

VERSION PRELIMINAR
SUSCEPTIBLE DE CORRECCION UNA VEZ CONFRONTADO
CON EL ORIGINAL IMPRESO

(S-3729/16)

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1°.- Crease el Régimen de Incentivo, Promoción y Desarrollo de la Industria Naval Argentina y de la Marina Mercante Nacional que se regirá con los alcances y limitaciones establecidos en la presente Ley y las normas Reglamentarias que se dicten en consecuencia.

Artículo 2°.- Serán objetivos de la presente Ley:

- a) El desarrollo y crecimiento sustentable de la Industria Naval Argentina y de la Flota Mercante Nacional.
- b) La promoción de la tecnología e ingeniería naval Argentina.
- c) La formación y la capacitación de los trabajadores de la industria naval.
- d) La generación de nuevas fuentes de trabajo asegurando el empleo de las tripulaciones argentinas, del personal de la industria naval y actividades conexas.
- e) La consolidación del cabotaje nacional, tráficos bilaterales y multilaterales comprendidos en acuerdos suscriptos por la República Argentina.
- f) El incremento de la participación de la flota mercante argentina en los fletes generados por el cabotaje nacional, tráficos bilaterales y multilaterales comprendidos en acuerdos suscriptos por la República Argentina y tráficos internacionales.

Artículo 3°.- El Poder Ejecutivo Nacional determinara la Autoridad de Aplicación de la Presente Ley.

Artículo 4°.- Serán funciones de la Autoridad de Aplicación:

- a) dictar las normas de adecuación para la implementación de la presente Ley;
- b) tener bajo su cargo el Registro de los Armadores Nacionales;

- c) los contratos de locación a casco desnudo, la emisión de los certificados autorizantes;
- d) el Registro de los Astilleros y Talleres Navales Nacionales.

Artículo 5°.- Quedan excluidos del presente régimen:

- 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.

CAPITULO II

DIRECCION NACIONAL DE INDUSTRIA NAVAL

Artículo 6°. - Créase la DIRECCION NACIONAL DE INDUSTRIA NAVAL, que funcionará en el ámbito de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables dependiente de la Secretaría de Gestión de Transporte del Ministerio de Transporte, que tendrá la misión de coordinar las políticas para el desarrollo de los astilleros y talleres navales nacionales, procurando la producción de bienes industriales y estudios navales nacionales.

Artículo 7°. -Incorpórese al Nomenclador de Funciones Ejecutivas en el ámbito de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables dependiente de la Secretaría de Gestión de Transporte del Ministerio de Transporte, el cargo de Director Nacional de la DIRECCION NACIONAL DE INDUSTRIA NAVAL con Función Ejecutiva II del SISTEMA NACIONAL DE EMPLEO PUBLICO (SINEP), homologado por el Decreto N° 2.098 del 5 de diciembre de 2008.

CAPITULO III

ASTILLEROS, TALLERES NAVALES Y ESTUDIOS DE INGENIERIA NAVAL NACIONALES

Artículo 8°. - Créase el Registro de Astilleros, Talleres Navales y Estudios de Ingeniería Naval Nacionales que estará a cargo de la Autoridad de Aplicación, donde deberán inscribirse los astilleros públicos y privados, talleres navales y estudios de ingeniería naval, que quieran gozar de los beneficios establecidos en el presente régimen.

Artículo 9°. - A los efectos de la presente norma entiéndase por astilleros públicos y privados, talleres navales y estudios de ingeniería naval nacionales, a aquellas empresas dedicadas a la construcción, reconstrucción, transformación, reparación de buques y artefactos navales, la producción de bienes complementarios, proyecto, dirección de obra y/o representación técnica, que además de los requisitos exigidos por las disposiciones vigentes que regulan esa actividad, se ajusten a las siguientes condiciones:

a) Si se trata de personas físicas, que sean de nacionalidad argentina; tengan su domicilio real en la República Argentina y acrediten estar debidamente inscriptas como comerciantes ante la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS (AFIP).

b) Si se trata de personas jurídicas, que acrediten encontrarse debidamente constituidas en el país e inscriptas en el REGISTRO PUBLICO DE COMERCIO.

c) Demás organizaciones empresariales donde el Estado Nacional y/o Provincial y/o Municipal, tenga participación mayoritaria en el capital o en la formación de las decisiones societarias.

d) Encontrarse debidamente registrados en la SECRETARIA DE INDUSTRIA del MINISTERIO DE PRODUCCION como tales y habilitados ante la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA-

e) Para los profesionales de la Ingeniería y especialidades afines, que se encuentren debidamente inscriptos y habilitados en el Consejo profesional de Ingeniería Naval.

CAPITULO IV

INDUSTRIA NAVAL

Artículo 10°. - La importación definitiva para consumo de insumos, partes, piezas y componentes, todos ellos nuevos, sin uso, destinados a la construcción, reconstrucción, transformación y reparación en el país de buques y artefactos navales, incluidos a estos efectos también los mencionados en el artículo 5°, incisos a); b); y c) del presente régimen, será gravada con el Arancel Externo Común (A.E.C.) determinado en el ámbito del MERCOSUR.

Ante la falta de disponibilidad de dichas mercaderías en tiempo razonable, la Autoridad de Aplicación podrá autorizar la importación extrazona con el mismo tratamiento arancelario intramercosur.

La Autoridad de Aplicación también analizará las importaciones que se realicen y podrá perfeccionar el sistema cada DOS (2) años, a contar desde la fecha de entrada en vigencia de la presente norma.

Artículo 11°. - La ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS (AFIP) procederá a la devolución del Impuesto al Valor Agregado (IVA), en un plazo no mayor de CIENTO OCHENTA (180) días corridos, contados a partir de la fecha del despacho a plaza de las mercaderías individualizadas en el artículo 10°, o de la presentación de la correspondiente solicitud de devolución, en caso que las mismas sean adquiridas en el mercado interno.

Artículo 12°.- Los trabajos de modificación, transformación, reconstrucción y reparación, incluidos en las renovaciones de los certificados de clasificación y aquellos otros que se deban efectuar, fuera de la condición señalada, en los buques de bandera argentina y los de bandera extranjera locados a casco desnudo con tratamiento de bandera nacional, deberán ser realizados en astilleros y talleres navales nacionales, con dirección de obra y proyecto de ingeniería nacional, todo dentro de sus capacidades técnicas o disponibilidad de sus instalaciones y de profesionales. La autoridad de aplicación podrá eximir de esta obligación cuando se acredite fehacientemente la imposibilidad de realizar los trabajos en astilleros y talleres navales nacionales.

Artículo 13°.- Constitúyase el FONDO FIDUCIARIO PUBLICO denominado "FONDO PARA EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL NACIONAL (FODINN)", cuyo objeto es la incorporación de infraestructura, equipamiento y tecnología en los astilleros y talleres navales nacionales, encuadrados en el artículo 24° de la presente norma, y la prefinanciación por parte de los mismos, de la construcción de buques y artefactos navales, incluidos a estos efectos también los establecidos en el artículo 5° incisos a); b) y c) del presente, y demás bienes complementarios producidos en astilleros de nuestro país generando empleo industrial calificado para el desarrollo económico y social.

A los efectos de los créditos de prefinanciación para la construcción de buques, se aceptarán como garantías, entre otras, la hipoteca naval del buque en construcción debidamente registrada en la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA y el sistema de garantías de cumplimiento previsto en la Ley de Obras Públicas 13.064 y modificatorias.

Artículo 14°. - A los efectos de la presente norma, los siguientes términos tendrán el significado que a continuación se indica:

a) FIDUCIANTE: Es el ESTADO NACIONAL en cuanto transfiere la propiedad fiduciaria de los bienes fideicomitidos al FIDUCIARIO con el destino exclusivo e irrevocable al cumplimiento de la presente norma y del contrato de fideicomiso respectivo.

b) FIDUCIARIO: Es el BANCO DE LA NACION ARGENTINA a través de NACION FIDEICOMISOS SOCIEDAD ANONIMA, como administrador de los bienes que se transfieren en fideicomiso con el destino exclusivo e irrevocable que se establece en la presente norma, cuya función será administrar los recursos del FIDEICOMISO de conformidad con las pautas establecidas en el contrato de fideicomiso y las instrucciones dispuestas por el COMITÉ EJECUTIVO DEL FIDEICOMISO y/o quien este designe en su reemplazo.

c) COMITÉ EJECUTIVO DEL FIDEICOMISO: es el encargado de fijar las condiciones, impartir instrucciones y/o autorizar en forma previa las actividades a cargo del FIDUCIARIO y efectuar su seguimiento.

d) BENEFICIARIO: Es el FIDUCIANTE, en los términos establecidos en el contrato respectivo u otros que determine el PODER EJECUTIVO NACIONAL

Artículo 15°.- El COMITE EJECUTIVO estará integrado por un representante de los siguientes ministerios, MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS PUBLICAS, MINISTERIO DE TRANSPORTE, MINISTERIO DE PRODUCCION, MINISTERIO DE CIENCIA TECNOLOGIA E INNOVACION PRODUCTIVA y el SUBSECRETARIO DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES de la SECRETARÍA DE GESTION DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Artículo 16°. - El FONDO tendrá una duración de QUINCE (15) años, contados desde la fecha de su constitución mediante la celebración del correspondiente Contrato de Fideicomiso, quedando su liquidación a cargo de quien designe el COMITÉ EJECUTIVO.

Artículo 17°. - El patrimonio del FONDO estará constituido por los bienes fideicomitidos, que en ningún caso constituyen ni serán considerados como recursos presupuestarios, impositivos o de cualquier otra naturaleza que ponga en riesgo el cumplimiento del fin al que están afectados, ni el modo u oportunidad en que se realice. Dichos bienes son los siguientes:

a) Los recursos provenientes del TESORO NACIONAL que le asigne el ESTADO NACIONAL.

b) El CINCUENTA POR CIENTO (50%) de los aranceles de importación correspondientes a las Destinaciones Definitivas de

Importación para Consumo de mercaderías comprendidas en el Capítulo 89 del NOMENCLADOR COMUN DEL MERCOSUR.

c) El CINCO POR CIENTO (5%) de los aranceles de importación correspondientes a las Destinaciones Definitivas de Importación para Consumo de mercaderías NO comprendidas en el Capítulo 89 del NOMENCLADOR COMUN DEL MERCOSUR, exceptuadas las comprendidas en el Artículo 10°, de la presente ley.

d) Los fondos originados por el incremento de un UNO POR CIENTO (1%) en la tasa de interés que establezca NACION LEASING S.A. a ser aplicada al armador nacional en los contratos de LEASING NAVAL.

e) Los ingresos obtenidos por emisión de VALORES FIDUCIARIOS DE DEUDA que emita el FIDUCIARIO, con el aval del TESORO NACIONAL y en los términos establecidos en el contrato y/o prospecto respectivo.

f) El producido de sus operaciones, la renta, frutos e inversión de los bienes fideicomitidos.

g) Otros aportes, contribuciones, subsidios, legados o donaciones específicamente destinadas al FONDO.

Artículo 18°. - Los bienes fideicomitidos se destinarán:

a) A la adquisición de bienes de capital, equipamiento, infraestructura y tecnología para los astilleros, talleres navales nacionales y estudios de ingeniería naval argentinos encuadrados en el artículo 24° de la presente norma.

b) La construcción, transformación y reconstrucción de buques y artefactos navales inscriptos o a ser inscriptos en el Registro Nacional de Buques y demás bienes complementarios producidos en astilleros nacionales, dando prioridad al otorgamiento de créditos a aquellos con proyecto técnico argentino y con mayor participación de equipos y materiales de origen nacional

c) Otros destinos relacionados con la construcción naval que determine el COMITÉ EJECUTIVO.

Artículo 19°. - Exímase al FONDO y al FIDUCIARIO, en sus operaciones relativas al FONDO, de todos los impuestos, tasas y contribuciones nacionales existentes y a crearse en el futuro.

Se invita a las PROVINCIAS y a la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES a adherir a la eximición de todos los tributos aplicables en su jurisdicción en iguales términos a los establecidos en el párrafo anterior.

Artículo 20°. - El Jefe de Gabinete de Ministros dispondrá las adecuaciones presupuestarias pertinentes, a través de la reasignación de partidas del Presupuesto Nacional, a los efectos de poner en ejecución lo dispuesto mediante la presente norma.

Artículo 21°. - Facúltese a la SECRETARIA DE POLITICA ECONOMICA Y PLANIFICACION DEL DESARROLLO del MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS PUBLICAS y a la SECRETARIA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE a aprobar conjuntamente el Contrato de Fideicomiso, dentro de los VEINTE (20) días de la publicación de la presente norma en el BOLETIN OFICIAL.

Artículo 22°. - Facúltese al titular de la SECRETARIA DE POLITICA ECONOMICA Y PLANIFICACION DEL DESARROLLO del MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS PUBLICAS y/o a quien éste designe en su reemplazo, a suscribir el Contrato de Fideicomiso con el FIDUCIARIO.

Artículo 23°. - El COMITÉ EJECUTIVO dictará su propio reglamento interno de funcionamiento y creará un COMITÉASESOR dentro de los TREINTA (30) días de la publicación de la presente norma en el BOLETIN OFICIAL.

Este comité asesor tendrá la función de evaluar, asesorar y realizar el seguimiento de los proyectos presentados, estará integrado por:

- a) Un representante por las cámaras empresariales de la industria naval.
- b) Un representante por las cámaras empresariales de la actividad naviera.
- c) Un representante por los sindicatos de la industria naval.
- d) Un representante por los sindicatos de la actividad naviera
- e) Un representante por las entidades profesionales y/o académicas del sector.
- f) Un representante por las cámaras de cargadores.

Artículo 24°.- Para acceder al "FONDO PARA EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL NACIONAL (FODINN)" los astilleros públicos y privados y talleres navales nacionales deberán acreditar estar inscriptos en el registro mencionado en el Art. 8° de la presente norma.

CAPITULO V

REGIMEN DE NAVEGACION

Artículo 25°. - Otorgase el tratamiento de bandera nacional, a todos los efectos de la navegación, comunicación y comercio de cabotaje e

internacional, a los buques y artefactos navales de bandera extranjera locados a casco desnudo, bajo el régimen de contratación por armadores nacionales, que se sujeten a las condiciones, plazos y características que se instituye en la presente ley.

Artículo 26°. - Los buques y artefactos navales que desarrollen navegación de cabotaje nacional estarán sujetos a lo establecido por el decreto-ley 19.492 del 25 de julio de 1944, ratificado por ley 12.980 y modificado por Ley 26.778.

Los buques y artefactos navales de bandera extranjera locados a casco desnudo por armadores nacionales deberán obtener tratamiento de bandera nacional para quedar comprendidos dentro del régimen de la citada norma.

Artículo 27°. - Para participar en los tráficos bilaterales o multilaterales comprendidos en acuerdos suscriptos por la República Argentina o que a futuro se celebren, todos los armadores nacionales deberán solicitar ante la Autoridad de Aplicación su inclusión como armadores autorizados en dichos tráficos.

Artículo 28°. - Todos los armadores podrán afectar buques o artefactos navales propios, locados o fletados, sin límite de tonelaje, a los tráficos internacionales no alcanzados por acuerdos bilaterales o multilaterales suscriptos por la República Argentina.

Artículo 29°. - El transporte fluvial, marítimo interjurisdiccional nacional e internacional de pasajeros, equipaje acompañado y no acompañado, será autorizado previamente y fiscalizado por la Autoridad Competente. Las frecuencias, horarios y tarifas de los servicios de transporte aludidos, deberán ser registrados previo a su aplicación, pudiendo dicha autoridad intervenir en la fijación de los mismos, cuando a su criterio, resulte necesario garantizar el normal funcionamiento de la actividad.

Artículo 30°. - Las cargas originadas o destinadas a los Organismos del Estado Nacional, Provincial o Municipal, o Sociedades del Estado, o empresas mixtas públicas y privadas con mayoría de capital estatal, que reciban alguna forma de aporte o aval del Estado Nacional o Provincial deberán ser transportadas por buques y artefactos navales de bandera argentina o con tratamiento de bandera nacional. Acreditándose falta de bodega argentina, la autoridad de aplicación podrá autorizar el transporte en embarcaciones de bandera extranjera.

Artículo 31°. - Conforme las previsiones de la Sección VI, Capítulo V de la Ley 22.415 quedan exentas del impuesto sobre Combustibles Líquidos y Gas Natural Ley 23.966 e Impuesto sobre la Transferencia de Gas Oíl Ley 26.028, las transferencias de productos gravados

cuando estén destinadas a rancho de buques y artefactos navales afectados a los tráficos del cabotaje fluvial, marítimo nacional e internacional y aquellos combustibles utilizados durante las pruebas de buques y artefactos navales en período de construcción y/o reparación.

Artículo 32°. - Ratifícase la vigencia de los artículos 142 y 143 de la Ley 20.094, respecto de las cuales será Autoridad Competente la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES dependiente de la Secretaria de Gestión de Transporte del Ministerio de Transporte, con excepción de la Dotación Mínima de Seguridad de la Navegación, que es competencia de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.

CAPITULO VI ARMADORES NACIONALES

Artículo 33°. - Créase el Registro de Armadores Nacionales que estará a cargo de la Autoridad de Aplicación, donde deberán inscribirse los armadores que quieran gozar de los beneficios establecidos en la presente norma.

Artículo 34°. - Entiéndase por armadores nacionales a aquellos armadores que además de los requisitos exigidos por las disposiciones vigentes que regulan esa actividad, se ajusten a las siguientes condiciones:

a) Si se trata de personas físicas, que sean de nacionalidad argentina, tengan su domicilio real en la REPUBLICA ARGENTINA y acrediten estar debidamente inscriptos como comerciantes ante la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS (AFIP).

b) Si se trata de personas jurídicas, que acrediten encontrarse debidamente constituidas en el país e inscriptas en el REGISTRO PUBLICO DE COMERCIO.

c) Registrar bajo su propiedad, como mínimo UN (1) buque o artefacto naval de bandera argentina, en actividad, que realice una operación de transporte o servicio mensualmente como mínimo, con los certificados actualizados, o estar inscriptos como armadores argentinos ante la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dependiente del MINISTERIO DE SEGURIDAD y acreditar encontrarse operando, mediante contrato de locación a casco desnudo, como mínimo UN (1) buque o artefacto naval con bandera argentina, en actividad, que realice una operación de transporte o servicio mensualmente como mínimo, con los certificados actualizados o acreditar tener una orden de construcción de al menos un buque o artefacto naval en astilleros nacionales, para ser incorporado al REGISTRO NACIONAL DE BUQUES. En este

último caso, los beneficios de la presente norma se otorgarán por el plazo establecido en último párrafo del artículo 43°, de la presente Ley.

En el caso de encontrarse operando un buque locado a casco desnudo de bandera argentina en actividad, que realice una operación de transporte o servicio mensualmente como mínimo, con los certificados actualizados, los beneficios de la presente norma se otorgaran por el plazo del contrato de locación y durante dicho período el propietario del buque o artefacto naval no podrá computar el buque locado a los efectos del presente.

CAPITULO VII

FLOTA MERCANTE ARGENTINA

Artículo 35°. - La flota mercante argentina se integrará con los siguientes buques y artefactos navales:

- a) Inscriptos en el Registro Nacional de Buques dependiente de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.
- b) Construidos y que se construyan en astilleros argentinos y se inscriban en el REGISTRO NACIONAL DE BUQUES dependiente de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.
- c) Que se importen nuevos, sin uso, construidos en astilleros extranjeros para la bandera argentina, en los términos reglamentados en el REGINAVE, bajo la modalidad aduanera de destinación de importación definitiva para consumo, conforme la normativa de aplicación en el MERCOSUR.
- d) Que se importen usados, bajo la modalidad aduanera de destinación de importación definitiva para consumo, en los términos de la Sección Segunda del presente Capítulo; y
- e) De bandera extranjera locados a casco desnudo en los términos de la Sección Tercera del presente Capítulo.

Artículo 36°. - Los buques y artefactos navales que a continuación, con carácter taxativo se indican y que por sus características y la capacidad actual de la industria naval nacional, puedan ser construidos en el país, quedan excluidos de los beneficios otorgados por el artículo 25° de la presente norma, con las excepciones previstas en la Sección Tercera del presente Capítulo:

- a) Los destinados al transporte de pasajeros, vehículos y cargas, con capacidad marítima, fluvial o lacustre, con un tonelaje inferior a CINCO MIL TONELADAS (5000 TRB).

- b) Los destinados al transporte de cargas, sin propulsión propia, cualesquiera sean su tipo, porte y características.
- c) Los remolcadores destinados al remolque y/o maniobras portuarias, cualquiera sea su potencia.
- d) Los remolcadores de empuje y las embarcaciones de apoyo y asistencia para los tráficos marítimos y fluviales cualquiera sea su potencia.
- e) Los destinados a actividades técnicas, científicas y/o de investigación, cualesquiera sean su porte y características, con capacidad operativa marítima, fluvial y/o lacustre.
- f) Las dragas a cangilones, las de corte y de succión, cualesquiera sean sus características.
- g) Los pontones, plataformas, boyas, monoboyas, diques flotantes y artefactos navales y auxiliares de ayuda a la navegación, tareas de construcción y obras portuarias y vías navegables.
- h) Los destinados a tareas de exploración y explotación de hidrocarburos costa afuera y las embarcaciones de apoyo y asistencia para dichas tareas.
- i) Los buques dedicados a la extracción de arena y/o canto rodado.
- j) Los buques destinados a la pesca (ley N° 24.922).

La Autoridad de Aplicación, sobre la base del desarrollo industrial naval, podrá revisar y ampliar o modificar las exclusiones arriba individualizadas cada TRES (3) años.

Asimismo, las embarcaciones comprendidas en los incisos a); b); c); d); e); f); g); i) y j), precedentes que se incorporen al Registro Nacional de Buques a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente norma, deberán ser construidas en astilleros nacionales.

SECCION PRIMERA

BUQUES IMPORTADOS NUEVOS, SIN USO

Artículo 37°. - La importación definitiva para consumo de buques nuevos, sin uso, será gravado con el Arancel Externo Común (A.E.C.) determinado en el ámbito del Mercosur.

Artículo 38°. - La ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS (AFIP) procederá a integrar al "FONDO PARA EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL NACIONAL (FODINN)",

constituido en el artículo 13° de la presente norma, el Impuesto al Valor Agregado (IVA) en un plazo no mayor de CIENTO OCHENTA (180) días corridos, contados a partir de la fecha del despacho a plaza, de los buques nuevos, sin uso, que se importen.

SECCION SEGUNDA

BUQUES IMPORTADOS CON USO

Artículo 39°. - Los beneficios arancelarios establecidos en la presente Sección son de aplicación a las posiciones arancelarias 8901.20.00; 8901.30.00; y 8901.90.00 de la Nomenclatura Común del Mercosur (N.C.M.).

A tales efectos, los buques usados allí contemplados deberán poseer aptitud certificada para navegación marítima y un TONELAJE DE REGISTRO BRUTO INTERNACIONAL (TRB) igual o superior a CINCO MIL (5.000).

La Autoridad de Aplicación, sobre la base del desarrollo de la industria naval, cada TRES (3) años podrá revisar, ampliar o modificar las posiciones arancelarias, como así también el límite del TONELAJE DE REGISTRO BRUTO INTERNACIONAL (TRB) establecido en el párrafo anterior.

Artículo 40°. - La importación en forma definitiva para consumo de los buques usados individualizados en las posiciones arancelarias establecidas en el artículo 39° de la presente norma y de hasta DIEZ (10) años de antigüedad, contados a partir del año de construcción, será gravada con un derecho de importación igual al CATORCE POR CIENTO (14%), ya sea que el buque en cuestión provenga del mercado intrazona o extrazona del Mercosur.

En todos los casos, a los efectos de certificar la valuación, la DIRECCION GENERAL DE ADUANAS dependiente de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS (AFIP) requerirá un dictamen a una terna de profesionales del Consejo Profesional de Ingeniería Naval.

Artículo 41°. - Los buques y artefactos navales que a la fecha del presente dispongan de tratamiento de bandera argentina en los términos del Decreto N° 1.010/04 y del Decreto N° 1.022/06 y sus normas complementarias, podrán ser importados bajo la modalidad aduanera de destinación de importación definitiva para consumo, con un derecho de importación igual al CATORCE POR CIENTO (14%), ya sea que el buque o artefacto naval en cuestión provenga del mercado intrazona o extrazona del Mercosur. Este beneficio caducará de pleno

derecho al cumplirse UN (1) año de la entrada en vigencia de la presente norma.

Artículo 42°. - Las importaciones referidas en los artículos 40° y 41° de la presente Ley estarán exentas del pago de los impuestos al Valor Agregado y anticipo de Ganancias.

SECCION TERCERA

BUQUES Y ARTEFACTOS NAVALES DE BANDERA EXTRANJERALOCADOS A CASCO DESNUDO

Artículo 43°. - La capacidad de locación a casco desnudo de los armadores nacionales será igual al CIEN POR CIEN (100%) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de propulsión de sus buques y/o artefactos navales en actividad.

La capacidad de locación a casco desnudo de los armadores nacionales será igual al DOSCIENTOS POR CIENTO (200%) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de propulsión de las unidades que posean en construcción, reconstrucción o transformación en astilleros nacionales, para ser incorporados al Registro Nacional de Buques.

El tratamiento de bandera nacional se otorgará por el plazo contractual de construcción, reconstrucción o transformación y hasta un máximo de TREINTA (30) meses, contados a partir del inicio de obra de construcción o reconstrucción, siempre y cuando se compruebe por parte de la autoridad de aplicación, en forma fehaciente y periódica, el avance efectivo de la obra conforme el plan de trabajos de la construcción, reconstrucción o transformación contratada.

Artículo 44°. - La capacidad de locación a casco desnudo de los armadores nacionales será igual al DOSCIENTOS POR CIENTO (200%) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de propulsión de las unidades construidas en astilleros nacionales a partir del año 1991 y hasta la fecha de entrada en vigencia de la presente norma, siempre que las mismas hayan sido matriculadas en dicho periodo y se encuentren en actividad enarbolando el pabellón nacional.

Artículo 45°. - Los armadores nacionales, para solicitar tratamiento de bandera argentina de los buques y artefactos navales extranjeros locados a casco desnudo, deberán acreditar:

a) Tener un contrato de locación a casco desnudo de un buque o artefacto naval, cuya duración no sea inferior a UN (1) año ni superior a TRES (3) años.

b) Que el buque o artefacto naval objeto de la locación a casco desnudo no tenga, al momento de la fecha de entrega (delivery) de la unidad, una antigüedad mayor a los DIEZ (10) años, contados a partir del año de su construcción.

c) Que el buque o artefacto naval locado a casco desnudo, tenga vigente los certificados exigidos por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.

Artículo 46°. - El tratamiento de bandera nacional a que se refiere el artículo 45° de la presente Ley será otorgado por el plazo del contrato, con un mínimo de UN (1) año y un máximo de TRES (3) años corridos, contados a partir de la fecha de la autorización y en concordancia con el período contractual.

Artículo 47°. - Los buques y artefactos navales de bandera extranjera locados a casco desnudo y/o que ingresen al país a los efectos de realizar tareas de mantenimiento, reparación y/o transformación en astilleros argentinos, estarán sometidos al régimen del artículo 466 de la Ley 22.415. Exclúyase del ANEXO del Decreto 1330/2004 del PODER EJECUTIVO NACIONAL (IMPORTACIONES MERCADERIAS CON PERFECCIONAMIENTO INDUSTRIAL): las posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del Mercosur (N.C.M.) correspondientes al Capítulo 89 BARCOS Y DEMÁS ESTRUCTURAS FLOTANTES.

Artículo 48°.- Los armadores nacionales que tengan en ejecución orden de construcción o reconstrucción de buques en astilleros nacionales de las características señaladas en el artículo 36° incisos a), c), d) en lo que se refiere únicamente a remolcadores de empuje, e) y h), podrán locar a casco desnudo y solicitar tratamiento de bandera nacional de embarcaciones de similares características hasta un límite de DOSCIENTOS POR CIENTO (200%) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de propulsión de las que se encuentran en proceso de construcción o reconstrucción. El tratamiento de bandera nacional se otorgará por el plazo contractual de construcción o reconstrucción y hasta un máximo de TREINTA (30) meses, contados a partir del inicio de obra de construcción o reconstrucción, siempre y cuando se compruebe por parte de la Autoridad de Aplicación, en forma fehaciente y periódica el avance efectivo de la obra conforme el plan de trabajos de la construcción o reconstrucción contratada.

Artículo 49°.- Los armadores nacionales que disponiendo de buques marítimos y/o fluviales para embarcar, por unidad, un mínimo de DOCE (12) alumnos provenientes de las escuelas nacionales de la marina mercante y de universidades nacionales que estén cursando carreras de ingeniería naval, contando con las comodidades y el

equipamiento adecuado para efectuar prácticas profesionales, que efectivamente embarquen esa cantidad de alumnos, podrán locar a casco desnudo y solicitar tratamiento de bandera nacional de embarcaciones de similares características hasta un límite de DOSCIENTOS POR CIENTO (200%) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de propulsión de esa unidad, durante el lapso que mantengan el ofrecimiento de embarco de esa cantidad de alumnos.

CAPITULO VIII

LEASING NAVAL Y FORMACION DEL PERSONAL

Artículo 50°. - El Presupuesto Nacional anualmente deberá destinar el CERO COMA CIENTO VEINTICINCO POR CIENTO (0,125%) del mismo al sistema de LEASING NAVAL a ser implementado por la Autoridad de Aplicación a través del BANCO DE LA NACION ARGENTINA y administrado por NACION LEASING SOCIEDAD ANONIMA y/o entidades habilitadas a tal efecto.

Artículo 51°. - Los Armadores Nacionales inscriptos en el registro mencionado en el art. 33°.-, podrán acceder al régimen de LEASING NAVAL para cancelar las órdenes de construcción de buques y/o artefactos navales, construidos en los Astilleros Argentinos inscriptos en el registro mencionado en el artículo 8°.-

Artículo 52°. - El Presupuesto Nacional anualmente destinará UN MILESIMO POR CIENTO (0,001%) del mismo al desarrollo académico y al equipamiento tecnológico de las escuelas nacionales de formación, de todos los niveles, de la marina mercante y la industria naval, el que será implementado a través de la Autoridad de Aplicación de la presente Ley.

CAPITULO IX

TRIPULACIONES

Artículo 53°. - Los armadores nacionales deberán asumir la explotación comercial del buque o artefacto naval y de los contratos que se celebren para tripular los mismos.

Artículo 54°. - Todos los buques y artefactos navales que integran la flota mercante argentina, contemplada en el artículo 35° de la presente Ley, deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino o naturalizados, 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.

Si se comprobara la falta de disponibilidad de tripulantes argentinos o naturalizados, se podrá habilitar personal extranjero, conforme lo establecido en el artículo 112 de la ley 20.094, modificado por la Ley 22.228 otorgando preferencia al personal proveniente de los Estados Parte del MERCOSUR, que acredite la idoneidad requerida, hasta tanto exista personal argentino o naturalizado disponible.

Artículo 55°. - Los buques y artefactos navales de bandera extranjera que en virtud del artículo 6° del Decreto-ley N° 19.492/44, ratificado por la Ley N° 12.980, sean autorizados para actuar en el cabotaje nacional por períodos superiores a los TREINTA (30) días consecutivos o no consecutivos en el año aniversario, deberán ser tripulados exclusivamente por argentinos en la forma y condiciones establecidas en la presente Sección.

Artículo 56°. - La Dotación Mínima de Seguridad de la navegación de los buques y artefactos navales será determinada por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.

En el caso de los buques extranjeros locados a casco desnudo con tratamiento de bandera argentina, contemplados en la presente, la Dotación Mínima de Seguridad será determinada por el país de abanderamiento y en ningún caso podrá ser inferior a la que establezca la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA para embarcaciones de similares características.

CAPITULO X

SEGUROS

Artículo 57°. - Todos los buques y artefactos navales que integran la flota mercante argentina, deberán contar obligatoriamente con seguros para la navegación y operación comercial. No será de aplicación la Ley 12.988.

El propietario y el armador de un buque o artefacto naval de bandera nacional podrán tomar los seguros para esas unidades en aseguradoras locales o del extranjero conforme al ACUERDO GENERAL SOBRE EL COMERCIO DE SERVICIOS, aprobado por el ANEXO I B de la Ley 24.425.

Los seguros contratados en el país tendrán el tratamiento fiscal de exportación de servicios.

Son considerados obligatorios los seguros de Casco y Máquinas, Responsabilidad por Contaminación y Responsabilidad Civil ante Terceros, incluidos daños a objetos fijos o flotantes y personal.

CAPITULO XI

ALTAS Y BAJAS DE LA MATRICULA NACIONAL

Artículo 58°. - Los organismos intervinientes en la inscripción y bajas de la Matricula Nacional de buques o artefactos navales deberán ajustar sus procedimientos a fin de lograr celeridad, economía, sencillez y eficiencia de los trámites.

Artículo 59°. - La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, a solicitud del propietario, procederá a la baja definitiva del buque o artefacto naval del Registro Nacional de Buques, previa autorización de la Autoridad de Aplicación del presente y la acreditación de la inexistencia de gravámenes, inhibiciones, deudas de la seguridad social y de aportes y contribuciones previsionales del propietario.

Los organismos correspondientes deberán expedirse en un plazo de TREINTA (30) días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud pertinente, determinando la deuda o en su defecto extender el certificado de libre deuda.

De existir determinación de deuda, el propietario podrá ofrecer garantía a satisfacción de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS (AFIP) a fin de proseguir con el trámite de baja solicitado.

Artículo 60°. - El procedimiento de garantía a satisfacción de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS (AFIP), será también de aplicación para la transmisión, modificación o extinción de los derechos reales sobre los buques y artefactos navales.

CAPITULO XII

REGIMEN FISCAL PROMOCIONAL

Artículo 61°. - El presente régimen fiscal promocional se establece por el término de DIEZ (10) años, a contar desde la fecha de entrada en vigencia de la presente norma.

Artículo 62°. - Para gozar de los beneficios establecidos en el presente Capítulo, los armadores nacionales, astilleros y talleres navales nacionales, deberán estar inscriptos en los registros creados en los Art. 8°. - y 33°. - de la presente norma.

Artículo 63°. - Los armadores nacionales, astilleros, talleres navales nacionales y estudios de ingeniería naval argentinos gozaran de la liberación por sus ventas no alcanzadas por las exenciones establecidas en los incisos g) y h) del artículo 7° del Anexo I del

Decreto N° 280 del 15 de abril de 1997 (Ley de Impuesto al Valor Agregado T.O. 1997) del impuesto al que se refiere el artículo 27 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado (T.O. 1997), sin perjuicio de las demás disposiciones de dicho régimen legal.

Los beneficiarios deberán facturar el monto del impuesto devengado por sus ventas, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 11 del mencionado texto legal, teniendo éste carácter de impuesto tributado, a fin de constituirse en crédito fiscal en las etapas subsiguientes. La liberación dispuesta, procederá de conformidad con la siguiente escala:

AÑO	PORCENTAJE DE LIBERACION
1	100
2	90
3	80
4	70
5	60
6	50
7	40
8	30
9	20
10	10

Artículo 64°. - Los créditos fiscales originados en la construcción, alistamiento, transformación, modificación, mantenimiento y reparación de buques y artefactos navales, que conformaren el saldo a favor de los contribuyentes a que se refiere el primer párrafo del artículo 24 del Anexo I del Decreto 280/97 (Ley de Impuesto al Valor Agregado, T.O. 1997), podrán ser utilizados para cancelar los aportes y contribuciones con destino al Sistema Único de Seguridad Social.

Artículo 65°. - A los efectos del Impuesto a las Ganancias se presume que la ganancia neta de los armadores nacionales y de los astilleros y talleres navales nacionales por la actividad comercial que realizan es igual al CUATRO POR CIENTO (4%) de los ingresos brutos que perciben.

Artículo 66°. - Los armadores nacionales, los astilleros, talleres navales nacionales y los estudios de ingeniería naval argentinos, conforme lo establecido en el artículo 68° de la presente norma, podrán optar por los siguientes regímenes del Impuesto a las Ganancias:

a) El régimen común vigente según la ley del Impuesto a las Ganancias.

b) El siguiente régimen especial:

1) Las inversiones en bienes de capital para la realización de la actividad naviera o el equipamiento del astillero o estudios de Ingeniería Naval, se podrán amortizar de la siguiente manera: el SESENTA POR CIENTO (60%) del monto total invertido en el ejercicio fiscal en 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.

2) Las demás inversiones que se efectúen a los fines de la realización de la actividad naviera o equipamiento del astillero y estudios de ingeniería naval, como maquinarias, equipos, unidades de transporte e instalaciones, se podrán amortizar en hasta CINCO (5) años, a partir de su puesta en funcionamiento.

Una vez optado por uno de los procedimientos de amortización señalados precedentemente, el mismo deberá ser comunicado a la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS (AFIP), en la forma, plazo y condiciones que ésta establezca, y deberá ser aplicado, sin excepción, a todas las inversiones de capital que se realicen para la ejecución de las actividades comprendidas en la presente.

Artículo 67°. - Los astilleros y armadores nacionales, estarán exentos del pago del Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta, en relación con los activos afectados a la actividad de la industria naval y del transporte comercial por agua. Los tripulantes de los buques que enarboles pabellón argentino o aquellos locados a casco desnudo con tratamiento de tal y aquellos comprendidos en el Artículo 55°. - de la presente norma, estarán eximidos del pago del impuesto a las ganancias de la cuarta categoría sobre los salarios devengados en concepto de francos compensatorios.

Artículo 68°. - Los beneficios tributarios establecidos en los artículos 65° y 66° no son acumulativos. En cada ejercicio fiscal, el armador nacional y el astillero y taller naval nacional deberán optar por uno u otro de esos beneficios.

Artículo 69°. - El SETENTA POR CIENTO (70%) de las contribuciones patronales para el Sistema Único de Seguridad Social abonadas por los armadores nacionales, los astilleros, talleres navales y estudios de Ingeniería Naval nacionales, podrá computarse como crédito fiscal en las liquidaciones mensuales del IVA y también como pago a cuenta del impuesto a las Ganancias. Si al final del ejercicio quedase un saldo no utilizado será transferido al período siguiente, quedando como tal

hasta su total extinción. En cada ejercicio el contribuyente podrá decidir libremente a que impuesto afectar el referido crédito fiscal.

Artículo 70°.- Exclúyase del ANEXO I del DECRETO N° 1347 (BIENES DE CAPITAL, INFORMATICA Y TELECOMUNICACIONES) del PODER EJECUTIVO NACIONAL (IMPORTACIONES MERCADERIAS CON PERFECCIONAMIENTO INDUSTRIAL): las posiciones arancelarias del Nomenclatura Común del Mercosur (N.C.M.) correspondientes al Capítulo 89 BARCOS Y DEMÁS ESTRUCTURAS FLOTANTES,

a) Créase un Régimen de Incentivo para las Empresas de la Industria Naval;

b) DESTINATARIOS: Aquellos que estén encuadrados en el Artículo 8°.

c) OBJETO: El objeto del beneficio es por el valor originado en la construcción, alistamiento, transformación, modificación, mantenimiento y reparación de buques y artefactos navales.

d) El beneficio consiste en la percepción de un bono fiscal para ser aplicado al pago de impuestos nacionales, por un valor equivalente al CATORCE POR CIENTO (14%) del importe resultante de detraer del precio de venta, el valor de los insumos, partes o componentes de origen importado incorporados al bien, que hubieren sido nacionalizados con un derecho de importación del CERO POR CIENTO (0%). Entiéndase por precio de venta el que surja de la factura y/o documento equivalente, neto de impuestos, gastos financieros y de descuentos y bonificaciones;

e) Los sujetos beneficiarios podrán solicitar, ante la Autoridad de Aplicación, la emisión del bono fiscal, en la medida que hayan emitido la correspondiente factura y efectivizado la entrega de los bienes a sus adquirentes;

f) El bono fiscal contemplado en el artículo c) será nominativo y podrá ser cedido a terceros una única vez. Podrá ser utilizado por los sujetos beneficiarios o los cesionarios para el pago de la totalidad de los montos a abonar en concepto de Impuesto a las Ganancias, Impuesto al Valor Agregado (IVA), Impuestos Internos, en carácter de saldo de declaración jurada y anticipos, cuya recaudación se encuentra a cargo de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS;

g) En el caso de operaciones de importación, el bono fiscal podrá ser utilizado para el pago a cuenta de los Impuestos a las Ganancias y al Valor Agregado (IVA), sus retenciones y percepciones, cuya recaudación se encuentra a cargo de la ADMINISTRACION FEDERAL

DE INGRESOS PUBLICOS, entidad autárquica en el ámbito del MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS PUBLICAS, a través de la DIRECCION GENERAL DE ADUANAS;

h) El costo originado por las actividades de verificación y contralor de la operatoria del régimen estará a cargo de los respectivos beneficiarios, en los términos y condiciones que establezca la Autoridad de Aplicación.

Artículo 71°. - Todos los fletes generados por buques de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina afectados a tráficos internacionales serán considerados exportación de servicios.

Artículo 72°. - Se invita a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir en su jurisdicción al Régimen Fiscal Promocional establecido en el presente Capítulo.

CAPITULO XIII

BENEFICIOS A LA CARGA

Artículo 73°. - Los cargadores imputaran como gastos a los efectos del Impuesto a las Ganancias, el CIEN POR CIEN (100%) del flete devengado por el transporte de mercaderías en buques y artefactos navales de bandera argentina o con tratamiento de bandera nacional, conforme el artículo 25° de la presente norma. En esos mismos casos el servicio por movimiento a las cargas estará exento del Impuesto al Valor Agregado.

CAPITULO XIV

INCUMPLIMIENTOS

Artículo 74°. - El incumplimiento por parte de los armadores argentinos de cualquiera de las disposiciones del presente régimen dará lugar a la caducidad de las autorizaciones otorgadas y, en los casos que correspondiere, a la pérdida del tratamiento de bandera nacional para el buque y/o artefacto naval arrendado a casco desnudo, sin perjuicio de las responsabilidades legales que pudieran corresponder.

CAPITULO XV

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 75°. - Los beneficios establecidos en el presente régimen, en lo que respecta a importación y locación de buques y artefactos navales de bandera extranjera a casco desnudo, entraran efectivamente en vigencia de modo SIMULTANEO con todos los

instrumentos establecidos por el Capítulo IV - INDUSTRIA NAVAL y el Capítulo XII – REGIMEN FISCAL PROMOCIONAL, de la presente norma.

Artículo 76°. – Teniendo en cuenta la necesidad de dar respuesta inmediata al transporte de bandera nacional en el cabotaje fluvial, se modifica temporalmente por única vez y por el término máximo de 12 meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, lo normado en la misma en lo referido a:

- a) La capacidad de locación a casco desnudo de remolcadores de empuje, será igual al TRESCIENTOS POR CIENTO (300%) del tonelaje o potencia de propulsión, de las unidades que posean en construcción en astilleros nacionales, para ser incorporados al Registro Nacional de Buques
- b) Se autoriza la incorporación de hasta 6 remolcadores de empujes nuevos o usados.

Artículo 77°. - Déjese sin efecto cualquier otra norma que se oponga a la presente

Artículo 78°. - Los buques y artefactos navales de bandera extranjera que, a la fecha de entrada en vigencia de la presente norma, se encuentren operando bajo las condiciones del artículo 2° del Decreto 1.010/04 y sus modificatorio el Decreto N° 1.022/06, quedaran comprendidos automáticamente y por el plazo autorizado bajo ese marco normativo en el artículo 25° del presente régimen.

Artículo 79°. - Deróguense los Decretos N° 1.010 del 6 de agosto del 2004 y el Decreto N° 1.022 del 8 de agosto de 2006 y sus normas complementarias.

Artículo 80°. - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Alfredo H. Luenzo. -

FUNDAMENTOS

Señora Presidente:

Argentina hace más de cien años que empezó una gran inversión en recursos económicos y humanos para llegar a dar un gran desarrollo a su Industria Naval y Marina Mercante, que conjuntamente llegaron a ser muy importantes como era de esperar en un país con semejante litoral marítimo y fluvial.

Hubiese sido impensable entonces que cuando se alcanzaron estos altos objetivos deseados iba a ser el mismo Estado quien los iba a destruir para beneficio de unos pocos, en contra del interés general. Eso ocurrió a partir de 1980, cuando la Industria Naval había llegado a su máxima eficiencia y desarrollo, y abastecía “normalmente” a la Marina Mercante Nacional. Así empezó el cuarto de siglo anti-industrial que casi extinguió a la Industria Naval y la Marina Mercante.

El Estado inició, la anormal promoción de una masiva importación libre de impuestos, de barcos muy usados y que podían construirse competitivamente en el país. Además, el Estado-Armador redujo substancialmente sus compras y con ello cayeron en situación crítica los Astilleros Rio Santiago y TANDANOR.

Mientras tanto en Brasil entre los años 2000 y 2015, se incrementó en un 3000 % su mano de obra directa en la industria naval y exponencial crecimiento en su marina mercante. En Paraguay su industria naval creció el 500 % en los últimos 5 años y siendo hoy la tercera flota fluvial a nivel mundial.

La desregulación del transporte por agua comenzó a partir del dictado de los Decretos N° 1.772 del 3 de septiembre de 1991 y el Decreto N° 817 del 26 de mayo de 1992 y se integró con los Decretos N° 1.493 del 20 de agosto de 1992 y el N° 343 del 19 de abril de 1997, estos dos últimos derogados por la Ley 25.230 del 1° de diciembre de 1999.

Con ese plexo normativo, se instituyó un sistema transitorio que intentó, mantener con criterio de libre mercado, la capacidad de bodega y prestar servicios al armamento nacional, además de asegurar el empleo de mano de obra nacional a bordo de los buques y artefactos navales de bandera extranjera comprendidos en dichos regímenes. En oportunidad de la sanción del Decreto N° 1.772, la transitoriedad de la vigencia del mismo, estaba limitada por la futura sanción de un cuerpo legal único que permitiera el desarrollo de la marina mercante nacional en el orden local y regional, la inserción en los tráficos internacionales y su relación con la fuerza del trabajo.

El régimen del Decreto N° 1.772/91, no obtuvo los resultados deseados y produjo un sensible daño a la industria naval argentina, la que se vio disminuida en su capacidad productiva, con la pérdida de puestos de trabajo, la interrupción de la transferencia de conocimiento de mano de obra calificada y produjo un fuerte impacto negativo en la flota mercante de bandera argentina reduciéndola notoriamente con su consecuente impacto sobre los puestos de trabajo.

En definitiva, estas políticas resultaron en la destrucción masiva de puestos de trabajo, el desmantelamiento de la capacidad productiva y tecnológica en el sector naval y una virtual desaparición de la

presencia de buques de bandera nacional en los mercados, tanto de cabotaje como internacionales. Causándose una profunda pérdida de soberanía y seguridad logística en nuestro país.

El Decreto N° 1.010 del 6 de agosto de 2004, derogó al Decreto N° 1772/91, creando un nuevo sistema transitorio para la marina mercante, con el objeto de recuperar el transporte marítimo y fluvial para embarcaciones de bandera nacional tripuladas por personal argentino, procurando incentivar la construcción naval en astilleros y talleres navales nacionales mediante beneficios de locación de buques a los armadores que contraten construcciones en el país, y si bien el mencionado decreto significó un paso importante en la recuperación de la marina mercante e industria naval, el mismo era transitorio hasta la promulgación de un régimen definitivo que conjugue simultáneamente los intereses de la actividad naviera y de la industria naval, por ser ambas pilares fundamentales de los intereses marítimos argentinos.

Ambas actividades son fundamentales para el desarrollo económico nacional mediante la generación de fletes y la ocupación de mano de obra, tanto a bordo de los buques como en la industria naval por sus conocidos efectos multiplicadores capaces de producir ingresos por la exportación de bienes y servicios.

Argentina debe proteger el mercado que su producción agroindustrial genera. Industria y servicios logísticos son hoy parte intrínseca de un mismo objeto: el producto argentino.

Actualmente, el 40% del transporte entre puertos argentinos se realiza con buques de bandera argentina.

El territorio y los campos argentinos son un recurso estratégico. De igual forma nuestros ríos, puertos, mares y buques también constituyen elementos estratégicos de nuestro país. Todos ellos deben estar en manos de argentinos.

En tal sentido, urge organizar el comercio y la navegación, sobre bases de equidad, que contemplen también el interés del fisco, que cuiden los derechos de los marinos argentinos, que reserven el cabotaje nacional y permitan que esta actividad sea conducida por empresas nacionales.

El presente proyecto establece las condiciones del arrendamiento de embarcaciones, buques y artefactos navales, para cada uno de los servicios que se señalan en el Decreto Ley 19.492 de cabotaje nacional del 25 de julio de 1944, ratificado por la Ley 12.980.

Como así también, que el tratamiento de bandera, que propone el presente proyecto, supone un beneficio que justifica, como contrapartida, la exigencia para los propietarios de buques y artefactos navales amparados por el régimen que se propicia, de contratar sus construcciones, reparaciones y mantenimientos en astilleros y talleres navales nacionales y generar condiciones e incentivos para la renovación de la flota mercante.

La Ley 20.447 de Promoción de la Marina Mercante, en su Anexo I, normas 5 y 9, faculta al Poder Ejecutivo Nacional a promover un régimen fiscal promocional para la actividad, de modo tal de mejorar su competitividad a nivel nacional e internacional.

Con el objetivo de instrumentar el presente régimen, corresponde la creación de la Dirección Nacional de Industria Naval dentro de la órbita de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables dependiente de la Secretaría de Gestión de Transporte del Ministerio de Transporte, con la misión de coordinar las políticas para el desarrollo de los astilleros y talleres navales nacionales, procurando a su vez la producción de bienes industriales naval artistas y estudios de diseño naval nacional. Como también para que tome intervención previa al dictado de las autorizaciones de arrendamiento en relación con la construcción naval. Es reconocido por el gobierno nacional como por los sectores interesados la necesidad de contar con una normativa para la marina mercante nacional y la industria naval que pueda ser revisada periódicamente en sus especificaciones técnicas en base al desarrollo de la capacidad instalada de los astilleros y talleres navales, los avances tecnológicos y las necesidades del transporte y los servicios de la plataforma marítima continental argentina, de tal forma de mantener un adecuado equilibrio entre los diferentes actores del sector que asegure su desarrollo sostenido y sustentable.

El régimen del cabotaje nacional adquiere particular importancia, en momentos en que la apertura de los tráficos internacionales y la suscripción de acuerdo multilaterales y bilaterales con otras naciones, permite el arribo de buques y artefactos navales extranjeros cuya actividad comercial podría ser, en su propio interés, extendida a jurisdicción nacional, en perjuicio de la marina mercante nacional, de empresas nacionales, y de los tripulantes argentinos.

En tal sentido, es necesario contar con una clara normativa para el cabotaje nacional por agua, tanto de las actividades que lo componen, como del ámbito geográfico que lo comprende, en consonancia con las prácticas regionales e internacionales en la materia, por lo cual resulta coadyuvante para el desarrollo de la marina mercante nacional y la correspondiente generación de valor agregado y mano de obra industrial en nuestro país.

También que el transporte por agua de carga y/o contenedores y/o pasajeros, entre puertos o puntos situados en territorio argentino o sujetos a jurisdicción nacional o provincial, incluso el de aquellas cargas que tengan como destino final la exportación, aun cuando en su trayecto el buque hiciere escala en uno o varios puertos extranjeros, y las operaciones de transbordo, dragado, remolque, y todo otro servicio o actividad comercial que se efectúe en aguas argentinas, sean marítimo, fluvial o lacustre, estén reservados para los buques y artefactos navales de bandera nacional o con tratamiento de tales, preferentemente construidos en el país.

Por ello es necesario que un régimen definitivo contemple la exclusividad de la bandera argentina en el cabotaje nacional y la promoción de participaciones progresivamente de mayores buques de bandera nacional en el tráfico de ultramar.

En tal sentido, y a modo de estímulo resulta adecuado otorgar un tratamiento diferenciado a los armadores que hayan orientado sus esfuerzos al mantenimiento de la bandera nacional y la industria naval, construyendo sus embarcaciones en astilleros nacionales, y consecuentemente asimilarlos a los armadores que en la actualidad están construyendo embarcaciones en el país.

Por ello resulta necesario formular el dictado de medidas que solucionen en forma urgente las deficiencias del régimen actual, para evitar que la prolongada emergencia en que se encuentra este sector de la economía nacional cause daños aún más profundos al interés común.

La actividad fluvial y marítima de la flota mercante argentina es generadora de fletes, lo que se traduce en ingresos de divisas en el país, minimizando consecuentemente los egresos por los mismos conceptos contribuyendo esto positivamente en los compromisos de la Balanza de Pagos de Argentina.

En definitiva, se hace imperioso que nuestro país recupere su soberanía logística y su independencia tecnológica en un sector estratégico y fundamental para su desarrollo.

Los compromisos asumidos en el MERCOSUR en el ámbito del Protocolo de Montevideo sobre Comercio de Servicios, establecen como límite el 7 de diciembre del año 2015 para alcanzar la libre circulación intramercosur del transporte marítimo entre los Estado Parte.

Asimismo, los acuerdos que se encuentran negociando, priorizan la utilización de buques de bandera de los países miembros del MERCOSUR para la prestación del servicio de transporte marítimo

desde el territorio de uno de los Estados Parte hasta cualquier otro Estado Parte.

Por los motivos expuestos, es que solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto Ley.

Alfredo H. Luenzo. -

DIRECCION GENERAL DE PUBLICACIONES