



2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

Proyecto de Ley

La Honorable Cámara de Diputados y el Senado de la Nación

Sancionan con Fuerza de Ley:

REGIMEN PARA LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE POR AGUA

CAPÍTULO I – OBJETO - DEFINICION

TITULO I – OBJETO

Enunciación de propósitos

Artículo 1°.- La presente ley tiene por objeto:

- a) Propiciar el fomento y el desarrollo de la actividad del transporte por agua y la conformación de una flota mercante de bandera argentina;
- b) Incentivar la disponibilidad de bodega suficiente y oportuna para los productos de nuestro comercio interior, regional y exterior;
- c) Generar mayor demanda laboral para las tripulaciones argentinas;
- d) Fomentar el desarrollo continuo de la Flota Mercante Argentina para la atención de todos los tráficos del transporte por agua, principalmente con vistas a fletes transoceánicos que reinserten al armamento argentino en el mercado internacional, así como también a una participación sostenida en los tráficos del Mercosur y demás mercados regionales que la República Argentina integre;
- e) Insertar la participación en los fletes generados por el comercio exterior argentino y entre puertos extranjeros.



2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

TITULO II

Actividad del Transporte por Agua

Artículo 2º.- A los efectos de la presente ley, defínase el transporte por agua como toda actividad destinada al transporte de pasajeros; turismo; carga; actividad extractiva de arena y piedra, remolque; y costa afuera que se desenvuelven en las vías marítimas, fluviales y lacustres, con excepción de la actividad extractiva pesquera y la dedicada a juegos de azar.

CAPÍTULO II

CONDICIONES PARA INCORPORARSE Y PERMANECER

EN EL PRESENTE RÉGIMEN

TITULO I

De los armadores nacionales

Artículo 3º.- Créase el Registro de Armadores Nacionales que estará a cargo de la autoridad de aplicación de esta ley, donde deberá inscribirse el armador nacional. La autoridad de aplicación, acreditado los extremos requeridos en los incisos a) y c) del artículo 4º, extenderá un certificado en el que hará constar la calidad de armador nacional.

Artículo 4º.- A los efectos del goce de los beneficios establecidos en la presente ley, el armador nacional deberá:

- a) Estar inscrito en el Registro de Armadores de la Prefectura Naval Argentina;
- b) Cumplir con el régimen laboral establecido en la presente ley;
- c) En caso de revestir el carácter de:
 - (i) persona jurídica, acreditar encontrarse debidamente constituida en el país e inscrita en el Registro Público de Comercio; acreditar su domicilio legal; y denunciar con carácter de declaración jurada

los integrantes que conforma el órgano de administración con sus respectivos datos personales, acompañando copia certificada de su inscripción el Registro Público de Comercio, y sus modificaciones, si las hubiere, dentro de los 15 (quince) días de inscritis;

- (ii) persona física, acreditar estar debidamente inscrito como comerciante ante la AFIP-DGI; y
- d) Cumplir con todas las obligaciones previsionales y tributarias que genere la actividad comercial del transporte por agua.

TITULO II

De los buques y artefactos navales

Artículo 5°.- Estarán comprendidos en el presente régimen como flota provisoria o flota nacional, según se hayan fabricado en el extranjero o en el país, los buques y/o artefactos navales que:

- a) Se encuentren inscriptos en el Registro Nacional de Buques hasta el 1-9-2001;
- b) Habiendo sido operados bajo la modalidad de los decretos 1.772/91, 2.359/91, 2.094/93 y 2.733/93 se reinscriban en el Registro Nacional de Buques;
- c) A partir de la entrada en vigencia de la presente ley se construyan en astilleros nacionales y sean inscritos en el Registro Nacional de Buques;
- d) A partir de la entrada en vigencia de la presente ley se importen con carácter definitivo bajo la modalidad del artículo 6°;
- e) A partir de la entrada en vigencia de la presente ley sean objeto de un contrato de locación a casco desnudo con opción a compra conforme el artículo 7°;
- f) A partir de la entrada en vigencia de la presente ley sean objeto de un contrato de locación a casco desnudo sin opción a compra conforme el artículo 8°.

Artículo 6°.- A partir de la vigencia del presente régimen, todo buque y/o artefacto naval que se importe, sea este nuevo o usado, con destino a la

actividad definida en el artículo 2º, será gravado con arancel del 15% (quince por ciento) así como se le aplicará todo otro impuesto, tasa y gravamen, particularmente IVA y tasa de estadística, con la excepción de lo prescrito en el artículo 6º bis. Lo mismo sucederá con todo material, elemento, equipo o parte cuya fabricación exista o sea susceptible de fabricar en el país. En cambio, todos aquellos que resultaren necesarios para la fabricación, reparación o mantenimiento en talleres y astilleros argentinos de buques y artefactos navales, y que no se fabriquen ni sean denunciados como susceptibles de fabricar en el país ante la autoridad de aplicación de esta ley, serán exentos de los aranceles, impuestos, tasas y gravámenes enunciados ut supra. No sucederá así cuando la fabricación, reparación o mantenimiento se efectúe en astilleros extranjeros.

Las valuaciones y/o informes técnicos y/o económicos necesarios para la aplicación del presente artículo serán requeridos al Consejo Profesional de Ingeniería Naval. Asimismo, la autoridad competente deberá requerir información a los astilleros radicados en la República y eventualmente a organizaciones relacionadas con la actividad naviera.

Art. 7º. - Queda prohibida la importación definitiva de barcos usados que a continuación se detallan:

- a) Los destinados a la pesca en cualquiera de sus formas;
- b) Los destinados a las actividades deportivas o de recreación;
- c) Los destinados al transporte de pasajeros y/o vehículos;
- d) Los destinados al transporte de cargas, sin propulsión propia;
- e) Los remolcadores destinados al remolque maniobra portuario, cualquiera sea su potencia o su tonelaje;
- f) Los remolcadores de tiro, de empuje, o de apoyo y para los tráficos fluviales o actividades costa afuera;
- g) Todas las dragas;
- h) Los pontones, plataformas, boyas, monoboyas y diques flotantes, salvo aquellos cuyo destino sea la incorporación al proceso productivo de un astillero o taller naval, cualquiera sea su característica;
- i) Los buques de carga inferiores a sesenta y cinco mil TPB.

Artículo 8º.- Los armadores nacionales podrán, durante los 2 (dos) primeros años de vigencia del presente régimen, locar como flota provisoria a casco desnudo, con opción de compra, buques y artefactos navales de bandera extranjera con una antigüedad máxima de 5 (cinco) años computados a partir de su primera matriculación.

El plazo de duración de los respectivos contratos no podrá ser menor a 6 (seis) meses, ni mayor a 2 (dos) años, y deberán ser inscriptos como flota provisoria por el armador nacional ante la autoridad de aplicación de la presente ley.

Dicha autoridad, una vez acreditados los extremos requeridos con más la presentación de letra caucional certificada por el Banco de la Nación Argentina a fin de garantizar las eventuales infracciones al régimen de la presente ley, extenderá un certificado en el que hará constar el nombre del buque o artefacto naval, su bandera y demás datos para su identificación como flota provisoria, así como también la vigencia del beneficio y la fecha límite en que deberá ejercer la opción de compra comprometida, efectuando las comunicaciones a la Prefectura Naval Argentina, a la Administración Federal de Ingresos Públicos y a los demás organismos que corresponda.

Los buques y artefactos navales así locados estarán sometidos al régimen de importación temporaria previsto en la ley 22.415 y su decreto reglamentario 1.001/82.

La opción de compra, sin excepciones, deberá efectivizarse en cada caso dentro de los 2 (dos) años establecidos como tope máximo de duración de la locación y cumplirán, a los efectos de su importación definitiva con las obligaciones impositivas y aduaneras establecidas en el artículo 6º de la presente ley.

El no ejercicio de dicha opción dentro del plazo convenido en el contrato de locación inscripto ante la autoridad de aplicación, dará lugar a las sanciones previstas en el capítulo VII de la presente ley.

Los buques y artefactos navales locados conforme los requisitos y condiciones establecidos en el presente artículo serán considerados como flota provisoria de bandera argentina a todos los efectos de la ley de cabotaje nacional, tráficos amparados por acuerdos bilaterales o multilaterales y todo otro régimen preferencial aplicable a la matrícula nacional.

Queda prohibido la locación a casco desnudo con opción a compra de buques y artefactos navales usados construidos en el exterior:



2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

- 1) Los destinados a la pesca en cualquiera de sus formas.
- 2) Los destinados a las actividades deportivas o de recreación.
- 3) Los destinados al transporte de pasajeros y/o vehículos.
- 4) Los destinados al transporte de cargas sin propulsión propia.
- 5) Los remolcadores destinados al remolque maniobra portuario, cualquiera sea su potencia o su tonelaje.
- 6) Los remolcadores de tiro, de empuje, o de apoyo y para los tráficos fluviales o actividades costa afuera.
- 7) Todas las dragas.
- 8) Los pontones, plataformas, boyas, monoboyas y diques flotantes, salvo aquellos cuyo destino sea la incorporación al proceso productivo de un astillero o taller naval, cualquiera sea su característica.
- 9) Los buques de carga inferiores a 65 T.P.B.

Artículo 9º.- Los armadores nacionales podrán, durante los 2 (dos) primeros años de vigencia del presente régimen, locar como flota provisoria a casco desnudo, sin opción de compra, buques y artefactos navales de bandera extranjera con una antigüedad máxima de 5 (cinco) años computados a partir de su primera matriculación.

El plazo de duración de los respectivos contratos no podrá ser menor a 6 (seis) meses ni mayor a 2 (dos) años y deberá ser inscrito por el armador nacional ante la autoridad de aplicación de la presente ley como flota provisoria. Dicha autoridad, una vez acreditados los extremos requeridos, extenderá un certificado en el que hará constar el nombre del buque o artefacto naval, su bandera y demás datos para su identificación como flota provisoria, así como también la vigencia del contrato, efectuando las comunicaciones a la Prefectura Naval Argentina, a la Administración Federal de Ingresos Públicos y a los demás organismos que correspondan.

Los buques y artefactos navales así locados estarán sometidos al régimen de importación temporaria previsto en la ley 22.415 y su decreto reglamentario 1.001/82. Los eventuales tributos y aranceles que dicho régimen genere serán garantizados a través de letras caucionales certificadas por el Banco de la Nación Argentina.

Los buques y artefactos navales locados conforme los requisitos y condiciones establecidos en el presente artículo serán considerados como flota provisoria de



2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

bandera argentina a todos los efectos de la ley de cabotaje nacional, tráficos amparados por acuerdos bilaterales o multilaterales y todo otro régimen preferencial aplicable a la matrícula nacional.

Artículo 10.- La proporción entre los tonelajes de porte bruto y/o potencias según corresponda (de acuerdo se trate de buques tipificados por su capacidad de carga o su potencia) de la flota provisoria y la flota nacional deberá ser al menos 10 % (diez por ciento) nacional al cumplirse el primer año de vigencia de esta ley; de al menos 20 % (veinte por ciento) nacional al segundo año; de al menos 30 % (treinta por ciento) nacional al cuarto año; de al menos 40 % (cuarenta por ciento) nacional al quinto año; de al menos 50 % (cincuenta por ciento) nacional al sexto año; de al menos 60 % (sesenta por ciento) nacional al séptimo año; y de 70 % (setenta por ciento) nacional al octavo año como mínimo. Esta proporción mínima a cumplirse en el octavo año deberá ser cumplida por el armador nacional para seguir siendo reconocido como tal, desde ahí en más; y lo mismo en los sucesivos escalonamientos que le antecedieron para mantener su condición mientras la proporción progresa hacia su estabilidad a partir del octavo año.

A efectos de facilitar el progresivo escalonamiento de las proporciones, el porcentaje de flota nacional podrá ser cumplido tanto por la compra de buques usados argentinos en regla para la navegación transoceánica como por la contratación fehaciente de buques nuevos en astilleros del país, con plazo menor a 2 (dos) años para su entrega en condiciones de tomar carga.

Si cumplido ese lapso, el buque en construcción no ingresara en regla y activamente a la flota, el porcentaje de flota nacional que estaba cubierto por el mismo será considerado nulo hasta que esté en condiciones de tomar carga, y el armador nacional perderá su condición de tal, a menos que cumpla por otros medios con la presente ley.

Las valuaciones y/o informes técnicos y/o económicos necesarios para la aplicación del presente artículo serán requeridos al Consejo Profesional de Ingeniería Naval. Asimismo, la autoridad competente deberá requerir información a los astilleros radicados en la República y eventualmente a organizaciones relacionadas con la actividad naviera.



2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

TITULO III

De las altas y bajas del Registro Nacional de Buques

Artículo 11.- El Registro Nacional de Buques procederá a la baja definitiva del buque o artefacto naval, al solo requerimiento del propietario, previa acreditación de la inexistencia de gravámenes, inhibiciones, deudas impositivas y previsionales del propietario o locatario. De existir determinación de deuda, el propietario podrá solicitar el traspaso de la misma sobre otro buque de su propiedad que se encuentre inscripto en la matrícula nacional u otorgar otra garantía suficiente, siendo facultad discrecional del organismo acreedor la aceptación de la subrogación.

Los organismos correspondientes deberán expedir en un plazo de 15 (quince) días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud pertinente, la determinación de la deuda. Vencido dicho plazo, y a efectos de proseguir el trámite del cese, el propietario podrá presentar ante esos mismos organismos letra caucional certificada por el Banco de la Nación Argentina a fin de garantizar la eventual deuda que registrase en materia impositiva y/o previsional. La constancia de recepción de la letra caucional certificada revestirá el carácter de título suficiente para la continuación del trámite de cese ante el Registro Nacional de Buques.

Artículo 12.- En materia de altas y ceses del Registro Nacional de Buques, todos los organismos intervinientes deberán ajustar sus procedimientos a los principios de celeridad, economía, sencillez y eficiencia de los trámites.

CAPÍTULO III

RÉGIMEN LABORAL

Artículo 13.- Conforme la naturaleza y modalidades de la actividad de transporte por agua, el régimen laboral aplicable al personal enrolado en los buques y artefactos navales amparados por la presente ley se encuentra regulado por un régimen jurídico específico. Subsidiariamente, y en todo aquello no contemplado por ese régimen específico y en las convenciones colectivas de trabajo, serán de aplicación la ley de contrato de trabajo 20.744 y sus modificatorias.



2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

Artículo 14 .- - En materia de higiene y seguridad a bordo serán de aplicación a la actividad de transporte por agua la ley 19.587 y el decreto 351/79, hasta tanto el Poder Ejecutivo nacional identifique y compile los convenios internacionales ratificados por la República Argentina en la materia, sobre cuya base efectuará consultas a las organizaciones representativas de los trabajadores y empleadores a fin de determinar y establecer el régimen específico de aplicación a la actividad de transporte por agua sobre higiene y seguridad a bordo.

Artículo 15.- - Los buques y artefactos navales contemplados en el presente régimen deberán contar con tripulación argentina, en los siguientes términos:

- a) Capitanes y oficiales: artículo 112 de la ley 20.094, modificada por la ley 22.228
- b) Marinería y maestranza: modifícase el artículo 143 de la ley 20.094, por el siguiente texto: "Artículo 143: El setenta y cinco por ciento (75%) del personal de maestranza y marinería del buque debe estar constituido por argentinos. En lo posible habiendo tripulantes argentinos en disponibilidad, la tripulación deberá ser completada con ellos. La autoridad competente podrá acordar excepciones a dicho principio cuando constatare, en cada caso, la falta de personal argentino habilitado. En este supuesto la Armada Argentina aprobará la formación y capacitación del personal extranjero que se propusiere, el que deberá ser habilitado por la autoridad marítima".

En el caso de completarse las tripulaciones con personal de nacionalidad extranjera, se deberá dar prioridad a personal con habilitación profesional otorgada por países con los que existan convenios de reciprocidad laboral vigentes en esta materia, preferentemente a los provenientes de los países integrantes del Mercosur.

Para su enrolamiento, todo tripulante extranjero deberá de manera previa convalidar sus títulos y/o certificados de competencia y asimismo acreditar el dominio del idioma nacional en materia de navegación, operaciones y seguridad, por ante la autoridad competente.



2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

Artículo 16.- - La dotación mínima de personal de seguridad será fijada por la Prefectura Naval Argentina, de acuerdo a las normas técnicas que en la materia rijan internacionalmente.

La dotación de explotación será establecida por el armador, debiendo contratar personal habilitado de acuerdo a la normativa vigente.

Artículo 17.- La relación laboral se rige por el contrato de ajuste celebrado entre el armador nacional y el tripulante, conforme los convenios colectivos de trabajo.

Artículo 18.- Créase el Fondo de Formación y Capacitación de Personal Embarcado de la Marina Mercante Nacional, el cual tendrá por objeto completar el financiamiento de las escuelas de formación y capacitación del personal de la Marina Mercante dependientes de la autoridad competente en la materia (ley 22.392), asegurando el acceso a todas las actividades de formación, capacitación y actualización continua del personal embarcado, sin distinción alguna de categorías. El fondo se integrará con los montos provenientes de las multas establecidas en el capítulo VIII de la presente ley.

CAPÍTULO IV

PROMOCIÓN DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE POR AGUA

TÍTULO I

De las exenciones y beneficios

Artículo 19.- Se establecen exenciones y beneficios de acuerdo al siguiente detalle:

1. La actividad de transporte por agua realizada por los buques y/o artefactos navales contemplados en el artículo 5º, incisos a), b), c) y d) de esta ley, se halla exenta del pago de los siguientes tributos:
 - a) Impuesto al valor agregado (IVA), en todas las adquisiciones de bienes y servicios afectadas a la operación comercial de dichos buques y artefactos navales, incluyendo los servicios portuarios y auxiliares a la navegación y las reparaciones navales que se efectúen en talleres o astilleros nacionales;

2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

- b) Impuesto sobre bienes de capital y/o patrimonio y/o activos respecto de dichos buques y artefactos navales;
 - c) Impuestos sobre los combustibles, materias grasas, fluidos, lubricantes y provisiones, respecto de dichos buques y artefactos navales;
 - d) Aranceles de importación para repuestos y equipos de uso naval no fabricados en el país, respecto de dichos buques y artefactos navales que se construyan en el país a partir de la sanción de la presente ley.
2. Los armadores nacionales que operen buques y artefactos navales conforme al presente régimen, y en la medida en que la totalidad de las dotaciones de explotación sea de nacionalidad argentina, podrán computar como crédito al impuesto a las ganancias el 60% (sesenta por ciento) de la totalidad de las contribuciones que hubieren efectuado al régimen previsional nacional.
3. Los buques y artefactos navales que se construyan en el país a partir de la sanción de la presente ley locados a casco desnudo, con opción a compra contemplados en el artículo 5º, inciso e), de la presente ley gozarán del 50 % (cincuenta por ciento) de las exenciones establecidas en los incisos a), b), c) y d) del presente artículo, hasta su efectiva inscripción en el Registro Nacional de Buques. A partir de ese momento tendrán el beneficio de la totalidad de las exenciones otorgadas precedentemente.
4. Los buques y artefactos navales que se construyan en el país a partir de la sanción de la presente ley locados a casco desnudo, sin opción a compra, conforme artículo 5º, inciso f), de la presente ley, no gozarán en ningún caso de las exenciones otorgadas en los incisos a), b), c) y d), inciso 1, de este artículo.

Artículo 20.- Las exenciones y beneficios establecidos en el presente título son de aplicación a los tributos existentes a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley y a aquellos que los reemplacen o sustituyan en el futuro, en especial los créditos y subsidios destinados a la construcción de buques en el país para abastecer la flota nacional de los armadores nacionales. A tales



2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

efectos, la autoridad de aplicación deberá proponer al Poder Ejecutivo un régimen de financiamiento específico.

Artículo 21.- Invitase a las provincias y al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a dictar exenciones al impuesto sobre los ingresos brutos y de sellos en relación a la actividad de transporte por agua definida en el artículo 2º de la presente ley.

TITULO II

Del flete

Artículo 22.- El flete del transporte por agua internacional generado por los buques definidos en el capítulo II, título II, de la presente ley no integrará la base de cálculo de los gravámenes que recaigan sobre la importación y exportación de mercaderías. El flete generado por dichos buques tendrá el tratamiento de exportación de servicios y estará comprendido por las leyes de competitividad 25.413 y 25.414.

Artículo 23.- Se establece reserva de cargas a favor de los armadores nacionales que cumplan con los requisitos de la presente ley de un 50 % (cincuenta por ciento) de cada operación de importación y/o exportación de la que la Argentina sea parte. Cuando el transporte de la carga no pueda ser realizado por los armadores nacionales, ya sea por insuficiencia de bodega o por no contar con buque en posición, así como también en el caso de que la participación del flete no resulte exactamente del 50 % (cincuenta por ciento), la autoridad competente llamará a conferencia de fletes, dando prioridad a la bandera del país con el que se comparte la operación cuando el costo resultase equivalente.

TITULO III

De los seguros

Artículo 24.- No será de aplicación la ley 12.988 a la actividad regulada en la presente Ley.

TITULO IV

De la amortización del buque y/o artefacto naval

Artículo 25 .- Los propietarios de los buques y/o artefactos navales que se construyan en el país a partir del dictado de la presente ley, al solo efecto de la determinación del impuesto a las ganancias, podrán practicar como quebranto una deducción de hasta un 10 % (diez por ciento) anual sobre el precio determinado en el contrato de construcción original a imputarse como previsión para la reposición de buques o artefactos navales.

TITULO V

De la duración de los beneficios

Artículo 26.- Los beneficios a los buques y/o artefactos navales que se construyan en el país a partir de la sanción de la presente ley se otorgarán en función de la antigüedad de los mismos, contada desde su primera matriculación, de acuerdo al siguiente detalle:

- a) De 1 (uno) a 3 (tres) años de antigüedad gozarán de los beneficios de la ley durante 15 (quince) años para la flota nacional y durante 7 (siete) años para la flota provisoria;
- b) De 4 (cuatro) a 6 (seis) años de antigüedad gozarán de estos beneficios durante 10 (diez) años la flota nacional y durante 4 (cuatro) años la flota provisoria;
- c) De 7 (siete) a 10 (diez) años de antigüedad gozarán de estos beneficios durante 5 (cinco) años para la flota nacional y beneficios de 1 (un) año para la flota provisoria.

A los fines de determinar el plazo de extensión de los beneficios otorgados a los buques y artefactos navales locados con opción a compra se tendrá en cuenta la edad que registrarán los mismos al momento en que deba ejercerse la opción de compra convenida.



2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

Artículo 27.- Los buques y artefactos navales indicados en los incisos a), b) y c) del artículo 5º de la presente ley gozarán de los beneficios establecidos en la misma por todo el tiempo que dure su actividad comercial bajo la matrícula nacional, siempre y cuando reúnan las condiciones de seguridad y navegabilidad, así como de preservación del medio ambiente, que fijen las normas vigentes.

Artículo 28.- En ningún caso podrán otorgarse excepciones y/o prórrogas a los plazos determinados para la importación definitiva y temporaria de los buques y/o artefactos navales, a las edades de los buques y/o artefactos navales, ni a la duración de los beneficios otorgados por la presente Ley.

CAPÍTULO V

CABOTAJE

Artículo 29 .- Reemplázase el artículo 55, inciso 10), del decreto ley 19.492, ratificado por ley 12.980, por el siguiente texto:

Inciso 10) Cabotaje nacional: es el transporte de bienes, personas y servicios auxiliares de la navegación que se realizan:

- a) Entre puertos situados en territorio argentino;
- b) Dentro de la zona económica exclusiva, ríos nacionales e internacionales de los cuales la República Argentina comparte la soberanía; y
- c) En lagos de soberanía argentina y de soberanía compartida con otras naciones.

También se considerará transporte de cabotaje al transporte de bienes, personas y la provisión de remolque de los servicios auxiliares a la navegación entre puertos situados en territorio argentino, aun cuando en su trayecto el buque hiciere escala en uno o varios puertos extranjeros, salvo en el caso del párrafo siguiente.

Si en la escala en puerto extranjero el buque cargara o descargara bienes o personas, el transporte será considerado internacional para esos bienes y personas en el tramo existente entre el puerto argentino y el puerto extranjero, o entre puertos extranjeros.



2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

CAPÍTULO VI

TRÁFICO INTERNACIONAL

Artículo 30 .- Los buques y artefactos navales indicados en el artículo 5º, incisos a), b), c), d), y e) de la presente ley, que operen con exclusividad en los tráficos internacionales no cubiertos por acuerdos bilaterales o multilaterales, gozarán de los beneficios del capítulo IV, con más una exención del 10 % (diez por ciento) sobre el impuesto a las ganancias respecto del resultado operativo que los mismos arrojen contablemente, todo ello conforme los requisitos y condiciones establecidos en el presente régimen.

CAPÍTULO VII

AUTORIDAD DE APLICACIÓN

Artículo 31.- La autoridad de aplicación de la presente ley será la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante dependiente de la Secretaría de Transporte de la Nación.

CAPÍTULO VIII

RÉGIMEN DE SANCIONES

TÍTULO I

DE LAS SANCIONES

Artículo 32.- Cuando la autoridad de aplicación, previa sustanciación del sumario correspondiente, compruebe que se ha incurrido en alguna infracción a la presente ley, aplicará una o más de las sanciones que se consignan a continuación, de acuerdo a la gravedad del ilícito y los antecedentes del infractor, sin perjuicio de las sanciones penales y/o aduaneras y/o tributarias y/o laborales y/o previsionales que pudieren corresponder.



2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

- a) Multa de 5 ‰ (cinco por mil) hasta 15% (quince por ciento) del valor del buque infractor;
- b) Suspensión total del goce de los beneficios de la presente ley e inhabilitación para operar en los tráficos de cabotaje nacional, ya sea en calidad de armador y/o locatario, por un lapso de 3 (tres) a 6 (seis) meses;
- c) Pago de los impuestos, tasas, aranceles y/o todo otro gravamen del que hubiere estado exento por aplicación de la presente ley, con más una multa del 50 % (cincuenta por ciento) del monto total que se determine;
- d) Eliminación del armador del Registro de Armadores Nacionales, con inhabilitación del mismo, y en su caso de los miembros del órgano de administración y de los respectivos accionistas, por un plazo de 5 (cinco) años, para reinscribirse en dicho registro bajo el régimen de la presente Ley.

En caso de primera reincidencia serán de aplicación conjunta las sanciones establecidas en los incisos a) y b) del presente artículo.

En caso de segunda reincidencia serán de aplicación conjunta las sanciones establecidas en los incisos a), c) y d) del presente artículo.

El no ejercicio de la opción de compra comprometida conforme artículo 7º de la presente ley hará pasible al infractor de la aplicación conjunta de las sanciones establecidas en los incisos a), c) y d) de este artículo.

El armador nacional será responsable por el incumplimiento de todos los contratos, civiles, comerciales y/o laborales, celebrados con anterioridad a la suspensión e inhabilitación y/o eliminación del Registro de Armadores Nacionales, así como también por todas las sanciones establecidas en el presente capítulo y de las restantes consecuencias derivadas del acto ilícito.

Artículo 33 .- No se podrán ingresar al país embarcaciones, sean éstas nuevas o usadas, provenientes de países que no ofrezcan el trato recíproco a la República Argentina.



2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

TITULO II

Del procedimiento sumario

Artículo 34 .- La autoridad de aplicación, ante la constatación de una infracción a la presente ley, iniciará el sumario administrativo correspondiente dentro de los 15 (quince) días hábiles de dicha constatación, e imputará la infracción al supuesto responsable de la comisión del hecho, quien dentro de los 10 (diez) días hábiles de notificado deberá presentarse a estar a derecho, efectuar su descargo, ofrecer prueba y constituir domicilio en el radio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, todo ello bajo pena de tener por reconocida la imputación, procediendo la autoridad de aplicación y sin más trámite a determinar la sanción aplicable.

Las sanciones serán notificadas al responsable y -en su caso y una vez firmes las mismas- a las reparticiones y/o organismos pertinentes.

Las sanciones impuestas serán recurribles dentro de los 5 (cinco) días hábiles de notificadas mediante recurso de reconsideración. Dicho recurso se deducirá fundadamente ante la autoridad de aplicación, quien deberá resolverlo dentro del plazo de 20 (veinte) días hábiles contados desde su interposición. El acto administrativo que resuelva el recurso de reconsideración agota la vía administrativa. Si dicho acto fuese confirmatorio de la sanción impuesta, la misma será apelable ante la Cámara Nacional en lo Contencioso Administrativo de la Capital Federal, previo depósito del importe de las multas y/o montos que correspondieren o de la aceptación de la garantía ofrecida en su caso, debiendo el recurso ser fundado en el mismo acto de su interposición.

Artículo 35.- La aplicación de las sanciones establecidas en el presente capítulo, una vez firme la resolución que las disponga -en el caso que corresponda-, deberán ser notificadas a las dependencias y organismos pertinentes a los fines de su cumplimiento.

Artículo 36.- Las multas que resulten de sentencias definitivas dictadas por infracción a la presente ley, deberán ser abonadas dentro de los 10 (diez) días hábiles de notificadas. En caso de falta de pago su cobro se regulará por las



2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

normas del libro III, título I, capítulo I, del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación (CPCCN).

Cuando las multas impuestas por la autoridad de aplicación no fueran recurridas por ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo de la Capital Federal, la falta de pago de las mismas dará lugar a la emisión de un certificado de deuda expedido conforme las normas reglamentarias, y su cobro tramitará de acuerdo a las normas previstas para las ejecuciones fiscales en el libro III, título III, capítulo 2, sección IV, del CPCCN.

Artículo 37.- Créase el Registro Nacional de Reincidencias, el que estará a cargo de la autoridad de aplicación de la presente ley, a los fines del registro de antecedentes de infractores a las disposiciones de la presente Ley.

CAPÍTULO IX DISPOSICIONES FINALES

TITULO I

Derogación de normas vigentes

Artículo 38.- Deróganse los decretos 1.772/91, 2.094/93 y 2.733/93; el artículo 13 y el inciso g), del artículo 35 del decreto 817/92.

TITULO II

Disposiciones transitorias

Artículo 39.- Los buques y artefactos navales amparados por los decretos 1.772/91, 2.094/93 y 2.733/93 deberán reinscribirse en el Registro Nacional de Buques en el término de 90 (noventa) días corridos contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 40.- La presente ley entrará en vigencia a los 30 (treinta) días de su publicación en el Boletín Oficial.



2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

Artículo 41.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.



2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

Esta iniciativa fue inicialmente presentada por Diputados Claudio LOZANO, Ricardo CUCCOVILLO, Víctor DE GENNARO, Edgardo DEPETRI, Graciela VILLATA, Carlos BROWN, Victoria DONDA PEREZ, Ricardo ALFONSIN, Antonio RIESTRA, Hermes BINNER, y Juan Carlos ZABALZA en el año 2014- por Expediente N° 1481-D-2014, perdiendo estado parlamentario. Posteriormente este proyecto fue presentado por Diputado Remo CARLOTTO y por la Diputada Magdalena SIERRA. Esta presentación se realiza respetando el espíritu del proyecto original.

Debido a nuestra posición geográfica con relación a los centros de consumo del mundo, casi el 90 % de nuestro comercio exterior se transporta por agua.

El volumen de las transacciones supera anualmente los 120.000 millones de dólares, calculándose que ello genera fletes, en igual período, del orden de los 6.000 millones de dólares. Cualquier país que se precie, aspira cuanto menos a transportar con empresas nacionales los productos que importa, que en nuestro caso ascienden aproximadamente a la mitad del volumen del intercambio.

La globalización se ha caracterizado entre otros aspectos, por la reducción en los costos del transporte y de las comunicaciones, manifestándose con una fuerte concentración de empresas navieras y una marcada competencia en el mercado de fletes.

Desde el Poder Ejecutivo nacional se establecieron paliativos por intermedio de un conjunto de normas de carácter provisorio, dejando la iniciativa de la definición de la política naviera de nuestro país al Poder Legislativo nacional con la sanción de un nuevo marco legal aplicable a los buques y artefactos navales inscritos en registros de jurisdicción nacional.

Esta ley, a través de un único registro de matrícula nacional, procura recuperar e incrementar la participación del armamento nacional en los fletes generados por nuestro comercio exterior, sin soslayar la demanda del comercio interior. El



2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

objetivo es obtener un ingreso genuino de divisas en concepto de fletes, del orden de 3.000 millones de dólares anuales.

A través del modelo concebido, se crean ventajas competitivas transparentes y eficaces para la actividad del transporte por agua, de entidad suficiente para maximizar la potencialidad de todos los agentes económicos que interactúan en la industria naviera, con vistas a la consolidación de un fuerte sector económico a mediano plazo, con proyección regional.

El régimen de la ley se estructura a partir de los buques y artefactos navales que hoy operan en la matrícula nacional, así como los construidos localmente, creando las condiciones para incrementar sustancialmente la capacidad de transporte, a través de la incorporación de unidades provenientes del mercado de segunda mano; y las locaciones a casco desnudo con y sin opción a compra.

La promoción de la actividad del transporte por agua, contempla una serie de beneficios y exenciones impositivas en función del capital de riesgo proveniente del sector privado.

Para la determinación de las exenciones y beneficios, se ha tenido especialmente en cuenta que los ingresos fiscales actuales generados por la actividad de transporte por agua son sumamente exiguos, en razón a que la mayoría de la bodega se encuentra operando desde banderas extranjeras.

Con el régimen propuesto se pretende que este sector genere recursos genuinos y contribuya en forma sostenida al incremento de la recaudación fiscal nacional, no produciendo perjuicio fiscal alguno.

En el marco de la política nacional de empleo, el objetivo es generar puestos de trabajo para la mano de obra nacional con costos competitivos.

En materia laboral, conforme con la doctrina y jurisprudencia de aplicación al trabajo a bordo, se reconoce que conforme la naturaleza y modalidad de la actividad del transporte por agua, el régimen laboral aplicable al personal enrolado en los buques y artefactos navales amparados por la ley, se encuentra regulado por un régimen jurídico específico.

Asimismo, se establece un régimen de sanciones ante eventuales incumplimientos de los compromisos asumidos por los armadores nacionales, creándose a su vez un Registro de Armadores Nacionales.



2021 – Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. Cesar Milstein

La crítica situación por la que atraviesa la economía nacional torna necesario un rápido tratamiento y aprobación de este nuevo marco jurídico que, a criterio de los proponentes, satisfará los requerimientos mínimos e imprescindibles de la actividad del transporte por agua de nuestro país.

A efectos de que las erogaciones de divisas hacia el extranjero producidas por la locación y/o compra de buques y artefactos navales sean correspondidas con inversiones de carácter compensatorio en astilleros argentinos, la presente ley establece cupos escalonados temporalmente de manera de alcanzar progresivamente una proporción justa entre lo que se construye en el país y lo que se importa desde el extranjero, habida cuenta de que la riqueza que permite esas inversiones son los fletes que genera la República Argentina.

A efectos de eliminar la desventaja que sufren los armadores argentinos respecto de los extranjeros que gozan de protecciones, reservas y subsidios en sus países de origen, la presente ley establece una reserva de cargas a favor de los armadores argentinos regulada por la autoridad competente (artículo 23).

A efectos de equiparar las condiciones de oferta de los astilleros argentinos hacia los armadores argentinos, con las que las flotas extranjeras disfrutaban en sus países o regiones de origen, esta ley prevé que la autoridad competente proponga un financiamiento específico para la industria naval argentina (artículo 20).

Por lo expuesto, es que solicito a mis pares me acompañen el presente proyecto de ley.