



PROYECTO DE LEY

Desarrollo y Promoción de la Marina Mercante Nacional

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación sancionan con fuerza de Ley

CAPÍTULO I

RÉGIMEN DE PROMOCIÓN PARA EL DESARROLLO DEL TRÁFICO DE CABOTAJE NACIONAL

Artículo 1°. - Modifíquese el inciso g) del artículo 3 de la ley 27.419 el que quedará redactado de la siguiente manera:

“inciso g) Los buques destinados a actividades científicas y/o de investigación, sin fines comerciales, cualquiera sea su porte y características, con capacidad operativa marítima, fluvial y/o lacustre.”

Artículo 2°. - Modifíquese el artículo 10 de la Ley 27.419 que quedará redactado de la siguiente forma:

“Artículo 10.- Los armadores inscriptos en el Registro de Armadores Nacionales creado por el artículo 6°, por las actividades comprendidas en la presente ley, que presten servicios de transporte marítimo o fluvial de carga, podrán computar como pago a cuenta del impuesto a las ganancias -Texto Ordenado por Decreto 824/19 (B.O. 05/12/19)- y/o al impuesto al valor agregado -Texto Ordenado por Decreto 280/97 (B.O. 26/3/97)- y sus correspondientes anticipos, atribuibles a dicha prestaciones, el sesenta por ciento (60%) de las contribuciones previsionales aportadas al sistema integrado previsional argentino, efectuadas en el respectivo periodo fiscal por el término de cinco (5) años.

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

Artículo 3°. - Agréguese el artículo 10 bis a la Ley 27.419, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“Artículo 10 bis.- El personal embarcado en buques o artefactos navales comprendidos en el presente régimen, quedará exceptuado del pago del Impuesto a las Ganancias, Impuesto Cédular sobre los Mayores Ingresos conforme al Capítulo III de la Ley 27.725 o aquel que en el futuro lo reemplace todos aquellos ingresos devengados en rubros que compensen, de una forma u otra, la permanencia en sus puestos de trabajo a bordo, en exceso de la jornada normal de trabajo de ocho horas, tales como responsabilidad jerárquica, plus operativo, horas suplementarias, francos compensatorios y feriados nacionales o sus equivalentes.

Artículo 4°. - Modifíquese el artículo 12 de la ley 27.419 el que quedará redactado de la siguiente manera:

“artículo 12.- El combustible que efectivamente consuman los buques y artefactos navales en actividad comprendidos en el presente régimen, estarán eximidos en un cincuenta por ciento (50%) del Impuesto sobre los Combustibles Líquidos y al Dióxido de Carbono, previsto en el Título III de la Ley N° 23.966 (t.o. 1998) y sus modificatorias; del Impuesto sobre el Gas Oil establecido por la Ley N° 26.028 y sus modificatorias de todo otro tributo específico que en el futuro se imponga.

La autoridad de aplicación deberá establecer, en un plazo de 90 días contados desde la vigencia de la presente ley, un régimen de promoción diferenciado para aquellos armadores nacionales que incorporen nuevas tecnologías y combustibles más limpios y/o amigables con el medio ambiente que tiendan a igualar estándares internacionales normados sobre reducción de emisión de gases de efecto invernadero”

Artículo 5°. - Prorrógase el plazo previsto en el primer párrafo del artículo 13° de la Ley N° 27.419, el cual vencerá a los CINCO (5) años contados a partir de la entrada en vigencia de la presente.

Artículo 6°. - Modifíquense los párrafos segundo y tercero del artículo 13° de la Ley N° 27.419, los que quedarán redactados de la siguiente manera:

“Las importaciones para consumo de insumos y repuestos para reparaciones y/o modernizaciones de equipos adquiridos por parte de armadores nacionales tributarán un Derecho de Importación de Extrazona (D.I.E) equivalente al CERO por ciento (0%), en caso de no ser producidos en el país o ante la falta de disponibilidad de los mismos en tiempos y valores razonables, a criterio de la autoridad de aplicación. Si los mismos fueran producidos en el país, deberán contar con las certificaciones nacionales e internacionales correspondientes.

La condición de buque nuevo sin uso se mantendrá aun cuando el buque adquirido nuevo sin uso en el exterior, realice operaciones durante un máximo de SEIS (6) meses antes de su primer ingreso a un puerto de la República Argentina en tanto se dé cumplimiento a la totalidad de los requerimientos exigidos por la presente ley para gozar de los beneficios que la misma establece”.

Artículo 7°. – Modifíquese el artículo 14° de la Ley N° 27.419, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, y por un término de cinco (5) años, los buques y artefactos navales con propulsión propia usados de hasta quince (15) años de antigüedad, comprendidos en el presente régimen e importados de manera definitiva, serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva.

En el caso de que el armador posea buques y/o artefactos navales en construcción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional, éste gozará de una prórroga de dos (2) años contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley para importar buques y artefactos navales con propulsión propia usados de hasta quince (15) años de antigüedad con características similares a los que el armador tenga en construcción en el país.

Los remolcadores de empuje para navegación fluvial de más de siete (7) años de antigüedad y hasta veinticinco (25) años de antigüedad al momento de entrada en vigencia de la presente ley, comprendidos en el régimen previsto en la ley 27419, y que sean reconstruidos en más de un

setenta por ciento (70%) sobre el valor del buque previo a su reconstrucción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva. Para acceder a este beneficio deberán incorporarse, en el curso de la reconstrucción, actualizaciones tecnológicas que incluyan una mayor eficiencia energética.

Los buques y/o artefactos navales que, al momento o en cualquier momento de los últimos cinco (5) años anteriores a la entrada en vigencia de la presente ley, gozarán del tratamiento de bandera nacional previsto en el decreto 1.010/2004 y/o en el decreto 1.022/2006, y/o en la ley 27.419, serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva”

Artículo 8°. - Incorpórese como último párrafo del artículo 15 de la ley 27.419 el siguiente texto:

“A partir de la solicitud de autorización para incorporar un buque o artefacto naval a la matrícula nacional, la autoridad de aplicación podrá otorgarles provisionalmente el tratamiento de bandera nacional, a todos los fines de la navegación de cabotaje. Dicho beneficio provisional se extinguirá de pleno derecho con la incorporación definitiva a la matrícula nacional o su desistimiento o caducidad del procedimiento o por el transcurso del plazo previsto en el primer párrafo de este artículo, lo que ocurra primero. Los organismos con competencia en materia de construcción naval y evaluación de navegabilidad deberán ajustar sus procedimientos a fin de expedir en no más de treinta (30) días hábiles, los certificados y cualquier otra documentación necesaria para habilitar provisionalmente la navegación y operación del buque o artefacto naval en el cabotaje, bajo el apercibimiento de lo previsto en el primer párrafo de este artículo. Dicha documentación, sin perjuicio de los requisitos establecidos por el art. 52 incisos b) y c) y el art. 53 de la Ley 20.094, deberá ser emitida ante la sola presentación por parte del interesado del certificado de clase emitido por una sociedad de clasificación integrante de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación. Durante la vigencia del beneficio provisional, la operación de los buques o artefactos navales quedará comprendida en la legislación tributaria argentina y los mismos deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino o residente, de acuerdo a lo establecido en los artículos 112, 142 y 143 de la ley 20.094, quedando los contratos de ajuste que se celebren en el marco de los respectivos convenios colectivos de trabajo, bajo jurisdicción administrativa y judicial argentina.

En caso de desistimiento o caducidad de cualquiera de los procedimientos para la incorporación del buque o artefacto naval, el armador solicitante será sancionado con multa equivalente al triple del valor del flete o de los servicios efectuados durante la vigencia del tratamiento provisional. La autoridad de aplicación determinará el valor del flete o del servicio sobre el que se aplicará la multa. La Prefectura Naval Argentina será el organismo de fiscalización y, en tal sentido, constatada prima facie la caducidad del procedimiento o su desistimiento, dispondrá la interdicción de salida del buque o artefacto naval en puerto. Esa circunstancia deberá ser comunicada al Cónsul respectivo y la medida se mantendrá hasta el depósito del importe de la multa o hasta la presentación de garantía a satisfacción de la autoridad de aplicación. El infractor podrá, dentro de los CINCO (5) días de notificada la sanción interponer recurso administrativo ante la autoridad de aplicación. La resolución que recaiga será apelable dentro de los CINCO (5) días, ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.”



Artículo 9°. - Modifíquese el primer párrafo del artículo 20 de la ley 27419 el que quedará redactado de la siguiente manera:

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

CAPÍTULO II

RÉGIMEN DE INCORPORACIÓN, AMORTIZACIÓN Y EXENCIÓN PARA EL REGISTRO DE ARMADORES NACIONALES

Artículo 10. - Los armadores inscriptos en el Registro de Armadores Nacionales, podrán optar por el siguiente régimen de amortización de inversiones:

a) Las inversiones en bienes de capital para la realización de la actividad naviera realizada con buques comprendidos en el presente régimen se podrán amortizar de la siguiente manera: El sesenta por ciento (60 %) del monto total invertido en el ejercicio fiscal en el que se produzca la habilitación de la mencionada inversión; y el cuarenta por ciento (40 %) restante en partes iguales en los cuatro (4) años siguientes;

b) Las demás inversiones realizadas para la actividad naviera en buques comprendidos en el presente régimen tales como maquinarias, equipos, unidades de transporte e instalaciones, hasta en 5 años a partir de la puesta en funcionamiento;

Artículo 11. - Los armadores inscriptos en el presente régimen que incorporen al registro Nacional de Buques artefactos navales y/o buques que cumplan simultáneamente las condiciones de ser nuevos y haber sido construidos en el país, gozarán de los siguientes beneficios:

a) Si dichos buques superasen el treinta por ciento (30%) del tonelaje o capacidad de bodega o de potencia de máquinas del total de sus buques en actividad y registrados como de su propiedad, y/o locados a casco desnudo, se aplicará en favor del armador respectivo, una exención en el Pago del Impuesto a las Ganancias (Texto Ordenado por Decreto 824/19 (B.O. 05/12/19) que deba abonar por la totalidad de su flota del treinta por ciento (30%).

b) Si dichos buques superasen el cuarenta por ciento (40%) del tonelaje o capacidad de bodega o de potencia de máquinas del total de sus buques en actividad y registrados como de su propiedad, y/o locados a casco desnudo, se aplicará en favor del armador respectivo, una exención en el Pago del Impuesto a las Ganancias Texto Ordenado por Decreto 824/19 (B.O. 05/12/19) que deba abonar por la totalidad de su flota del cincuenta por ciento (50%).

c) Si dichos buques superasen el cuarenta por ciento (50%) del tonelaje o capacidad de bodega o de potencia de máquinas del total de sus buques en actividad y registrados como de su propiedad, y/o locados a casco desnudo, se aplicará en favor del armador respectivo, una exención en el Pago del Impuesto a las Ganancias Texto Ordenado por Decreto 824/19 (B.O. 05/12/19) que deba abonar por la totalidad de su flota del ochenta por ciento (80%).



Los armadores inscriptos en el presente Régimen que hayan incorporado al Registro Nacional de Buques, buques y/o artefactos navales construidos en el país, a partir de la entrada en vigencia del Decreto 1010/2004 gozarán de idénticos beneficios a los establecidos en el presente inciso.

Artículo 12. - Exímese del pago de la tarifa de peaje, balizamiento, señalización, dragado, redragado o cualquier otro costo por uso de la vía fluvial a los buques y/o artefactos navales comprendidos en el presente régimen dedicados tanto al cabotaje nacional (en los términos del Decreto Ley N° 19.492/44 ratificado por la Ley N° 12.980 y modificado por la ley 26.778), como a la navegación internacional.

CAPÍTULO III

FONDO DE FORMACION Y CAPACITACION DEL PERSONAL EMBARCADO

Artículo 13. - Créase el Fondo de Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la Marina Mercante en el marco establecido por el artículo 32º de la Ley N° 27.419, el cual tendrá por objeto el financiamiento de las Escuelas de Formación y Capacitación del personal de la Marina Mercante dependientes de la Prefectura Naval Argentina, la Armada Argentina y de los Sindicatos del Personal Embarcado de la Marina Mercante, así como la adquisición de simuladores de navegación para dichas escuelas.

A efectos de la constitución de este Fondo, el flete generado por las embarcaciones extranjeras que operen en puertos, terminales marítimas o fluviales o en aguas jurisdiccionales argentinas, mediante excepciones previstas en el artículo 6º de la Ley N° 19.491/44, Ley N° 12.980 modificado por la Ley N° 27.445, estará sujeto al pago de un gravamen equivalente al 0,01% de su valor, con destino al mismo. El Fondo también se integrará con los montos provenientes de las multas establecidas en el Artículo 48º de la misma normativa y modificado por Ley 26.778.

Artículo 14. - De conformidad con los principios establecidos en el art. 30 de la ley 27.419, a los efectos de tramitar una excepción a la ley de cabotaje establecida por el Artículo 6º del Decreto-Ley N° 19.492/44, ratificado por la Ley N° 12.980 y modificado por la Ley 27.445, los cargadores, recibidores o usuarios directos del servicio a requerir, deberán proceder de la siguiente manera:

a) Solicitar en un plazo máximo de NOVENTA (90) días y no menor de DIEZ (10) días a las Federaciones y/o Cámaras del sector sus necesidades de buques, barcazas, remolcadores y/o artefactos navales informando:

- Tipo de buque/barcaza/remolcador/draga y/o artefacto naval necesario;
- Características especiales mínimas de la embarcación de acuerdo a la operación solicitada, con detalles de las mismas.
- Tipo de operatoria a realizar, carga a transportar, volumen de la misma, toneladas;
- Fechas de inicio y fin de la operación, y aclaración sobre si la carga deberá ser transportada en más de un viaje.
- Puertos o áreas de operación



b) La no disponibilidad o falta de interés del armamento nacional para satisfacer la solicitud, lo habilitará total o parcialmente para tramitar la excepción prevista en el inciso precedente ante la DIRECCIÓN NACIONAL DE POLÍTICA NAVIERA Y PORTUARIA dependiente de la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, para lo cual deberá remitir en un plazo no menor a CINCO (5) días al inicio de la operación la información detallada en el inciso a) acompañando la siguiente documentación:

- Personería, debidamente certificada y legalizada
- Nombre de la embarcación;
- Bandera y señal distintiva
- Certificados de matrícula o registro, Arqueo y los correspondientes a la aptitud para la operación y/o transporte a realizar
- Rol de la tripulación debidamente intervenido por la Prefectura Naval Argentina de acuerdo a lo establecido en el Artículo 30º de la Ley 27.419
- Solicitud y respuestas fehacientes de la totalidad de las Federaciones / Cámaras del sector y de las organizaciones sindicales representantes del personal embarcado.

c) La DIRECCIÓN NACIONAL DE POLÍTICA NAVIERA Y PORTUARIA, una vez recibida la solicitud y la documentación correspondiente, deberá expedirse dentro de los TRES (3) días hábiles de recibido el requerimiento. Los plazos establecidos para la solicitud y tramitación, sólo podrán alterarse excepcionalmente por razones debidamente justificadas a criterio de la Autoridad.

d) La DIRECCIÓN NACIONAL DE POLÍTICA NAVIERA Y PORTUARIA, una vez aprobada la solicitud, emitirá un “Certificado de Excepción a la Ley de Cabotaje”, que será el instrumento idóneo para informar al peticionante y comunicará dicha autorización a la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, a las ADUANAS OPERATIVAS correspondientes, a la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS, al MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL de la NACIÓN y a toda otra dependencia Nacional y Provincial que amerite llevar a su conocimiento.

Los “Certificados de Excepción” deberán ser publicados dentro de las CUARENTA Y OCHO (48) horas de su emisión por los canales que resulten apropiados.

e) Las excepciones no excederán el plazo máximo de CUATRO (4) meses, sin perjuicio de poder ser renovadas de forma ilimitada por el mismo plazo máximo, siguiendo el procedimiento que establecen los incisos precedentes. El plazo mencionado podrá prorrogarse por un período de QUINCE (15) días cuando medien razones de fuerza mayor, las que deberán ser debidamente acreditadas por el peticionante. El plazo de la excepción comenzará a correr desde la fecha de inicio de operaciones informada por el peticionante en su solicitud conforme inciso a).

f) Los beneficiarios de excepciones que se expidan para operaciones de transporte, deberán remitir a la Autoridad de Aplicación, dentro de las CUARENTA Y OCHO (48) horas de la finalización de la carga, copia certificada de la documentación aduanera que consigne los volúmenes, pesos o unidades embarcadas y sus destinos, que se correspondan con los requerimientos de la solicitud.



Los beneficiarios de excepciones que se expidan para operaciones de servicios, deberán remitir a la Autoridad de Aplicación, dentro del plazo de CINCO (5) días de finalizada la operación, copia de la relación de hechos (Statement of Facts), así como cualquier otra documentación complementaria que permita acreditar las tareas realizadas por las cuales se otorgó la excepción.

Asimismo, para los casos de excepciones otorgadas, los beneficiarios de dichas excepciones deberán remitir a la Autoridad de Aplicación, dentro de los quince (15) días de finalizada la operación, toda la documentación que acredite el cumplimiento de las regulaciones en materia laboral, previsional e impositiva establecida para los buques de bandera argentina. El Cargador, receptor o usuario directo que haya requerido el servicio será solidariamente responsable con el beneficiario de la excepción, del cumplimiento de las obligaciones en materia laboral, previsional e impositiva previstas para los buques de bandera argentina que correspondan, según la operación de que se trate. Para el caso que el beneficiario de la excepción resultare una empresa radicada en el exterior, el cumplimiento de dichas obligaciones laborales, previsionales y/o impositivas será efectuado en forma directa por el cargador, receptor o usuario que haya requerido el servicio.

El incumplimiento del presente inciso podrá ocasionar la cancelación de la autorización otorgada y la imposibilidad de solicitar nuevas excepciones al peticionante, sin perjuicio de las sanciones previstas en el inciso h) de este Artículo y/o de cualquier otra prevista en el ordenamiento legal vigente, en caso de que las mismas sean procedentes.

g) El otorgamiento de la excepción, no obsta el deber de cumplimiento del peticionante de los requisitos legales, reglamentarios, ambientales y técnicos exigidos por otros organismos con competencia en la materia.

h) En el caso de irregularidades o incumplimientos por parte del peticionante en las operaciones autorizadas, el mismo será pasible de las sanciones previstas en el artículo N° 48 del Decreto Ley N° 19.492, ratificado por la Ley N° 12.980 y modificado por Ley N° 26.778.

CAPÍTULO IV

RÉGIMEN DE PROMOCIÓN PARA EL DESARROLLO DEL TRÁFICO INTERNACIONAL FLUVIAL Y MARÍTIMO.

ARTÍCULO 15. - Créase el Registro Internacional de Buques Argentinos (RIBA), el que se sujetará a lo previsto en el presente capítulo.

ARTÍCULO 16. - Dentro de los sesenta (60) días de la entrada en vigencia de la presente ley, el Poder Ejecutivo Nacional deberá reglamentar la misma. Hasta tanto se emita la pertinente reglamentación, a los efectos de la inmediata puesta en funcionamiento del Registro Internacional de Buques Argentinos (RIBA), será aplicable a su funcionamiento, en lo que fuere pertinente, lo previsto en la Ley N° 19.170.

ARTÍCULO 17. - El Registro Internacional de Buques Argentinos (RIBA), funcionará en el ámbito de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante. En dicho Registro, los armadores inscriptos en el Registro de Armadores Nacionales creado por la Ley N° 27.419,



podrán inscribir los buques o artefactos navales destinados al tráfico de cargas internacional o prestación de servicios internacional, ya sea de carácter fluvial o marítimo.

Se considerará tráfico internacional a efectos del presente régimen, cuando la totalidad de la carga transportada por el buque o artefacto naval tenga su origen y/o destino en un puerto o aguas fuera de la jurisdicción de la República Argentina. Así también se considerará tráfico internacional a aquellos buques que presten servicios en puertos o aguas fuera de la jurisdicción de la República Argentina.

ARTÍCULO 18. - La inscripción en el RIBA confiere al buque o artefacto naval inscripto, el tratamiento de buque de bandera argentina a los efectos de la navegación y el comercio internacional según la definición contenida en el artículo 17º del presente.

El RIBA es público. Todo interesado puede obtener certificación de sus anotaciones, solicitándolo a la Autoridad de Aplicación. Sin embargo, la misma deberá abstenerse de publicar información de carácter estrictamente comercial sin previa resolución fundada.

ARTÍCULO 19. - Para inscribir un buque o artefacto naval en el RIBA sólo será necesario acreditar los siguientes extremos:

a.- Encontrarse inscripto como armador nacional en el Registro de Armadores Nacionales creado por el art.6º de la ley 27.419

b.- Certificado de clase (Class Certificate) vigente expedido por una Sociedad de Clasificación perteneciente a la International Association of Classification Societies Ltd. (IACS);

c.- Acompañar la documentación que acredite la propiedad o la posesión bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque o artefacto naval que se pretende registrar.

d.- Poder especial para la registración y, en su caso, copia certificada de decisión societaria de inscribir el buque;

e.- Para el caso de la matriculación del buque ante el Registro Nacional de Buques, certificado de baja emitido por el Registro extranjero del cual el buque proviene

Dentro de los quince (15) días hábiles de presentada la documentación referida precedentemente, la Autoridad de Aplicación deberá expedirse mediante resolución fundada concediendo o denegando la autorización respectiva bajo el apercibimiento previsto en el art.15 de la ley 27.419. Una vez inscripto el buque en el RIBA, la Autoridad de Aplicación emitirá un certificado, en el que conste el nombre del buque y el de su propietario y de la persona humana o jurídica que realice su explotación comercial, el número de matrícula y la medida de los arqueos bruto y neto, así como los demás datos contenidos en el folio de su inscripción.

ARTÍCULO 20. - Podrán inscribirse en el RIBA todo buque o artefacto naval que tenga aptitud para la navegación comercial, con las siguientes exclusiones:

a) Los buques y artefactos navales públicos;

b) Los buques y artefactos navales militares y de policía;

- c) Los buques destinados a la actividad pesquera;
- d) Los buques dedicados a actividades deportivas y/o de recreación sin fines comerciales;
- e) Los buques cuyo arqueo sea inferior a 100 TRB;
- f) Los buques y artefactos navales dedicados como actividad principal a juegos de azar;

Los armadores inscriptos en el Registro de Armadores Nacionales creado por la ley 27.419 podrán solicitar la inscripción en el RIBA de buques y/o artefactos navales de su propiedad o respecto de los cuales detentan su posesión bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque. Podrán arrendarse buques a casco desnudo e inscribirse en el RIBA en forma libre, sin las limitaciones dispuestas en los arts.20, 21, 22 y 23 de la ley 27.419.

Los buques o artefactos navales inscriptos deberán reunir las condiciones de seguridad previstas en las convenciones internacionales vigentes y ratificadas por la República Argentina al momento de la inscripción.

ARTÍCULO 21. - Los buques y artefactos navales inscriptos en el RIBA, serán tripulados exclusivamente por personal argentino habilitado según las normas nacionales y convenios internacionales vigentes en la República Argentina. Todos los contratos celebrados para tripular estas unidades, que tendrán una duración máxima de 90 (noventa) días y podrán renovarse en tanto persistan las causales, se regirán por legislación argentina y los Convenios Colectivos de Trabajo vigentes, gozarán de los beneficios establecidos en la presente y quedarán bajo la jurisdicción administrativa y judicial argentinas.

De no haber tripulantes argentinos disponibles, la sola información al respecto por parte de la Asociación Gremial correspondiente autorizará la contratación excepcional, temporal y provisoria del personal extranjero, hasta tanto se cuente con personal argentino disponible.

Este personal extranjero deberá contar con los títulos y certificados exigidos por los convenios internacionales sobre formación y titulación ratificados por la República Argentina, vigentes y suficientes para desempeñar el cargo de que se trate. La autenticidad y vigencia de dichos títulos y certificados será verificada por la Prefectura Naval Argentina. Asimismo, el personal extranjero deberá cumplir con los demás requisitos exigidos por la legislación nacional y los Convenios Colectivos de Trabajo en iguales términos que los exigidos para el personal argentino.

En caso de que la documentación relativa a esta habilitación provisional haya sido emitida por un Estado con el que la República Argentina no tenga celebrado un Convenio de reconocimiento recíproco de títulos y certificados, la Autoridad Marítima concederá dicha habilitación provisional siempre que:

- a.) Que la Asociación gremial respectiva certifique que no registra personal argentino disponible para el cargo.
- b) Que el postulante cuente con pasaporte vigente, con visa argentina de trabajo, con certificado de buena conducta emitido por su país de origen y cumpla con los demás requisitos exigidos por la Ley para trabajar en el país.



- c) Que tenga celebrado con el armador un contrato de trabajo de acuerdo al Convenios Colectivos de Trabajo aplicables al personal argentino y en cumplimiento de la legislación argentina, que identifique el buque, el cargo y el plazo para su desempeño.
- d) Que cuente con un código único de identificación laboral (CUIL) vigente.
- e) Que la Prefectura Naval Argentina, previa verificación de la autenticidad y vigencia de sus títulos y demás documentación y de que los mismos satisfacen las exigencias de la ley argentina, le expida una Cédula de Embarco que lo habilite para desempeñarse en el buque para el que fue contratado.

Las habilitaciones mencionadas en este artículo deberán resolverse por otorgamiento o denegatoria dentro de los cinco (5) días hábiles de haberlas solicitado el armador a la Autoridad Marítima, con toda la documentación aquí mencionada. Esas decisiones se comunicarán al solicitante, al Armadores, a la Escuela Nacional de Náutica y a la Organización Sindical.

ARTÍCULO 22. - Otórguense los siguientes beneficios a los efectos de promocionar el tráfico de cargas internacionales realizado por buques o artefactos navales inscriptos en el RIBA, a saber:

- a) Se establece una reducción del setenta y cinco por ciento (75%) de las contribuciones al Régimen Nacional de la Seguridad Social que pudieran corresponder y que deban calcularse sobre los salarios percibidos por el personal nacional enrolado en los buques inscriptos en el RIBA cuando estos realicen tráficos internacionales conforme a la definición del artículo 17º de la presente ley. Dicha reducción se aplicará también respecto de las contribuciones al Régimen Nacional de la Seguridad Social que pudieran corresponder y que deban calcularse sobre los francos devengados por tales embarques.
- b) El personal enrolado en los buques inscriptos en el RIBA estará exento del pago del impuesto a las ganancias, impuesto Cédular sobre los Mayores Ingresos conforme al Capítulo III de la Ley 27.725 o aquel que en el futuro lo reemplace, en relación al total de las remuneraciones devengadas durante los períodos de enrole en buques afectados a tráficos internacionales (conforme a la definición del artículo 17º de la presente ley)
- c) Todos los fletes generados por buques o artefactos navales inscriptos en el RIBA con origen en puertos argentinos hacia destinos internacionales serán considerados exportación de servicios y les serán aplicables las exenciones y demás beneficios consecuentes. Se invita a las provincias y a los municipios a adherir a la presente norma mediante la exención para los referidos fletes de los tributos locales correspondientes a sus jurisdicciones.
- d) Las actividades de tráfico internacional (definido conforme art.17º de la presente ley) sean de carácter fluvial y/o marítimo, realizadas por medio de buques y artefactos navales inscriptos en el RIBA gozarán de un régimen tributario en función del cual, los armadores nacionales que operen dichos buques o artefactos navales abonarán por tales actividades el impuesto al tonelaje, conforme se lo define en los párrafos subsiguientes, quedando exentos del pago de todo otro tributo que hubiera podido corresponder por las mismas.

El impuesto al tonelaje consistirá en una suma fija, a pagar al finalizar cada año calendario, calculable en función de las toneladas de registro neto correspondientes a los buques y artefactos navales que cada armador nacional tenga inscriptos en el RIBA y la cantidad de días



en el año en los que los mismos estuvieron afectados a la realización de tráficos internacionales (conforme la definición del artículo 17º de la presente ley), todo ello de acuerdo con la tabla que se inserta a continuación.

ESCALA EN TONELADAS DE REGISTRO NETO MONTO DIARIO A PAGAR POR CADA 100 TNS DE REGISTRO NETO (EN DÓLARES NORTEAMERICANOS)

Hasta 1.000 TNS	u\$s 0,90
Entre 1.001 y 10.000 TNS	u\$s 0,70
Entre 10.001 y 25.000 TNS	u\$s 0,40
A partir de 25.000 TNS	u\$s 0,20

e) Todas las cargas marítimas y/o fluviales originadas desde puertos nacionales y con destino internacional gozarán de una quita de cinco (5) puntos porcentuales sobre las retenciones impositivas correspondientes a cada tipo de producto, y siempre y cuando dicho transporte sea realizado por buques o artefactos navales inscriptos en el RIBA. Asimismo, las cargas de exportación originadas en puertos argentinos y realizadas por buques o artefactos navales inscriptos en el RIBA podrán ser despachadas, a elección del cargador, en la aduana correspondiente al puerto en el que se origina el transporte de carga o bien en el último puerto argentino previo a la salida de aguas de jurisdicción nacional.

ARTÍCULO 23.- Los derechos otorgados a los Armadores Nacionales inscriptos en el RIBA, corresponden únicamente a las personas humanas y jurídicas que cumplan con los requisitos impuestos para su goce, no pudiendo ser cedidos ni transferidos por ningún título a terceros.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 24.- Los beneficios tributarios previstos en el Capítulo III de la Ley N° 27.419 y en los artículos 10 y 11 de esta ley caducarán a los diez (10) años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente.

Facúltase al Poder Ejecutivo Nacional a prorrogar dicho plazo por hasta otros diez (10) años. A tal efecto, seis (6) meses antes del vencimiento del plazo original, el Poder Ejecutivo Nacional deberá convocar a los actores de la actividad, a los fines analizar la situación del sector y determinar la conveniencia y alcances de la eventual prórroga.

Artículo 25. - Deróguese el inciso “c” del artículo 21 de la ley 27419.

Artículo 26. - Deróguese el inciso “c” punto 3 del Artículo 22 de la ley 27419.

Artículo 27. - Deróguese la ley 13.899.

Artículo 28. - Las disposiciones de la presente ley entrarán en vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.



Artículo 29. - El Poder Ejecutivo nacional reglamentará el régimen previsto en la presente ley, dentro de los sesenta (60) días corridos contados a partir de la entrada en vigencia de la misma y dictará las normas complementarias que resulten necesarias a los efectos de su aplicación.

Artículo 30. - Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

Marcela Fabiana Passo

Carolina Yutrovic

Sabrina Selva

Micaela Moran

Jorge Araujo

Ramiro Gutierrez

Daniel Arroyo

Monica Litza

Diego Giuliano

Martin Aveiro

Daniel Castagneto

Hilda Aguirre



FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El objeto del presente proyecto es modificar la ley 27.419, con el fin de crear mejores condiciones para el desarrollo de la marina mercante nacional en el tráfico de cabotaje regional e internacional.

Cabe resaltar que, si bien la Marina Mercante obtuvo una normativa de máxima jerarquía a través de la Ley 27.419 en la Presidencia del Ing. Mauricio Macri, la misma, tuvo un largo recorrido parlamentario. Luego de meses de debate entre Legisladores de todas las fuerzas políticas, representantes de gremios y entidades empresarias del sector, así como funcionarios del Poder Ejecutivo Nacional, se logró un consenso que se vio reflejado en la media sanción unánime dada por el Honorable Senado de la Nación Argentina el 16 de noviembre de 2016, la cual fue modificada en su paso por la Honorable Cámara de Diputados de la Nación Argentina el día 23 de noviembre del año 2017. Finalmente, el 30 de noviembre de 2017 el Honorable Senado de la Nación Argentina, en revisión, aprobó la ley denominada Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la integración Fluvial Regional.

Muchos de sus efectos han resultado considerablemente mermados en razón de que varios de sus artículos se encuentran sin instrumentación, en algunos casos por no estar contemplados en el Decreto Reglamentario N° 650/18 donde solo se reglamentaron 10 artículos de un total de 42 artículos que contemplaba la ley y, en otros por la necesidad, no cubierta por parte de la Autoridad de Aplicación, de coordinar su aplicación con otros organismos del Estado Nacional.

Este accionar desvirtúa los puntos centrales del acuerdo parlamentario alcanzado luego de largas y complejas negociaciones, donde es de vital importancia resaltar el fomento del tráfico de nuestras vías navegables con buques bajo pabellón nacional, constituyéndose en un motor fundamental para el progreso laboral y económico de las diferentes regiones del interior del país.

Asimismo, una evaluación de los resultados de la aplicación del régimen previsto en la ley 27.419, permite concluir que si bien la misma es un instrumento de suma importancia para el Desarrollo de la Marina Mercante Nacional, pero resulta necesario modificar, complementar y ampliar algunos aspectos de dicha ley, a fin de permitir la consecución de los objetivos planteados en el artículo 1º de la misma, en particular en lo atinente al desarrollo y crecimiento sustentable de la flota mercante de bandera nacional mediante el mejoramiento de su competitividad; la consolidación y el incremento de la participación de la flota mercante argentina en los fletes generados por el cabotaje nacional, en los traficos regionales e internacionales, (en particular; el aumento de su participación en el tráfico de la Hidrovía Paraguay-Paraná y el río Uruguay); y la generación y el incremento de fuentes de trabajo estables, favoreciendo y asegurando el empleo de tripulaciones argentinas y promoviendo actividades conexas, como así también el permanente y continuo aumento del nivel de formación y capacitación profesional.

Nuestro país necesita imperiosamente una modificación de la ley citada, para poder generar condiciones jurídicas y económicas que generen la refundación, la



reincorporación, el crecimiento y el desarrollo sustentable de una flota fluvial y marítima nacional, que sirva como medio eficiente del transporte de las cargas y productos argentinos destinados al comercio exterior, de cabotaje e internacional.

Directamente proporcional a la incidencia negativa de las numerosas amputaciones que sufrió la Ley 27.419 con anterioridad a su sanción y de la falta de reglamentación de varios artículos que por ello se tornaron inútiles, es la extrema urgencia que tiene la actividad en obtener las mayores reparaciones posibles a esos muy graves daños.

Sólo basta con ver el panorama actual y citar solamente la ausencia total de buques argentinos en el tráfico exportación de granos, la inexistencia de buques de la flota nacional realizando tráficos internacionales, siquiera a nivel regional y la flota fluvial está reducida a una mínima expresión, resulta impostergable agilizar la concreción de medidas que contribuyan en un principio, a aliviar la muy complicada situación actual para, en cuanto resulte posible, propiciar el real crecimiento de la flota mercante.

La marina mercante nacional debe volver a ser un pilar fundamental para la economía y el comercio exterior de nuestro país. Tiene la capacidad de multiplicar el trabajo para miles de familias de trabajadores argentinos: directos del personal embarcado y los que desarrollan su labor en tierra de las empresas navieras y de forma indirecta en los talleres y astilleros de la industria naval y en otras actividades conexas. Y también tiene la potencialidad de contribuir al equilibrio de la balanza comercial captando progresivamente parte de la erogación de USD 5.000 millones anuales en concepto de pago de servicios de flete hacia el exterior.

Por ello, es que existe una necesidad histórica de una Ley que organice, proteja y estimule a la Marina Mercante Nacional, para que la actividad vuelva a tener el florecimiento que otrora supo tener como instrumento estratégico de la economía nacional, una Ley de Fomento que permita tener una flota fluvial y marítima al servicio del país.

Recordemos, en este último punto, que la marina mercante no se trata solo de una actividad económica, sino que además, cuando hubo que defender al país de agresiones externas, también actuó al servicio de la patria.

Precisamente, la técnica jurídica del “fomento”, -a partir de considerar a la actividad mercante nacional como estratégica para el desarrollo económico y soberano de nuestro país, es la vía elegida para eliminar las asimetrías de costos de transporte existentes entre los Estados miembros de la Hidrovía, -ya sea en materia fiscal, impositiva, económica, laboral, previsional y jurídico-; como asimismo también para la generación de las condiciones jurídicas y económicas que permitan el desarrollo sustentable de la actividad.

No se trata, pues, de privar al Estado Nacional de fuentes y recursos impositivos nulos ya que, en la actualidad, la actividad de la marina mercante nacional se encuentra en un estado de postración económica.

Por el contrario, de lo que se trata es de generar las condiciones para el crecimiento y desarrollo sustentable de esa actividad, que significará también el crecimiento y



el aumento de los recursos económicos del Estado Nacional, en un círculo virtuoso de la economía.

Sabemos que es mucho lo que hay en juego, que existen los sectores nacionales, tanto empresariales, de la política, independientemente del partido político al que pertenezcan, y de las organizaciones profesionales de trabajadores, que quieren privilegiar el interés nacional, el desarrollo sustentable de la actividad económica naviera, el florecimiento de la industria naval argentina y la defensa de las fuentes de trabajo nacional.

A estos sectores debemos apoyar, sin distinción de banderías políticas, y trabajar todos juntos, para alcanzar la modificación de la ley que consagre una verdadera Política de Estado para la actividad.

En ese orden de ideas, Señor Presidente, es que solicito a mis pares el acompañamiento con la aprobación del siguiente PROYECTO DE LEY.-

Marcela Fabiana Passo

Carolina Yutrovic

Sabrina Selva

Micaela Moran

Jorge Araujo

Ramiro Gutierrez

Daniel Arroyo

Monica Litza

Diego Giuliano

Martin Aveiro

Daniel Castagneto

Hilda Aguirre