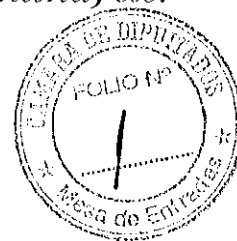


Proyecto de ley

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



LEY FEDERAL DE MARINA MERCANTE

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º:

La presente ley tiene por objeto:

- a) La promoción de la marina mercante nacional y actividades conexas.
- b) La protección del cabotaje nacional y tráficos protegidos, reservándose los mismos para buques de bandera nacional o con tratamiento de bandera.
- c) Incentivar la participación de la marina mercante nacional en tráficos internacionales y regionales.

Artículo 2º:

Se regirán por la presente ley la actividad de transporte de cabotaje nacional o internacional marítimo, fluvial o lacustre, todos los servicios conexos a actividades comerciales, Extractivas o de apoyo logístico que realicen buques o artefactos navales en aguas de jurisdicción nacional. Se exceptúa de lo dispuesto en la presente ley a la actividad pesquera. Quedan expresamente incluidas las actividades de remolque, dragado, extracción de arena y piedra, servicios de operatoria de apoyo a plataformas, unidades flotantes de almacenamiento y producción, siendo esta enumeración de carácter enunciativo.

Artículo 3º:

A los efectos de la presente ley se definen los siguientes términos:

- a) "Armador Argentino": persona física o jurídica radicada legalmente en el país, que alista y explota buques o artefactos navales de bandera nacional, teniendo poder de administración en lo que se refiere a mantenimiento, equipamiento, contratación de personal, y la disponibilidad comercial de los mismos. A los fines de la presente ley se equiparan los conceptos existentes en el derecho internacional de armador disponente y armador fletador.
- b) "Dominio de idioma nacional": Manejo del idioma español de modo tal de entender y hacerse entender en las conversaciones a bordo de los buques o artefactos navales y con las autoridades nacionales, vinculados a temas de navegación, normas legales y de seguridad, operaciones del buque y tareas habituales, a bordo y en puerto. La demostración del dominio del idioma nacional para los extranjeros se hará mediante un examen ante las autoridades competentes.
- c) "Nacionales del Mercosur": personas nacidas en algunos de los países del Mercosur o que hubiera adoptado la nacionalidad de algún país miembro.



Proyecto de ley

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

- d) "Residentes argentinos": extranjeros que han cumplido con las normas de migraciones y acredita una residencia efectiva en el país de por lo menos 10 (diez) años.
- e) "Cabotaje nacional, marítimo, fluvial o lacustre": Comprende el transporte de cargas y/o pasajeros entre puertos argentinos y/o puntos situados en aguas jurisdiccionales, actividades extractivas, de exploración, operaciones de alije, completamiento, dragado, investigación, científicas, balizamiento, remolque y todas las actividades de apoyo logístico a embarcaciones, unidades de almacenamiento o producción flotantes, o artefactos navales.
- f) "Tripulantes argentinos": tripulantes argentinos de nacimiento, naturalizados o por opción, que posean título y habilitación correspondiente.
- g) "Reciprocidad": Se considera que existe reciprocidad cuando un país otorga a la República Argentina, o a sus empresas o ciudadanos, los mismos derechos, beneficios, facilidades o posibilidades que esta le otorga, aplicado a las negociaciones internacionales de transporte por agua.

Artículo 4°:

Para acceder al registro de armadores argentinos y mantener el carácter de tal, la persona física o jurídica deberá ser titular de dominio en la matrícula nacional de al menos un buque o artefacto naval, debidamente registrado o tener en explotación, con carácter de armador, ya sea que tal calidad provenga de un contrato de fletamiento a casco desnudo de buque de bandera nacional, en operación comercial con los certificados estatutarios vigentes.

Asimismo las personas jurídicas deberán tener no menos del 25% del paquete accionario en manos de argentinos, residentes en el país. Las empresas que al 1° de enero del 2000 se encuentren inscriptas en el registro de armadores y cumplan los requisitos establecidos en el artículo 3° de la presente ley, dependiente de la Prefectura Naval Argentina, podrán mantener su estructura societaria.

El Registro de armadores argentinos será llevado por la Prefectura Naval Argentina, quien deberá constatar anualmente la vigencia de los certificados de mantenimiento de matrícula a los efectos de la renovación de las inscripciones.

Artículo 5°:

Será autoridad de aplicación de la presente ley la Secretaría de Transportes, dependiente del Ministerio de Infraestructura y Vivienda de la Nación, o aquel organismo que la sustituya o reemplace.

Artículo 6°:

Los tráficos internacionales que se encuentren regulados por acuerdos bi o multilaterales, la Autoridad de Aplicación deberá asegurar igualdad de tratamiento para los buques de bandera nacional y su tripulación, en relación a aquellos de otras banderas alcanzadas por el acuerdo, inclusive respecto de las condiciones comerciales e impositivas.

El Poder Ejecutivo Nacional queda facultado para aplicar todas aquellas medidas que considere necesarias a fin de contrarrestar las normas que otros países apliquen a buques de



Proyecto de ley

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

bandera nacional que tengan carácter discriminatorio respecto de los mismos, sea de carácter comercial, impositivo, aduanero o de cualquier índole.

CAPÍTULO II

REGIMEN DE PABELLON Y DE NAVEGACION

Título 1: Régimen de Cabotaje Nacional

Artículo 7º: Régimen de Cabotaje Nacional:

Los buques y artefactos navales afectados al de cabotaje nacional marítimo, fluvial o lacustre, deberán enarbolar pabellón nacional.

Los buques o artefactos navales de bandera extranjera locados a casco desnudo por un armador argentino, deberán obtener tratamiento de buque de bandera nacional otorgado por la Autoridad de Aplicación para poder realizar transporte de cabotaje nacional, conforme se establece en el artículo 8º de la presente Ley.

Artículo 8º: Locación de buques a casco desnudo:

Los armadores argentinos con más de tres años de actividad en el país, podrán locar a casco desnudo buques de bandera extranjera para obtener el tratamiento de bandera nacional por tiempo determinado y realizar operaciones comerciales de cabotaje nacional con las siguientes condiciones:

- a) Que el buque a locar no supere los 10 años de antigüedad al momento de la presentación de la solicitud de obtención de tratamiento de bandera nacional, contados desde el año de su primera matriculación.
- b) Que el buque sea locado por un período no menor de tres años.

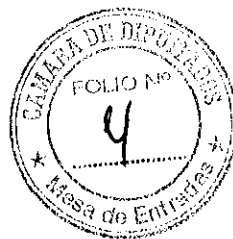
Título 2: Régimen de tráficos protegidos por convenios multilaterales

Artículo 9º:

Los armadores argentinos con dos años de antigüedad en el registro, podrán locar a casco desnudo buques o artefactos navales de bandera extranjera a fin de afectarlos al transporte protegidos por convenios multilaterales pudiendo solicitar tratamiento de pabellón nacional sin restricción de tonelaje respecto de su capacidad actual y siempre y cuando la antigüedad del buque o artefacto no supere los 15 años de edad contados desde la fecha de su construcción y al día de la presentación de la solicitud de tratamiento de buque de bandera nacional.

El contrato de locación deberá tener una duración no menor a dos años. En el caso que el buque sea utilizado para varios tráficos, deberá cumplir los requisitos de mayor exigencia.

Durante los primeros cinco años a partir de la vigencia de la presente ley los armadores gozarán de este beneficio. Con posterioridad deberán contar con el 50% de la flota en la bandera nacional, considerada en volumen transportable o potencia instalada, en su caso de



Proyecto de ley

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

tratarse de artefactos navales o de embarcaciones de empuje en la bandera para poder hacer uso del beneficio del arrendamiento a casco desnudo contemplados en los artículos 8º y 9º.

Título 3º: Tráficos internacionales:

Artículo 10º:

Los armadores argentinos que posean buques o artefactos navales afectos a tráficos internacionales no reservados, podrán locar a casco desnudo buques sin restricción de antigüedad o tonelaje, y solicitar el tratamiento de bandera nacional a tal efecto.

Artículo 11º:

Los fletes, servicios y actividades conexas comprendidas en la presente ley producidos por empresas nacionales en buques de bandera nacional realizada desde o hacia puertos argentinos o entre puntos ubicados en la zona económica exclusiva y puertos extranjeros, serán considerados una exportación de servicios. Los fletes se negociarán libremente a precios internacionales.

También se considerará exportación de servicios la locación por viaje, por tiempo o fletamento de los buques y artefactos navales de bandera nacional a locatarios extranjeros.

Será de aplicación a los efectos de lo establecido en el presente artículo el artículo 43º de la ley del Impuesto al Valor Agregado.

Artículo 12º: Los buques o artefactos navales de bandera nacional y los beneficiados con el tratamiento de bandera que efectúen transporte internacional estarán exentos del pago de impuestos indirectos sobre los combustibles y lubricantes para consumo propio, existentes al momento de promulgación de la presente ley o los que en el futuro sean creados. Si el tráfico es mixto, es decir, parte de cabotaje y parte de internacional, también gozará de esta exención de modo proporcional, conforme determinación de la Prefectura Naval Argentina, a pedido de parte y mediante resolución fundada.

Título 4º: Disposiciones comunes

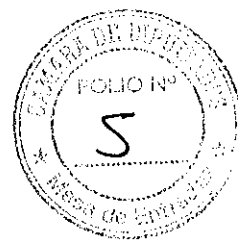
Artículo 13º:

La solicitud de tratamiento de bandera deberá ser presentada por el armador argentino ante la Autoridad de Aplicación quien, dentro del plazo de 20 días hábiles deberá expedirse sobre la autorización.

Una vez concedida la autorización el contrato de arrendamiento deberá inscribirse en el Registro Nacional de Buques, Registro de Contratos de Arrendamiento de Buques y Artefactos Navales Extranjeros, que a tal fin se crea.

La Prefectura Naval Argentina, previa comprobación de los aspectos técnicos, tales como arqueo, antigüedad, condiciones de seguridad y prevención de la contaminación y demás requisitos exigidos por el Estado Rector de Puerto podrá autorizar la inscripción del contrato de arrendamiento en el mencionado Registro.

El tratamiento aduanero que se le dará a los buques o artefactos navales será el establecido en el artículo 466 - Sección VI - Regímenes especiales - Capítulo I del Código Aduanero, ley 24.415.



Proyecto de ley

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

El Registro Nacional de Buques dará constancia de la inscripción del contrato de arrendamiento del buque o artefacto naval, que no excederá el plazo del contrato a casco desnudo.

Cuando el buque o artefacto naval se adquiriera por un sistema de fletamento con opción de compra, el mismo podrá ser incorporado a la bandera con carácter definitivo cuando se ejerza la opción, o en su defecto, solicitarle tratamiento de bandera mientras no se ejerza la opción.

Artículo 14°: Otras disposiciones comerciales:

Los buques y artefactos navales de bandera nacional y los que posean tratamiento de bandera nacional deberán contar con seguros obligatorios para la navegación y operación comercial, pudiendo contratar las pólizas en el país o en el exterior. Los seguros contratados en el país tendrán el tratamiento fiscal de exportación de servicios. No será de aplicación la ley 12.988.

Son considerados obligatorios los seguros de Casco y Maquinaria, de responsabilidad por contaminación y responsabilidad civil ante terceros, incluidos daños a objetos fijos o flotantes, y personal.

Los armadores deberán contar con el seguro de una Administradora de Riesgos de Trabajo, ART, para el personal embarcado.

Artículo 15°: Excepciones al presente régimen:

Los armadores nacionales podrán solicitar con carácter excepcional un permiso especial para efectuar transporte de cabotaje nacional u otros tráficos reservados para armadores argentinos, con buques o artefactos navales de bandera extranjera, que será otorgado por única vez, por tiempo y para tráfico determinado, en el caso que no exista otra embarcación de bandera argentina o locada a casco desnudo con tratamiento de bandera nacional, en posición para transportar la carga. Ese permiso será solicitado y concedido por la Autoridad de Aplicación a solicitud del armador y concedido previa circularización a los restantes armadores nacionales. El citado permiso será por viaje.

Si el mismo armador solicitara más de un permiso excepcional por buque por año, sin distinción de tráfico, a partir del segundo permiso deberá abonar una suma de Pesos Uno (§ 1. -) por tonelada de arqueo neto por cada viaje. Ese monto deberá ser abonado a la Autoridad de Aplicación en concepto de canon por el beneficio otorgado.

Título 5°: CESE DE BANDERA

Artículo 16°: Cese Transitorio:

Los propietarios de buques o artefactos navales de bandera argentina inscriptos en el Registro Nacional de Buques podrán solicitar el cese transitorio de bandera para darlos en locación para su inscripción en países de tercera bandera, por tiempo determinado, cuyas legislaciones así lo admitan. En tal caso quedará cancelada la matrícula por el plazo del contrato y sus renovaciones y dichos buques, mientras enarbolan terceras banderas no podrán actuar en el transporte de cabotaje.



Proyecto de ley

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

El cese transitorio de la bandera deberá ser solicitado por el propietario argentino del buque o artefacto naval ante la Autoridad de Aplicación. Su reingreso a la bandera se realizará al solo requerimiento de su propietario, sin que ello implique pago de derecho, tasa, arancel o impuesto de ninguna especie.

Artículo 17°: Requisitos para el otorgamiento del cese de bandera:

El Registro Nacional de Buques deberá proceder a la baja transitoria o definitiva de la matrícula nacional del buque o artefacto naval previa constatación de la inexistencia de gravámenes, inhabilitaciones y deudas previsionales del propietario. De existir determinación de deuda el propietario podrá solicitar a la Autoridad de Aplicación impositiva el traspaso de la deuda sobre otro buque de su propiedad que se encuentre enarbolando pabellón nacional, siendo discrecional del organismo acreedor la aceptación de la subrogación.

La Administración Federal de Ingresos Públicos AFIP- DGI, u organismo que lo reemplace, deberá expedir en un plazo de quince (15) días hábiles la determinación de la deuda. Vencido dicho plazo y a los efectos de proseguir los trámites de cese, el propietario podrá presentar ante el organismo letra caucional certificada por el Banco de la Nación Argentina, a los efectos de garantizar la eventual deuda provisional. La constancia certificada de la letra caucional revestirá carácter de título suficiente ante el Registro Nacional de buques para la transferencia o constitución de derechos reales.

Este criterio se aplicará también para la constitución, transmisión o modificación de los derechos reales sobre buques y artefactos navales del propietario.

Artículo 18°:

El cese del beneficio de tratamiento de bandera nacional será automático al vencimiento del contrato que le diera origen.

El armador argentino podrá solicitar ante la autoridad de aplicación el cese del tratamiento de bandera nacional cuando estime conveniente, perdiendo los beneficios que este tratamiento conlleva.

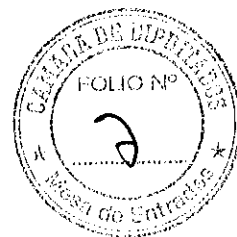
CAPITULO III

RESTRICCIONES Y SANCIONES

Artículo 19°: Restricciones y sanciones:

Los armadores, cargadores y agentes marítimos que operen buques de bandera extranjera que efectúen transporte de cabotaje o tráfico reservados a buques de bandera nacional sin autorización serán pasibles de una multa equivalente al triple del valor de la totalidad de los fletes y/o servicios que hubiere efectuado, por la cual serán solidariamente responsables. En caso de reincidencia por parte del buque y/o de la empresa armadora y/o cargadores será también pasible de decomiso de la embarcación.

La autoridad de aplicación determinará el valor del flete o servicio sobre el que se aplicará la multa. Cuando el buque infractor fuese operado por un armador argentino, tendrá como accesoria la suspensión del derecho de locar a casco desnudo buques conforme los



Proyecto de ley

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

artículos 8º y 9º por el período de dos años contados a partir de la fecha que queda firme la multa.

La Prefectura Naval Argentina podrán acuar de oficio, dentro del límite de sus atribuciones, a los fines de la detección de la infracción debiendo comunicarla dentro del plazo de 24 horas a la Autoridad de Aplicación, a la Justicia Federal de la jurisdicción portuaria y al Cónsul respectivo.

El buque permanecerá embargado e interdicto de salida del puerto, hasta tanto el armador o agente marítimo del buque deposite o caucione suficientemente la suma que esta considere *para hacer frente a la sanción.*

El infractor podrá, dentro de los cinco (5) días hábiles desde la notificación de la interdicción, interponer recurso administrativo ante la Autoridad de Aplicación, quien deberá expedirse en el término de 15 días hábiles. La resolución que recaiga será apelable dentro de los (5) cinco días hábiles por ante el Juzgado de Primera instancia en lo Civil y Comercial Federal de la Jurisdicción del Puerto en que se encuentre el buque.

Capítulo IV

Modificaciones sobre la ley de fondo

Artículo 20º: Hipoteca Naval

Modifícase el artículo 476 de la ley 20.094:

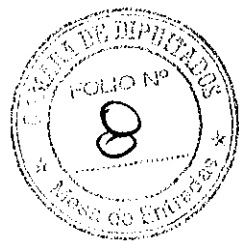
Son privilegios en primer lugar sobre el buque:

- Los gastos de justicia hechos en el interés común de los acreedores para la conservación del buque o para proceder a su venta y distribución de su precio.
- Los derechos, impuestos y contribuciones derivados de la explotación comercial del buque.
- Los créditos por asistencia y/o salvamento, remoción de restos náufragos y contribuciones a averías gruesas.

Los créditos incluidos en primer lugar son preferidos al crédito hipotecario, que tomará lugar después de estos y con preferencia a los del segundo lugar, que a continuación se detallan.

Son privilegiados sobre el buque en segundo lugar:

- los créditos del capitán y demás miembros de la tripulación derivados del contrato de ajuste, leyes laborales y convenios colectivos de trabajo.
- Los créditos por muerte o lesiones corporales que ocurran en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque.
- Los créditos pro hechos ilícitos contra el propietario, el armador o el buque, que sean susceptible de fundarse en una relación contractual, por daño a las cosas que se encuentran en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque.



Proyecto de ley

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

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

Artículo 21° :

Reemplácese el artículo 499 de la ley 20.094 por el siguiente: Sobre todo buque de la matrícula nacional, mayor o menor, o buque en construcción, su propietario puede constituir una hipoteca naval con sujeción a lo dispuesto en la presente sección y salvo las facultades otorgadas al capitán en el artículo 213°.

Artículo 22°:

Modifícase el artículo 501 de la ley 20.094 que quedará reemplazado por el siguiente: La hipoteca sobre un buque debe hacerse con los requisitos establecidos por el artículo 503° y su instrumentación bajo pena de nulidad, debe realizarse conforme lo establecido en los artículos 156° y 159°, debiéndose dejar constancia de la hipoteca y su consiguiente inscripción en el certificado de matrícula y el título de propiedad.

Artículo 23°: Normas de procedimiento:

Incorpórase al artículo 531° de la Ley 20.094 el siguiente párrafo:

Tratándose de buques que enarbolan pabellón nacional, no procederá la interdicción de salida de buque como medida cautelar previa a la substanciación del juicio.

Artículo 24°: Modifícase al artículo 532° de la ley 20.094 que quedará redactado del siguiente modo: Los buques extranjeros surtos en puertos de la República, pueden ser embargados preventivamente y procede la interdicción de salida,

a) por créditos privilegiados,

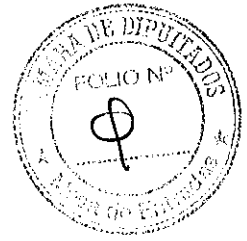
b) por deudas contraídas en territorio nacional en utilidad del mismo buque, o de otro buque que pertenezca o haya pertenecido, cuando se originó el crédito al mismo propietario;

c) Por deudas originadas en la actividad del buque, o por otros créditos ajenos a ésta, cuando sean exigibles ante los tribunales del país.

Capítulo V

Beneficios para buques incorporados definitivamente a la bandera nacional

Artículo 25°:



Proyecto de ley

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

Los buques nuevos y usados de hasta diez años de antigüedad cuyo tonelaje de registro neto sea mayor o igual a quinientas toneladas que se importen definitivamente para enarbolar bandera argentina gozarán de la exención de los derechos de nacionalización, aranceles, tasas e impuesto al valor agregado, ganancias u otro impuesto o gravamen que pudiere corresponder.

Gozarán del mismo beneficio los artefactos navales nuevos cuyo tonelaje de registro neto sea mayor o igual a trescientas toneladas.

No podrán existir trabas no arancelarias a la importación de estos buques o artefactos navales.

Todos los repuestos, piezas, mecanismos y elementos que requiera la industria naval y la reparación de buques de bandera nacional, estarán exentos del pago de derechos, aranceles, tasas de importación e impuestos, previa comprobación de destino, y serán ingresados a nombre del buque o artefacto naval determinado, bajo responsabilidad del propietario y del Agente de Transporte del buque o artefacto naval. Los armadores argentinos podrán contar con un depósito de repuestos destinado a sus propias embarcaciones en zona primaria aduanera conforme establece el Código Aduanero.

Artículo 26°:

La amortización económica y fiscal de los buques definitivamente incorporados a la matrícula nacional se podrá practicar como quebranto, en razón del 20% anual sobre el valor de compra de los mismos si fueran construidos en el país, en la medida que se concrete una reserva de recursos de libre disponibilidad y con carácter de previsión para reposiciones no sujetas al pago de impuestos a las ganancias, de no menos de un cincuenta por ciento (50%) de la amortización practicada.

La utilización total o parcial para otros fines obligará a los ajustes y contribuciones fiscales normalmente imponibles para la actividad en la regulación de los quebrantos por la amortización de bienes de explotación.

El valor obtenido por la venta de buques y artefactos navales definitivamente incorporados a la matrícula nacional e invertido en la reposición de buques de bandera definitivamente incorporados a la bandera dentro del período del año calendario subsiguiente a concretada la primera operación, no devengará impuesto alguno. Transcurrido el plazo sin que se hubiere realizado la reinversión, el beneficio tendrá tratamiento fiscal imponible.

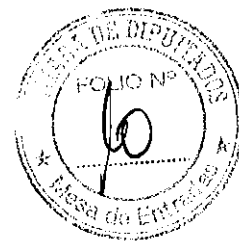
Artículo 27°:

Al valor residual de cada buque definitivamente incorporado a la matrícula nacional afectado al transporte internacional, se le reconocerá un costo financiero imputable fiscalmente en los balances impositivos, en concepto de quebranto, del 6% anual sobre aquel, en consideración al elevado riesgo de la inversión.

Artículo 28°:

A los efectos de la valuación de los buques y artefactos navales de matrícula nacional y sus equipamientos se aceptarán las que efectúen las compañías aseguradoras locales o internacionales. Los ajustes se podrán efectuar anualmente en los respectivos balances.

Artículo 29°:



Proyecto de ley

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

Las cargas de importaciones realizadas en buques y artefactos navales incorporados definitivamente a la bandera nacional abonarán los derechos de importación tomando como base tributaria el correspondiente valor FOB (Free on board - Libre a bordo) o cláusula equivalente que lo reemplace o sustituya.

Artículo 30°:

Los armadores argentinos comprendidos en el presente régimen tendrán respecto del impuesto a las ganancias derecho de deducir de sus ganancias netas hasta un 50% de las mismas que sean provenientes de transporte de exportación de mercaderías realizadas en buques y artefactos navales definitivamente incorporados a la bandera nacional.

Artículo 31°:

Los buques y artefactos navales definitivamente incorporados a la bandera nacional que se encuentren operativos y con los certificados estatutarios vigentes, no se computarán como activo disponible a los efectos establecidos en el impuesto a los activos, el que lo reemplaza o sustituya u otros impuestos especiales que graven los bienes de capital.

CAPÍTULO VI DE LA INDUSTRIA NAVAL

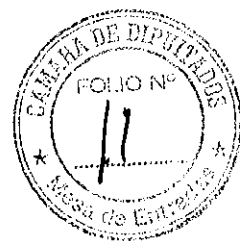
Artículo 32°:

Las actividades de construcción, reparación o alistamiento de buques o artefactos navales dedicados al transporte o servicios comerciales contemplados en el artículo 1° estarán exentos del pago de derechos, aranceles, tasas de importación e impuestos de todos los materiales, repuestos, mecanismos necesarios para cumplir con la labor encomendada. Para ello los establecimientos deberán encontrarse debidamente inscriptos en el Registro que a los efectos tiene habilitada la Prefectura Naval Argentina. En todos los casos para justificar la ocupación y destino de los materiales se deberá determinar e imputar el destino de los mismos a un buque o artefacto naval determinado, existente o en construcción. En todos los casos se importará los materiales bajo el régimen de comprobación de destino.

Los astilleros que se encuentren ubicados dentro de la zona primaria aduanera o con su mismo tratamiento, podrán considerar sus actividades de construcción y reparación navales como exportaciones de servicios siempre que ese sea el destino de los bienes.

En el caso que se trate de la construcción de buques o artefactos navales, la construcción para poder gozar de beneficios de exención deberá ser autorizada previamente por el INTI (Instituto Nacional de Tecnología Industrial) y contar con todas las aprobaciones y autorizaciones técnicas de la Prefectura Naval Argentina. El buque o artefacto naval deberá ser completado dentro de los dos años contados desde la primera importación de materiales, caso contrario deberá abonar los respectivos derechos e impuestos.

Se podrá pedir una prórroga por un año más, ante el INTI, quien previo informe del estado de avance de obras, podrá otorgarla. En caso de incumplimiento serán solidariamente responsables por los derechos e impuestos aduaneros, debidamente actualizados que



Proyecto de ley

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

correspondan, los propietarios, y astillero o constructor del buque en construcción, respondiendo solidariamente con todo su patrimonio por los directores de las personas jurídicas involucradas

Artículo 33º: Contribuciones patronales

Las remuneraciones de personal embarcado en buques o artefactos navales definitivamente incorporados a la bandera nacional correspondiente al Régimen Previsional Nacional se encontrarán sujetas a un 60% sesenta por ciento de disminución en los valores y conceptos vigentes a la fecha de la promulgación del presente o los que lo reemplacen en el futuro.

CAPITULO VII TRIPULACIONES Y REGIMEN LABORAL:

Artículo 34º: Título Habilitante

Los buques y artefactos navales comprendidos en la presente ley que enarbolan bandera nacional y hayan sido locados a casco desnudo por armadores argentinos, deberán contar con tripulación argentina, con título habilitante argentino.

Acreditada fehacientemente la falta de personal argentino, con excepción de Capitán y Jefe de máquinas, se podrá admitir hasta que hasta el 20% del personal de maestranza y marinería sean nacionales del Mercosur, siempre y cuando exista reciprocidad con el país de origen de los tripulantes y demuestren poseer dominio del idioma nacional. La *contulación de personal extranjero será por un máximo de (90) noventa días. Los títulos extranjeros deberán ser convalidados por la autoridad nacional.*

Los títulos extranjeros deberán estar convalidados por la autoridad nacional.

Artículo 35º:

Cuando las circunstancias lo requieran a criterio del Capitán deberán realizar cualquier tarea que este requiera, con prescindencia de puesto de trabajo.

El trabajo a bordo será organizado por el Capitán en horario corrido o como convenga a la mejor productividad del buque, teniendo en cuenta la labor y el carácter de las tareas.

Artículo 36º: Régimen jurídico específico

La relación laboral entre el armador argentino y los tripulantes de buques o artefactos navales de bandera nacional o con tratamiento de bandera nacional se regirá por los convenios colectivos. En todas las negociaciones colectivas se tomarán como parámetros las normas internacionales que rigen la materia.

Artículo 37º: Dotación de Seguridad

La dotación de seguridad de los buques que enarbolan bandera argentina afectados a las actividades mencionadas en el artículo 2º de esta ley, será establecida por la Prefectura



Proyecto de ley

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

Naval Argentina a fin de garantizar las condiciones de seguridad y prevención de la contaminación. La dotación de explotación será establecida por los armadores, debiendo contratar personal habilitado, de conformidad con la normativa vigente.

Artículo 38°: Fondo de Formación y Capacitación Profesional

Créase el Fondo de Formación y Capacitación de Personal Embarcado de la Marina Mercante, el que tendrá por objeto coordinar y complementar el financiamiento y funcionamiento de las escuelas especializadas.

El fondo se integrará con los montos provenientes de las multas establecidas en el artículo 19° y otros que se recauden.

CAPÍTULO VIII DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 39°:

Los contratos de ajuste entre el personal embarcado que al momento de la sanción de esta Ley estuviera enrolado en buques que optaron por el cese provisorio de bandera, amparándose en el decreto N° 1772/91 o sus modificatorios, y sus armadores o propietarios respectivos que vuelvan a enarbolarse la bandera argentina, seguirán vigentes en las mismas condiciones pactadas por un plazo máximo de sesenta días, y a su vencimiento se registrarán por lo establecido por la presente.

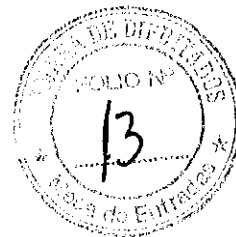
Artículo 40°:

A partir de la publicación de esta ley quedan derogados los Decretos N° 1.772/91 y 2.733/93. Los buques o artefactos navales amparados por el Decreto 1.772/91 deberán reinscribirse en el Registro Nacional de Buques en el término de (60) sesenta días hábiles contados a partir de la vigencia de esta ley. Durante este período deberá dar cumplimiento a las obligaciones contraídas con los tripulantes argentinos en virtud del decreto 1.772/91.

Quedan sin efecto a partir de la publicación de la presente los convenios colectivos firmados con anterioridad a la presente.

Artículo 41°:

Las autorizaciones conferidas en función de lo dispuesto por los Decretos 1493/93 y 343/97 y sus respectivos modificatorios, derogados por Ley 25.230 seguirán vigentes hasta el plazo de su vencimiento, con un plazo máximo de dos años a partir de la vigencia de esta ley, debiendo adecuar la contratación de personal embarcado según lo establecido en el artículo 30° de la presente. A partir de tal fecha, se los deberá incorporar a la bandera nacional o en caso contrario, no podrán navegar con privilegio de tal. Los armadores argentinos que hubieran incorporado buques provisoriamente al amparo del Decreto N° 343/97 y que al momento de sancionarse esta ley continuaban usándolos ininterrumpidamente, podrán importarlos para las actividades enumeradas en el Artículo 1° de esta ley, libres de derechos de importación.



Proyecto de ley

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

Artículo 42º

Sustitúyase el inciso a) del artículo 36º de la ley N° 19170 por el siguiente texto : " a) Embargo, interdicción, inhabilitación u toda otra medida cautelar "

Deróguese los artículos 11º, 12º y 13º del decreto 817/92, e incisos g) del artículo 7º e inciso c) del artículo 36º de la ley N° 19170, como toda otra norma que se oponga a la presente.

Artículo 43º


Todas las adquisiciones, fusiones y alianzas estratégicas del sector naviero deberán contar con la expresa aceptación de la Secretaría de Defensa de la Competencia, en cumplimiento de la ley N° 25.156.

Artículo 44º

Invítese a las provincias, al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a los países miembros del Mercosur e Hidrovia a adherir a la presente.

Artículo 45º

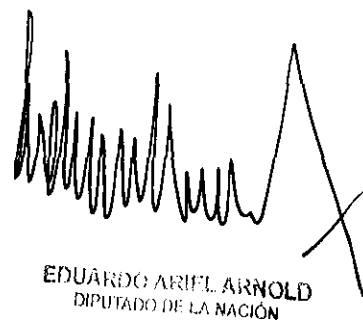
Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.



Ing. GUILLERMO AMSTUTZ
Diputado Nacional



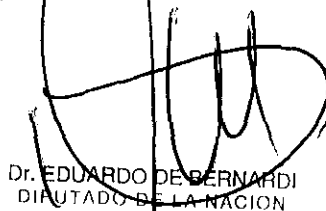
ALFREDO FERNANDEZ
DIPUTADO NACIONAL



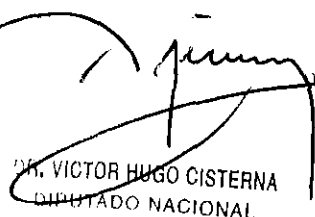
EDUARDO ARIEL ARNOLD
DIPUTADO DE LA NACION



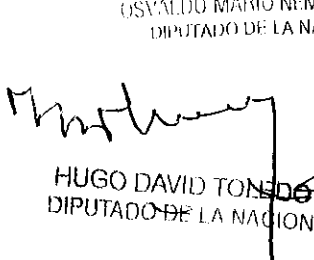
OSVALDO MARIO NEMIROVSKI
DIPUTADO DE LA NACION



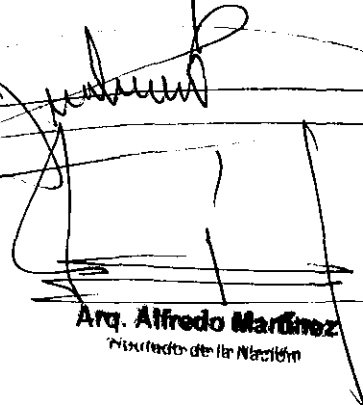
Dr. EDUARDO DE BERNARDI
DIPUTADO DE LA NACION



Dr. VICTOR HUGO CISTERNA
DIPUTADO NACIONAL



HUGO DAVID TONELLO
DIPUTADO DE LA NACION



Arq. Alfredo Martinez
Diputado de la Nación



Faustino