

51529.0
03822

Presidencia
del
Senado de la Nación



CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION MESA DE ENTRADAS	
21 NOV 2016	
SEC: S	Nº 294 HORA 12:15

CD-370/16

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 CAMARA DE DIPUTADOS, etc.

Desarrollo de la Marina Mercante Nacional
y la Integración Fluvial Regional

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 1º- 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 Paraná Paraguay, 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 suscriptos 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.



[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

Senado de la Nación

CD-370/16



2

- 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°- Encomiéndose 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



[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

Senado de la Nación

CD-3,70/16



3

- e) Los buques dedicados como actividad principal a juegos de azar.

Art. 4º- Definiciones. A efectos de la presente norma se aplicarán las siguientes definiciones:

Buque: según definición del artículo 2º 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. 5º- El Poder Ejecutivo nacional designará a la Autoridad de Aplicación de la presente normativa.

Capítulo II

Armadores Nacionales

Art. 6º- 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. 7º- 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 inscriptos 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



Senado de la Nación

CD-3 70/16



4

regular y 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 inscriptos en el Registro de Armadores Nacionales, podrá computarse como crédito fiscal en las liquidaciones mensuales del Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.) 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



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Senado de la Nación



5

CD-3/70/16

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



[Handwritten signatures]



CD-370/16

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 uso, destinados al transporte naval de carga de cabotaje o internacional, alcanzados por el presente régimen, tributarán un derecho de importación de extra zona (D.I.E.) 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 extra zona (D.I.E.) 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

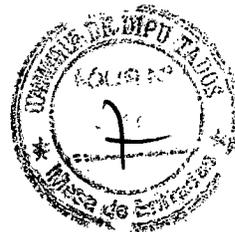


Handwritten signature

Handwritten signature

Senado de la Nación

CD-370/16



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 1010/2004 y 1022/2006, serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva.

Art. 19.- Sustituyese 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



[Handwritten signatures]

Senado de la Nación

CD-370/16



8

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.

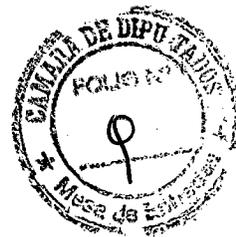


[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Senado de la Nación

CD-370/16



9

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 no 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 en construcción 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 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



[Handwritten signatures]

Senado de la Nación

CD-370/16



10

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:



[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

Senado de la Nación

CD-370/16



11

- 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:



[Handwritten signatures]

Senado de la Nación

CD-370/16



12

- 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 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 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 TEUs): 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



* *[Handwritten signature]*
[Handwritten signature]



(TEUs) 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 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. 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.



Handwritten signatures and initials.



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 (I.V.A.) 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.

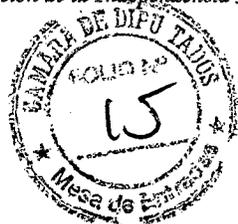
Capítulo VIII

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.



[Handwritten signature]
[Handwritten initials]



CD-370 / 16

El reingreso a la matrícula nacional, se realizará al sólo 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 locados 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 tripular 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



[Handwritten signature]

Senado de la Nación

CD-370/16



16

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 perjuicios a un valor máximo equivalente a cinco (5) salarios



S 1529.61
05822

Senado de la Nación



CD-370/16

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 1010/2004 y 1022/2006. El régimen establecido por el decreto 1010/2004 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 nacional."

Saludo a usted muy atentamente.

