

*El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina,
reunidos en Congreso, sancionan con fuerza de*

LEY

REGISTRO ARGENTINO DE BUQUES INTERNACIONAL Y NACIONAL DE TRANSPORTE SEGUNDO REGISTRO NACIONAL

Artículo 1° .-. El presente régimen tiene por objeto:

- a) El crecimiento autosustentable de la flota mercante nacional.
- b) La consolidación y el incremento de la participación de la flota mercante argentina en los fletes generados por el cabotaje nacional, los tráficos internacionales y la Hidrovía Paraguay Paraná;
- c) A través del crecimiento de la flota mercante nacional y su mayor participación en el comercio nacional e internacional, generar nuevas fuentes de trabajo para las tripulaciones argentinas, para la industria naval argentina y para todas las actividades del sector.

Artículo 2° .- Créase el Registro Argentino de Buques Internacional y Nacional de Transporte (RABINT) en el ámbito de la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS; VÍAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE, donde se podrán inscribir buques destinados al tráfico de cargas de cabotaje e internacional, ya sea de carácter fluvial o marítimo.

A los efectos de inscribir uno o más buques en el Registro Argentino de Buques Internacional y Nacional de Transporte se deberá cumplir con los siguientes requisitos, acreditándolas ante la Autoridad de Aplicación:

- a) Acreditar propiedad y/o derechos sobre el buque e inscripción como armador nacional en los términos de la Ley 27.419.
- b) Poder especial para la registración y, en su caso, copia certificada de decisión societaria de inscribir el buque;
- c) En el caso de personas físicas, tener domicilio real en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y estar inscripta en el Puerto de Ushuaia ante la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP).
- d) En caso de personas jurídicas, estar debidamente constituida en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y estar dedicada a la navegación fluvial y/o de ultramar con su sede social inscripta y asiento principal de sus negocios dentro de la provincia.
- e) Condiciones de seguridad e idoneidad: los buques inscriptos deberán reunir las condiciones de seguridad previstas en las convenciones internacionales vigentes y ratificadas por la República Argentina al momento de la inscripción, lo que podrá acreditarse con certificados expedidos por la Prefectura Naval Argentina, o por una

Sociedad de Clasificación inscrita en la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS).

Dentro de los cinco (5) días de presentada la documentación referida precedentemente, la Autoridad de Aplicación deberá expedirse mediante resolución fundada concediendo o denegando la autorización a que se refiere en el artículo 11° de la presente ley. Vencido este plazo sin producirse la resolución antedicha, la autorización en cuestión se considerará automáticamente concedida.

Artículo 3°.- Gozarán de los beneficios promocionales establecidos en este capítulo los Armadores Nacionales inscriptos en el Registro Argentino de Buques de Transporte Internacional respecto de los buques que hayan inscripto en dicho registro. Estos buques a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, tributarán un Derecho de Importación de Extrazona (D.I.E) equivalente al cero por ciento (0%).

Artículo 4°.- Los aportes y contribuciones al Régimen Nacional de la Seguridad Social correspondientes al personal nacional enrolado en los buques referidos en el artículo 2°, se regirán por lo dispuesto en las normas nacionales vigentes, con la salvedad dispuesta en el artículo siguiente.

Artículo 5°.- En función del presente régimen promocional, la totalidad de los aportes y contribuciones al Régimen Nacional de la Seguridad Social y/o aportes y contribuciones gremiales que pudiera corresponder al personal nacional enrolado en los buques referidos en el artículo 2° serán abonados íntegramente por el Estado Nacional a través de la afectación de los fondos recaudados por aplicación del impuesto al tonelaje creado en el artículo 7 y° dispuesta en el artículo 8°. El personal enrolado en los buques inscriptos en el RABINT estará exento del pago del impuesto a las ganancias en relación con las tareas que se lleven a cabo en dichos buques.

Artículo 6°.- Los buques referidos en el artículo 2° y las empresas navieras que los operen respecto de las operaciones de transporte que se lleven a cabo con dichos buques gozarán de un régimen tributario en función del cual, por todas sus actividades relacionadas con el transporte de cargas, sea de carácter fluvial y/o marítimo, sólo pagarán el impuesto al tonelaje, conforme se lo define en los artículos subsiguientes, quedando exentos del pago de todo otro tributo que hubiera podido corresponder por la actividad que desarrollan.

Artículo 7°.- El impuesto al tonelaje consistirá en un pago anual único que los Armadores Nacionales que operen los buques referidos en el artículo 2° deberán abonar en relación con cada buque que tengan inscripto en el Registro Argentino de Buques Internacional y Nacional de Transporte. Dicho pago consistirá en una suma fija, calculable en función de las toneladas de registro neto correspondientes a los buques inscriptos, a pagar al finalizar el año en el que se utilizaron los buques, de acuerdo con la tabla que se inserta a continuación. En caso de cesar la inscripción de un buque en el Registro Argentino de Buques Internacional y Nacional de Transporte, el impuesto al tonelaje correspondiente al año en que cesó la inscripción se prorrateará en función de la cantidad de días del año que el buque estuvo efectivamente inscripto.

Los montos anuales a pagar serán abonados en UP (Unidades de Pesca) según lo establecido por la Ley 27564, de RÉGIMEN FEDERAL DE PESCA acorde a una escala en toneladas de registro neto cuyas categorías van de 0 a 1000 toneladas; de 1001 a 10000 toneladas, de 10001 toneladas a 25000 toneladas, y de más de 25000 toneladas; a determinar en la reglamentación del presente proyecto

ESCALA EN TONELADAS DE REGISTRO NETO	MONTO ANUAL A PAGAR
0 – 1000 TN	
1001 – 10000 TN	
10001 – 25000 TN	
MAS DE 25000 TN	

Artículo 8 °.- El impuesto al tonelaje se encontrará afectado y será aplicado al pago de los aportes y contribuciones al Régimen Nacional de la Seguridad Social, aportes y contribuciones a obras sociales y/o gremiales; como también el impuesto a las ganancias que pudiera corresponder a los trabajadores nacionales que lleven a cabo tareas en los buques referidos en el artículo 2°. El excedente de lo recaudado será afectado a rentas generales. La falta de pago en término del impuesto mencionado, dará lugar a la eliminación del registro del/los buque/s moroso/s, no pudiendo volver a inscribirse, por el plazo de dos años.

Artículo 9°.- Los derechos otorgados mediante la presente ley son de carácter personal, correspondiendo únicamente a las personas que cumplan con los requisitos impuestos para su goce, no pudiendo ser cedidos ni transferidos por ningún título a terceros.

Artículo 10.- La inscripción en el Registro Argentino de Buques de Transporte Internacional y Nacional, confiere al buque cuya propiedad se inscriba la nacionalidad argentina y el derecho de enarbolar el pabellón nacional.

La inscripción en el Registro Argentino de Buques Internacional y Nacional de Transporte de buques extranjeros arrendados a casco desnudo, o bajo operación de Armadores Nacionales en virtud de otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque, confiere a dichos buques el tratamiento de bandera nacional, a todos los fines de la navegación, comunicación y comercio, de cabotaje, en los términos del artículo 2° de la presente ley, e internacional, conforme lo que se prescribe en este capítulo. Estos buques estarán en segundo lugar de prioridad después de los buques del primer registro cuando sean solicitadas excepciones a la ley de cabotaje nacional.

Los buques inscriptos en el presente régimen, deberán ser tripulados exclusivamente por personal inscripto en el Registro Nacional de Personal de la Navegación, debiendo acordarse nuevas condiciones laborales entre las entidades gremiales representativas del sector. Estas condiciones nunca serán inferiores a las prescritas en los convenios de la International Transport Federation (ITF).

Artículo 11.- Quedan excluidos del régimen establecido en la presente ley:

- a) Los buques públicos;
- b) Los buques militares y de policía;
- c) Los destinados a las actividades de juegos de azar;
- d) Los buques dedicados a actividades deportivas y de recreación sin fines comerciales;
- e) Las actividades pesqueras y los buques dedicados a actividades pesqueras;
- f) Los buques destinados a actividades científicas y/o de investigación, cualesquiera sean su porte y características, con capacidad operativa marítima, fluvial y/o lacustre;

Artículo 12.- El Registro Argentino de Buques Internacional y Nacional de Transporte es público. Todo interesado puede obtener certificación de sus anotaciones, solicitándolo a la autoridad encargada de aquél.

Artículo 13.- Dentro de los sesenta (60) días de la entrada en vigencia de la presente ley el Poder Ejecutivo Nacional deberá emitir la reglamentación de funcionamiento del Registro Argentino de Buques de Transporte Internacional. Hasta tanto se emita la pertinente reglamentación, a los efectos de la inmediata puesta en funcionamiento del registro, será aplicable a su funcionamiento lo previsto en la Ley N° 19.170.

Artículo 14.- Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.



HECTOR ANTONIO STEFANI
DIPUTADO NACIONAL

Autor: Diputado Hector Antonio Stefani

FUNDAMENTOS

Señor presidente;

El presente proyecto de ley, constituyendo una reproducción del expediente 5219-D-2020, persigue procurar las condiciones necesarias para velar por el crecimiento auto-sustentable de la flota mercante nacional; consolidar el crecimiento y la participación de la flota mercante argentina en los fletes generados por el cabotaje nacional y tráfico internacional; y aumentar la participación de la misma en el comercio marítimo y fluvial, así como promover el desarrollo de la industria naval argentina.

Nuestro país padece una serie de problemas estructurales y sistémicos en materia naval y mercantil que deben ser corregidos de manera imperiosa a los efectos de recuperar la actividad naviera que supimos tener y desarrollar. Para ello es preciso promover distintas medidas, proyectos y políticas públicas que solo se pueden llevar a cabo si se realizan con diálogo, mediante el consenso y sincerando las diversas falencias que rigen hoy en día, así como las obstrucciones que hay y los múltiples desafíos y dificultades que atraviesan cada uno de los actores.

Debido al hecho de que el problema que padecemos en la materia es sistémico, las variables que debemos abordar son múltiples. Por un lado, es imperante trabajar sobre la operatividad portuaria con la que contamos hoy en día; por otro lado, es necesario aunar esfuerzos conjuntos con el sector sindical; coordinar con los astilleros de nuestro país y articular con las aduanas y su régimen. Los sectores en su conjunto que componen al sistema de navegación y comercio pueden modificar funcionamientos con el objeto de modernizar la actividad, tornarla más eficiente, y devenir más competitiva frente a los otros países.

La marina mercante es capaz de dinamizar múltiples sectores conexos como servicios portuarios, la política de navegación y los servicios ligados a ella, la pesca, y la industria naval entre otras. Todas estas contemplan una enorme producción que genera puestos de trabajo y supone infraestructuras y estructuras que hacen al comercio internacional. El bajo costo de transporte marítimo es una constante a nivel nacional y, a modo ejemplo, acorde a la Bolsa de Comercio de Rosario, solo un 1% de las cargas se transportan por vía marítima en nuestro país aún cuando este es el modo de transporte más barato. Al no ser utilizado el transporte marítimo como debiera, nuestro país encarece el costo de la carga. Más aún, en el próximo contexto "post-pandemia" la exportación de alimentos, entre otros bienes, serán sustanciales para la reactivación y crecimiento de la economía pero el costo y los precios lo podrán establecer aquellos que tienen transporte; y la Argentina ha reducido drásticamente su política naviera dándole así la espalda al mar y al comercio internacional. Acorde al centro de Patronos y Oficiales Fluviales de Pesca y de Cabotaje Marítimo, la Argentina pierde por año entre 5 y 6 millones de dólares por no tener buques de bandera argentina; y ello implica pérdida de divisas en la cadena logística, incluyendo servicios y empresas vinculadas al comercio exterior. En el comercio exterior casi el 100% de los buques son de bandera extranjera mientras que en el comercio interior sólo se utiliza la hidrovía y el litoral marítimo argentino en un 1%, con el agravante que en el 98% del transporte en la hidrovía se realiza con buques de bandera de los limítrofes.

La Argentina precisa a modo imperante proponer una serie de diversas políticas para desarrollar en los próximos 20 años la industria naval y la marina mercante a los efectos de potencial el desarrollo económico I pos-pandemia de la Argentina, y sin una marina mercante nacional, sin revisar la carga impositiva y la presión fiscal en los distintos rubros vinculados del sector, sin mejoras en la infraestructura y modernización de estos sectores ellos será sumamente dificultoso. En consecuencia, el presente proyecto se propone a dar uno de los primeros pasos en esa dirección proponiendo un segundo registro revierta el actual sistema de incentivos y de carga impositiva y fiscal para aumentar la flota argentina.

El 30 de septiembre de 1960 se creó mediante la Ley N° 15.751 la Empresa Líneas Marítimas Argentinas, mayormente conocida como ELMA, en la que se reunía una flota de casi 60 buques mediante la fusión de las naves de la FANU (Flota Argentina de Navegación de Ultramar, que habían pasado a manos del Estado en 1949) y aquellos de la FME (Administración General de la Flota Mercante del Estado que había sido creada en 1941 dada la falta de bodegas debido a la Segunda Guerra Mundial), ambas empresas estatales independientes. ELMA no solo nutrió sus filas con naves con las que contaba el Estado hasta ese entonces sino que también incorporó buques construidos en Yugoslavia, España, Alemania y Escocia en conjunto a la adquisición de buques construidos por Astilleros y Fábricas Navales del Estado (AFNE) y ASTRASA posteriormente. Con más de 60 buques y sedes esparcidas en todo el territorio nacional, ELMA evidenció el esplendor y orgullo de poseer una flota de bandera nacional, la cual supo ser la quinta flota mundial en lo que refiere a marina mercante realizando viajes de carga y de pasajeros en 5 rutas establecidas: Mar del Norte, Mediterráneo, Costa Este de América, Costa Oeste de América y Oriente. Cabe destacar que sólo ELMA participaba en el 40 % del comercio internacional y otrora al Decreto 1772/91 la flota nacional transportaba el 85 % del comercio argentino. En 1991 se vendieron los primeros 10 buques, en 1992 se intentó la privatización total sin tener éxito, en 1994 se privatizaron las líneas más rentables: Mar del Norte, Mediterráneo y Costa Este de América, y las restantes fueron sencillamente desafectas, pese al costo y esfuerzo para su implementación. En 1994 finalizó el acuerdo iniciado en 1963 por el cual ELMA proporcionaba uno o dos, acorde a su oportunidad, de sus unidades para el cumplimiento del rol de Buque Escuela embarcando a cadetes de segundo año de la ENN. Asimismo, los incrementos en los costos de tripulación en los últimos años superaron largamente el que hoy tienen buques similares que operan en el tráfico internacional, incluso en el cabotaje de otros países. A esto se le sumó que los sindicatos exigieron el embarco de más tripulantes, con lo cual la dotación de explotación fue superior a la media. La ecuación hizo inviable poder competir y operar en el tráfico internacional o regional con buques de bandera argentina, esto pese a considerar la devaluación que sufrió la moneda nacional. En 1997 se vendieron los últimos 6 buques desapareciendo ELMA. En 1997 se entregaron los últimos seis buques (cuatro portacontenedores y dos frigoríficos) de la empresa. Según la Coordinadora de Centrales sindicales del Cono Sur, para el año 2000 el 81,9 % del comercio exterior argentino se hacía por vía marítima pero lamentablemente con buques de terceras banderas.

Uno de los grandes desafíos consiste en la reducción de los costos logísticos y de exportación, donde actualmente el país no se sitúa favorablemente en los rankings internacionales. La Argentina precisa modificar la matriz logística del país y equilibrar los medios de transporte que se utilizan. En la actualidad solo el 4% de las mercaderías utilizan el sistema ferroviario mientras que, según datos de la Asociación Argentina de Logística Empresaria en base a informes de ACOVI, el 93% de la producción argentina se traslada vía terrestre mediante el transporte tradicional y solo el 5% se hace por vía férrea. Acorde al Ministerio de Transporte de la Nación, si tan solo se transportará el 15% de

carga por tren se reducirá hasta 50% el costo que implica hoy el camión, y el beneficio de tal cambio sería el de abaratar los costos marítimos de traslado de mercadería de todas las economías regionales y las pequeñas y grandes empresas.

En el año 2011, el 84% de todo lo que se transportaba en la República Argentina era transportado en camión; el 14,4% en tren, y el 1,5% en barcaza; mientras que en países del norte de Europa la proporción era para el mismo año 40% por ruta, 50% por vía férrea y 10% por hidrovía, evidenciando que la Argentina demandaba una mejora en su eficiencia logística. El Banco Mundial recomendó en el 2011 en su "Estudio sobre eficiencia logística" que la Argentina equilibre su sistema de transporte y vire hacia un polimodal.

Acorde al ingeniero y consultor internacional en infraestructuras y transportes, Gustavo Anshutz, por economía de transporte se debe perseguir que el camión no realice más de 400 kilómetros; el ferrocarril no más de 1000 y el transporte marítimo y/o fluvial de 1000 en adelante. Dicho dato se condice con la recomendación del Presidente de Trenes Argentinos Carga, Ezequiel Lemos, quien resalta que el camión es eficiente para distancias menores a los 400 kilómetros, como sucede en Europa, siendo la otra opción las hidrovías y las líneas férreas. En la misma línea, el "Libro Blanco" de la Comunidad Europea promueve impulsar el transporte fluvial y marítimo lo máximo posible, incluso transportando camiones en ferry para aprovechar el medio acuático, descongestionar las carreteras y ahorrar, entre otros costos, en combustible como ha constituido el ejemplo de la ruta Génova-Barcelona que en lugar de ser cubierta por medio de rodados se la recorre con ferries que trasladan camiones.

En el 2011, los distintos factores que recortan la eficiencia logística fueron enumerados en un trabajo elaborado por Carlos Musante, director técnico de CEDOL Logística: mal pavimento que provoca mayor consumo de los neumáticos y de gasoil, cortes de ruta, y modificaciones en la cantidad de horas trabajadas en conjunto a la inseguridad propia de los trayectos. No son los únicos obstáculos para este negocio, ya que la inflación en dólares suele dificultar al área: mientras que la moneda estadounidense subió 325% desde diciembre de 2001 al 2012, los costos logísticos se incrementaron 911% en el mismo periodo, según el informe elaborado por CEDOL y la Universidad Tecnológica Nacional. Por otro lado, el combustible y mano de obra representan hasta el 70% de ese costo hasta hace 4 años: el primero había aumentado un 1213% y el segundo 835%. Otros componentes que afectan considerablemente al sector logístico, haciendo que las tarifas sean altas y que se impida competir con otras regiones, ha sido la estructura impositiva que, según empresarios del sector de transporte de carga, ronda el 37% de los costos, a diferencia del promedio de Latinoamérica que ronda el 22%.

Actualmente, no solo la Patagonia cuenta con una línea férrea casi inexistente sino también que el transporte de cargas por barco, que en primera instancia supo cumplir un rol fundamental en materia de fomento y desarrollo, ha quedado desarticulada; por lo que el servicio regular que prestaba ha quedado interrumpido. Esto deriva a que la mayor parte de la carga, desde y hacia la región patagónica, se realice mediante transporte carretero, lo cual eleva considerablemente los valores de los productos, restando competitividad, y alza en el costo de vida de sus habitantes.

Consecuentemente, proponemos, por medio de la presente, la reactivación del transporte de cargas por vía marítima y fluvial mediante el establecimiento de un segundo registro argentino de buques que presente ventajas comparativas y revertir la baja de registros de buques de bandera extranjera en nuestro país. La Argentina precisa modificar la matriz logística del país y equilibrar los medios de transporte que se utilizan y este proyecto se presenta como una de las primeras de las diversas políticas que precisamos

para desarrollar en los próximos 20 años la industria naval y la marina mercante a los efectos de potencial el desarrollo económico. Consecuentemente, el presente proyecto se propone a dar uno de los primeros pasos en esa dirección proponiendo un segundo registro revierta el actual sistema de incentivos y de carga impositiva y fiscal para aumentar la flota argentina y reducir los costos logísticos.

Por los motivos expuestos, solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto de ley.



HECTOR ANTONIO STEFANI
DIPUTADO NACIONAL

Autor: Diputado Hector Antonio Stefani