se movilicen por la hidrovía, así como al desarrollo de las acciones de cooperación en materia portuaria y de coordinación de transporte intermodal e internacional con los otros países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay.

Art. 3° – No se encuentran comprendidos en el presente régimen:

- a) Los buques militares y de policía;
- b) Los buques destinados a la actividad pesquera;
- c) Los buques dedicados a actividades deportivas y de recreación sin fines comerciales;
- d) Los buques destinados al transporte público de larga distancia internacional de pasajeros; y
- e) Los buques dedicados como actividad principal a juegos de azar.

Art. 4° – *Definiciones.* A efectos de la presente norma se aplicarán las siguientes definiciones:

Buque: según definición del artículo 2° de la ley 20.094 de navegación, incluyendo dragas y balizadores.

Buque o artefacto naval en actividad: aquel que se encuentre con su certificación exigible vigente o realizando las reparaciones, trabajos y/o gestiones necesarias con el fin de renovar dicha certificación.

Art. 5° – El Poder Ejecutivo nacional designará a la autoridad de aplicación de la presente normativa.

CAPÍTULO II

Armadores nacionales

Art. 6° – Créase el Registro de Armadores Nacionales, que estará a cargo de la autoridad de aplicación, en el que deberán inscribirse los armadores que quieran gozar de los beneficios establecidos en la presente ley.

Art. 7° – Para inscribirse en el Registro de Armadores Nacionales, los aspirantes deberán acreditar:

- a) En el caso de personas físicas, domicilio permanente en el país, y en el caso de personas jurídicas, su constitución en el país de acuerdo a la legislación vigente;
- b) Encontrarse inscritos como armadores ante la Prefectura Naval Argentina dependiente del Ministerio de Seguridad y tener registrado bajo su propiedad, y que no se encuentre arrendado, o acreditar debidamente que se encuentra operando, como mínimo un (1) buque o artefacto naval con bandera argentina o en trámite de incorporación, comprendido dentro del presente régimen, apto para realizar operaciones de transporte o servicio en forma regular, con los certificados emitidos por Prefectura Naval Argentina debidamente actualizados;
- c) No mantener ningún tipo de deudas ni controversias con el Estado nacional.
- d) Quedan taxativamente excluidos de los alcances de este régimen de promoción fiscal toda persona física o jurídica, cualquiera sea su condición de armador, que realice actividades de juego de azar.

Art. 8° – La autoridad de aplicación, acreditados los extremos requeridos, extenderá un certificado que será renovado anualmente y en el que hará constar el nombre del armador y el del buque o artefacto naval registrado, con su correspondiente certificado de libre deuda previsional, así como el mantenimiento de las condiciones y la realización de una operación de transporte comercial, fluvial y/o marítimo o servicio una vez al año como mínimo, efectuando las comunicaciones a los organismos públicos y privados que correspondan.

CAPÍTULO III

Régimen de promoción fiscal

Art. 9° – Los beneficios tributarios que a continuación se detallan serán de aplicación a la actividad desarrollada por los buques y artefactos navales comprendidos en el presente régimen y por el término de diez (10) años.

Art. 10. – Hasta el sesenta por ciento (60 %) de las contribuciones patronales para el Sistema Único de Seguridad Social abonadas por los armadores inscritos

en el Registro de Armadores Nacionales, podrá computarse como crédito fiscal en las liquidaciones mensuales del impuesto al valor agregado (IVA) y también como pago a cuenta en el impuesto a las ganancias. Si al final del ejercicio quedase un saldo no utilizado será transferido al período siguiente y por el término de cinco (5) años.

Art. 11. – Mientras se encuentre vigente el impuesto a la ganancia mínima presunta, los armadores inscriptos en el Registro de Armadores Nacionales estarán exentos del mismo en relación con los activos afectados a la actividad del transporte comercial fluvial y marítimo.

Art. 12. – Los armadores inscriptos en el presente régimen que incorporen al Registro Nacional de Buques artefactos navales y/o buques que cumplan simultáneamente las condiciones de ser nuevos y haber sido construidos en el país gozarán de los siguientes beneficios:

- a) Si dichos buques superasen el treinta por ciento (30 %) del tonelaje o capacidad de bodega o de potencia de máquinas del total de sus buques, en actividad y registrados como de su propiedad, y/o locados a casco desnudo, estarán exentos del pago del impuesto a las ganancias en un treinta por ciento (30 %);
- b) Si dichos buques superasen el cuarenta por ciento (40 %) del tonelaje o capacidad de bodega o de potencia de máquinas del total de sus buques, en actividad y registrados como de su propiedad, y/o locados a casco desnudo, estarán exentos del pago del impuesto a las ganancias en un cincuenta por ciento (50 %);
- c) Si dichos buques superasen el cincuenta por ciento (50 %) del tonelaje o capacidad de bodega o de potencia de máquinas del total de sus buques, en actividad y registrados como de su propiedad, y/o locados a casco desnudo, estarán exentos del pago del impuesto a las ganancias en un ochenta por ciento (80 %).

Art. 13 – Todos los fletes generados por buques de bandera nacional afectados a tráficos desde puertos argentinos hacia destinos internacionales serán considerados exportación de servicios, y les serán aplicables las exenciones y demás beneficios consecuentes.

Art. 14. – Los armadores nacionales deberán ceñirse a la ley 25.156, de defensa de la competencia, o de lo contrario serán pasibles de perder los beneficios otorgados en la presente ley.

Art. 15. – El combustible que efectivamente consuman los buques y artefactos navales en actividad comprendidos en el presente régimen y que realicen tráfico de cabotaje estará exento del cincuenta por ciento (50 %) de impuestos y tasas sobre combustibles líquidos, gas natural, materias grasas, fluidos y lubricantes, por un período de treinta y seis (36) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. La

autoridad de aplicación podrá otorgar una prórroga de hasta treinta y seis (36) meses más, fundamentando la decisión en criterios de competitividad del modo fluvio/marítimo.

Art. 16. – Dada la singularidad del régimen de francos compensatorios del personal embarcado en buques y artefactos navales, así como el concepto de liquidación de divisas en viajes internacionales –según el convenio colectivo–, estos conceptos no quedarán gravados por el impuesto a las ganancias.

CAPÍTULO IV

Incorporación de buques

Art. 17. – A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por el término de siete (7) años la importación definitiva para consumo de artefactos navales y buques nuevos sin usos, destinados al transporte naval de carga de cabotaje o internacional, alcanzados por el presente régimen, tributarán un derecho de importación extra zona (DIE) equivalente al cero por ciento (0 %).

La importación para consumo de insumos de repuestos para las reparaciones adquiridos por parte de armadores nacionales tributarán un derecho de importación de extra zona (DIE) equivalente al cero por ciento (0 %), en caso de no ser producidos en el país o ante la falta de disponibilidad de los mismos en tiempo razonable a criterio de la autoridad de aplicación.

La condición de buque nuevo sin uso se mantendrá cuando el buque comprado nuevo sin uso en el exterior realice su primer viaje directo a un puerto de la República Argentina con o sin carga.

Art. 18. – A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por el término de cuatro (4) años, los buques y artefactos navales con propulsión propia usados de hasta siete (7) años de antigüedad, comprendidos en el presente régimen e importados de manera definitiva, serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva.

En el caso de que el armador posea buques y/o artefactos navales en construcción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional, éste gozará de una prórroga de dos (2) años para importar buques y artefactos navales con propulsión propia usados de hasta siete (7) años de antigüedad con características similares a los que el armador tenga en construcción en el país.

Los remolcadores de empuje para navegación fluvial de más de siete (7) años de antigüedad, comprendidos en el presente régimen, y que sean reconstruidos en más del setenta por ciento (70 %) sobre el valor del buque previo a su reconstrucción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva. Para acceder a este beneficio deberán incorporarse, en el curso de la reconstrucción, actualizaciones tecnológicas que incluyan una mayor eficiencia energética.

Los buques y/o artefactos navales, que al momento de la entrada en vigencia de la presente ley gozaran del tratamiento de bandera nacional previsto en los decretos 1.010/2004 y 1.022/2006 serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva.

Art. 19. – Sustitúyese el artículo 56 de la ley 20.094 el que quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 56: La eliminación de un buque o artefacto naval en la matrícula nacional, será autorizada siempre que no se afecten intereses públicos. De las decisiones del organismo competente, podrá recurrirse dentro de los quince (15) días de notificada la resolución ante la cámara federal respectiva.

Art. 20. – En materia de inscripción y eliminación de la matrícula nacional de buques o artefactos navales todos los organismos intervinientes deberán ajustar sus procedimientos a los principios de celeridad, economía, sencillez y eficiencia de los trámites, no pudiendo los mismos demorar, en total, más de noventa (90) días hábiles, bajo apercibimiento de incurrir en falta administrativa el empleado o funcionario que resulte responsable. Serán de aplicación también en los casos de constitución, transmisión, modificación o extinción de los derechos reales sobre los buques.

La Prefectura Naval Argentina, a solicitud del propietario, procederá a la baja definitiva del buque o artefacto naval del Registro Nacional de Buques, previa autorización de la autoridad de aplicación del presente y la acreditación de la inexistencia de gravámenes, inhibiciones, deudas de la seguridad social y de aportes y contribuciones previsionales del propietario.

Los organismos correspondientes deberán expedirse en un plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud pertinente, determinando la deuda o en su defecto extender el certificado de libre deuda.

De existir determinación de deuda, el propietario podrá ofrecer garantía a satisfacción de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) a fin de proseguir con el trámite de baja solicitado.

El procedimiento de garantía a satisfacción de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), será también de aplicación para la transmisión, modificación o extinción de los derechos reales sobre los buques y artefactos navales. La garantía deberá aplicarse sobre un conjunto de bienes registrables que permitan afianzar acabadamente el procedimiento de transmisión, modificación o extinción de los derechos reales sobre los buques y artefactos navales.

Art. 21. – Los propietarios de los buques y artefactos navales importados bajo el presente régimen deberán contratar astilleros o talleres navales, que desarrollen su actividad en territorio nacional, para su reparación, alistamiento, modificación, o de hacerlos objeto de cualquier actividad que requiera la intervención de

éstos, y siempre que los mismos se comprometan a realizar los trabajos en precios y tiempo razonables.

CAPÍTULO V

Arrendamiento de embarcaciones

Art. 22. – Los buques y artefactos navales que se amparen en lo establecido en el presente capítulo, estarán sometidos al régimen de importación temporaria previsto en la ley 22.415 y sus normas reglamentarias. Tratándose de buques afectados al transporte de cargas, quedarán comprendidos expresamente en el artículo 466 de la ley citada ateniéndose a lo establecido en la presente ley con respecto a las tripulaciones de los mismos.

Art. 23. – Los beneficiarios del presente régimen podrán arrendar a casco desnudo buques y artefactos navales extranjeros con tratamiento de bandera argentina, siempre que su antigüedad no supere los diez (10) años para buques y artefactos navales marítimos y quince (15) años para buques fluviales:

a) Durante un período de treinta y seis (36) meses a partir del inicio del arrendamiento, más doce (12) meses de prórroga fundada o hasta la incorporación del buque o artefacto naval, lo que ocurra primero y en un plazo máximo de sesenta (60) meses, con una capacidad de locación mayor a:

a.1. Trescientos por ciento (300 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de la unidad a incorporar en el caso de buques o artefactos navales que es en contrucción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional;

a.2. Cincuenta por ciento (50 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de la unidad a incorporar en el caso de artefactos navales o buques nuevos sin uso importados en forma definitiva;

b) Durante un período de cuarenta y ocho (48) meses a partir del inicio del arrendamiento, con una capacidad de locación no mayor a cien por ciento (100 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de sus buques y/o artefactos navales en actividad que se encuentren alcanzados por el inciso b) del artículo 7° precedente;

c) Con motivo de atender una demanda estacional o excepcional de carga o servicio y como máximo por el tiempo de duración de dicha demanda;

d) Aquellos armadores que disponiendo de buques marítimos o fluviales para embarcar, por unidad, un mínimo de ocho (8) o tres (3) alumnos, respectivamente, provenientes de las escuelas nacionales de la Marina Mercante y carreras terciarias de ingeniería naval, contando con las comodidades y el equipamiento adecuado para efec-

tuar prácticas profesionales, y que efectivamente embarquen esa cantidad de alumnos haciéndose cargo de los costos asociados al embarque de los mismos, podrán arrendar a casco desnudo y solicitar tratamiento de bandera nacional de embarcaciones de similares características hasta un doscientos por ciento (200 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de propulsión de esa unidad, durante el lapso que la autoridad de aplicación determine.

Art. 24. – Los buques y artefactos navales que a continuación y con carácter taxativo se indican, que por sus características y por la capacidad de la industria naval nacional, puedan ser construidos en el país, quedan excluidos del beneficio otorgado en el artículo anterior:

a) Los destinados a la pesca en cualquiera de sus formas que se encuentren amparados por la ley 24.922, que establece el Régimen Federal de Pesca;

b) Los destinados al transporte de pasajeros y/o vehículos, para navegación marítima, fluvial o lacustre, con un tonelaje igual o inferior a cinco mil toneladas de registro bruto (5.000 TRB), contemplando lo previsto en el artículo siguiente;

c) Los destinados al transporte de cargas, sin propulsión propia, cualquiera sea su tipo, porte y características;

d) Los remolcadores de tiro destinados a las modalidades de remolque por largo y remolque de maniobra portuaria, menores de cinco mil caballos de fuerza (5.000 hp) de potencia de máquinas;

e) Los remolcadores de operaciones costa afuera y las embarcaciones de apoyo y asistencia para los tráficos marítimos y fluviales, cualquiera sea su potencia, contemplando lo previsto en el artículo siguiente;

f) Los destinados a las actividades deportivas o de recreación, cualquiera sea su tipo y características.

Art. 25. – Los armadores inscriptos en el presente régimen podrán arrendar a casco desnudo con tratamiento de bandera argentina los buques y artefactos navales con propulsión propia de bandera extranjera, que a continuación y con carácter taxativo se indican, de acuerdo a lo previsto en el artículo 24 y al régimen establecido en este artículo para cada caso, con primacía de éste:

a) Los destinados al transporte de pasajeros y/o vehículos, para navegación marítima, fluvial o lacustre:

a.1. Con un tonelaje superior a mil toneladas de registro bruto (1.000 TRB) pero inferior a tres mil quinientas toneladas de registro bruto (3.500 TRB): durante un período de

veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) del tonelaje o potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales. Se autorizará la incorporación de buques de hasta quince (15) años de antigüedad.

a.2. Con un tonelaje superior a tres mil quinientas toneladas de registro bruto (3.500 TRB) pero igual o inferior a cinco mil toneladas de registro bruto (5.000 TRB): durante un período de treinta y seis (36) meses por el equivalente al doscientos por ciento (200 %) del tonelaje o potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales;

b) Las dragas:

b.1. De succión por arrastre, con una capacidad de cántara igual o inferior a dos mil quinientos (2.500) metros cúbicos: durante un período de treinta y seis (36) meses por el equivalente al doscientos por ciento (200 %) de la capacidad de cántara que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.

b.2. De succión por arrastre, con una capacidad de cántara superior a dos mil quinientos (2.500) metros cúbicos: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir con la antigüedad máxima de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

b.3. De corte y succión de más de mil quinientos caballos de fuerza (1.500 hp) de potencia total instalada: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir con la antigüedad máxima de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

c) Los remolcadores:

c.1. De tiro, de potencia de máquinas igual o mayor a cinco mil caballos de fuerza (5.000 hp): durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al doscientos por ciento (200 %) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características, en astilleros nacionales. Este beneficio podrá ser renovado por un período adicional de veinticuatro (24) meses, por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia que tengan

en ejecución por nuevos contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.

c.2. De empuje:

c.2.1 De potencia de máquinas menor a cinco mil caballos de fuerza (5.000 hp): durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.

c.2.2 De potencia de máquinas igual o mayor a cinco mil caballos de fuerza (5.000 hp): durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir una antigüedad de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

c.3. De operaciones costa afuera: durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales, siempre que no estén provistos de tecnología de posicionamiento dinámico. En caso de que posean dicha tecnología, el período máximo será de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente hasta cumplir una antigüedad de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento;

d) Los buques para transporte de carga con un tonelaje igual o superior a cincuenta mil toneladas de registro bruto (50.000 TRB) o con una capacidad de carga igual o superior a tres mil unidades equivalente a veinte pies (3.000 TEU): por un período de treinta y seis (36) meses, sin máximo de capacidad de arrendamiento, quedando a criterio de la autoridad de aplicación la cantidad de buques que podrán ser arrendados. Este beneficio podrá ser renovado por un período adicional de treinta y seis (36) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) del tonelaje o capacidad de carga en unidades equivalente a veinte pies (TEU) de sus buques y/o artefactos navales en actividad que se encuentren alcanzados por el inciso b) del artículo 7° precedente.

e) Las embarcaciones de apoyo y asistencia para los tráficos marítimos y fluviales de eslora igual o mayor a diez (10) metros: durante un período de doce (12) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia de máquinas que tengan en ejecución por contratos de construc-

ción de buques de las mismas características en astilleros nacionales;

f) Los pontones grúa con capacidad de izaje igual o mayor a trescientas (300) toneladas: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir con la antigüedad máxima de quince (15) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

Art. 26.- La autoridad de aplicación del presente régimen, tal como establece el artículo 5° precedente, recibirá las solicitudes y tendrá a su cargo el otorgamiento de las autorizaciones correspondientes y el registro de los contratos de locación a casco desnudo, en cuya virtud se emitan los certificados autorizantes. Cuando corresponda, estas autorizaciones se otorgarán a partir de la firma del contrato de construcción, siempre y cuando se compruebe por parte de la autoridad de aplicación con la intervención del Consejo Profesional de Ingeniería Naval, en forma fehaciente y periódica, el avance efectivo de la obra conforme al plan de trabajos de la construcción contratada. La autoridad de aplicación publicará periódicamente todas aquellas autorizaciones, registros y certificados que emita.

CAPÍTULO VI

Régimen de promoción de contratación de seguros

Art. 27. - Los buques y artefactos navales alcanzados por el presente régimen deberán contar obligatoriamente con seguros para la navegación y operación comercial exigidos por las normas nacionales, a los que no les serán aplicables las reglas de la ley 12.988. Los seguros contratados en el país tendrán el tratamiento fiscal de exportación de servicios.

CAPÍTULO VII

Régimen para el interés de la carga

Art. 28. - El flete generado por los buques comprendidos en el presente régimen no integrará la base de cálculo de los gravámenes que recaigan sobre la importación de mercaderías.

Art. 29. - Para las mercancías que sean transportadas desde un puerto argentino a otro en buques de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina, con el objeto de ser trasbordadas hacia o desde un destino internacional, se considerará su flete afectado a tráfico internacional, quedando el mismo fuera del alcance de gravámenes nacionales tales como el impuesto al valor agregado (IVA) u otros de alcance nacional.

Art. 30. - Para las cargas marítimas y/o fluviales originadas desde o destinadas a los organismos del Estado nacional o sociedades del Estado nacional o privadas que reciban alguna forma de aporte económico del Estado nacional, se deberá dar prioridad a buques y artefactos navales de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina, de acuerdo a los criterios que fije la autoridad de aplicación. En caso de acreditarse

falta de bodega de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina, la autoridad de aplicación permitirá el transporte en buques de bandera extranjera, priorizando a los países miembros del Mercosur.

CAPÍTULO VIII

Régimen de excepción para buques destinados al tráfico internacional

Art. 31. – La Prefectura Naval Argentina, a solicitud del propietario, procederá a la baja temporal del buque o artefacto naval del Registro Nacional de Buques, para darlo en locación a casco desnudo e inscripción por tiempo determinado, en países extranjeros, cuyas legislaciones lo admitan. Por un período máximo de tres (3) años, previa autorización de la autoridad de aplicación del presente. El propietario del buque deberá tener inscripto al menos otro buque de características similares en el Registro Nacional de Buques y deberá ofrecer garantía suficiente, en su caso, para ser aplicada a las medidas cautelares o los derechos reales sobre los buques y artefactos navales.

El reingreso a la matrícula nacional se realizará al solo requerimiento de su propietario, sin que ello implique pago de derecho, tasa, arancel o impuesto de ninguna especie.

Art. 32. – Los buques amparados por esta baja temporal, mientras dure la misma, no podrán ser afectados a los tráficos bilaterales o multilaterales reservados para los buques de bandera nacional o tratamiento de bandera argentina, ni al transporte naval de cabotaje con arreglo al decreto-ley 19.492/44, ni aún por la vía de excepción que esta norma prevé.

Quedan excluidos de la prohibición de afectación a los tráficos bilaterales o multilaterales reservados para los buques de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina, los casos en que estos tráficos se desarrollen exclusivamente en el ámbito fluvial, siempre y cuando tripulantes argentinos ocupen empleo a bordo de dichos buques.

CAPÍTULO IX

Tripulaciones

Art. 33. – Los buques y artefactos navales que desarrollen navegación de cabotaje nacional estarán sujetos a lo establecido por el decreto-ley 19.492 del 25 de julio de 1944, ratificado por ley 12.980 y modificado por ley 26.778, como así también por los respectivos convenios colectivos de trabajo vigentes.

A todos los efectos de la navegación, comunicación y comercio de cabotaje e internacional, a los buques y artefactos navales de bandera extranjera locadas a casco desnudo, bajo el régimen de contratación por armadores nacionales, que se sujeten a las condiciones, plazos y características que se instituye en la presente ley se les otorga el tratamiento de bandera argentina. Asimismo, todos los contratos que se celebren con el objeto de tri-

pular los citados buques y artefactos navales se regirán por la legislación argentina vigente y quedarán bajo jurisdicción administrativa y judicial argentina.

Art. 34. – Los buques y artefactos navales de bandera extranjera, a los que se les hubiese otorgado el tratamiento de bandera argentina, deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino bajo pena de pérdida del beneficio establecido en la presente ley.

Si se comprobara la falta de disponibilidad de tripulantes argentinos, se podrá habilitar personal extranjero, conforme lo establecido en el artículo 112 de la ley 20.094, modificado por la ley 22.228, otorgando preferencia al personal proveniente de los países miembros del Mercosur que acredite la idoneidad requerida, hasta tanto exista personal argentino disponible.

Art. 35. – Los buques y artefactos navales de bandera extranjera que en virtud del artículo 6° del decreto-ley 19.492/44, ratificado por ley 12.980, sean autorizados para actuar en el cabotaje nacional por períodos superiores a los treinta (30) días consecutivos o no consecutivos en el año aniversario, deberán ser tripulados exclusivamente por argentinos, pudiendo incluir técnicos extranjeros en condición de supernumerarios, en la forma y condiciones establecidas en la presente ley. Los citados buques, además de lo previsto en materia del personal, deberán dar cumplimiento a las regulaciones en materia impositiva establecida para los buques de bandera argentina.

Art. 36. – Todos los buques y artefactos navales de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino o naturalizado, de acuerdo a lo establecido en los artículos 112, 142 y 143 de la ley 20.094, quedando los contratos de ajuste que se celebren en el marco de los respectivos convenios colectivos de trabajo, bajo jurisdicción administrativa y judicial argentina.

Art. 37. – El Poder Ejecutivo nacional deberá crear un fondo especial destinado a la formación y capacitación de tripulantes y oficiales de la Marina Mercante así como la adquisición de simuladores de navegación para las escuelas nacionales de la Marina Mercante.

Art. 38. – Los capitanes de los buques de bandera argentina o con tratamiento de tal, así como también los prácticos que se encuentren embarcados en cualquier buque o artefacto naval prestando sus servicios en aguas nacionales, independientemente de la bandera que éstos enarbolan, tendrán limitada su responsabilidad ante reclamos de terceros por daños y un valor máximo equivalente a cinco (5) salarios brutos mensuales correspondientes al cargo de capitán de un buque tanque mayor a veinticinco mil toneladas de registro bruto (25.000 TRB). En todos los casos, la limitación de la responsabilidad del capitán y del práctico queda excluida si se comprobare culpa grave o mala conducta intencionada por parte de los mismos.

CAPÍTULO X

Disposiciones finales

Art. 39 .– Deróganse los decretos 1.010/2004 y 1.022/2006. El régimen establecido por el decreto 1.010/2004 y modificatorios caducará de pleno derecho a partir de la entrada en vigencia de la presente ley sin perjuicio de los derechos adquiridos oportunamente.

Art. 40. – Lo que no se encuentre previsto en la presente ley se regirá por lo estatuido en los convenios marítimos de los que el Estado nacional forme parte así como por lo que dispongan las leyes especiales y/o generales y los convenios colectivos de trabajo de la actividad vigente en el país.

Art. 41. – Las disposiciones de la presente ley entrarán en vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 42. – El Poder Ejecutivo nacional reglamentará el régimen previsto en la presente ley, dentro de los sesenta (60) días corridos contados a partir de la entrada en vigencia de la misma y dictará las normas complementarias que resulten necesarias a los efectos de su aplicación.

Art. 43. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Saludo a usted muy atentamente.

FEDERICO PINEDO

Juan P. Tunessi.