

VERSION: 20/07/2015

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

REGIMEN DE PROMOCION DE LA INDUSTRIA NAVAL

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

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

- a) El crecimiento sustentable de la industria naval argentina
- b) La generación de nuevas fuentes de trabajo, asegurando el empleo del personal de la industria naval y actividades conexas, favoreciendo además la formación de los recursos humanos en todos los niveles a través del permanente y continuo mejoramiento de su formación y capacitación.

Artículo 2° - Créase en el ámbito del MINISTERIO DE INDUSTRIA de la NACION, la SUBSECRETARIA NACIONAL DE INDUSTRIA NAVAL, dependiente de la SECRETARIA DE INDUSTRIA.

Artículo 3°.- Será Autoridad de Aplicación de la presente norma la SUBSECRETARIA NACIONAL DE INDUSTRIA NAVAL, y en tal carácter, dictará las normas de adecuación e interpretación y tendrá a su cargo el REGISTRO DE ASTILLEROS, TALLERES NAVALES, ORGANIZACIONES DE INGENIERÍA E INSTITUCIONES DE CAPACITACION, pudiendo delegar en forma parcial o total dichas facultades.

Artículo 4° - Crease en el ámbito de la SUBSECRETARIA NACIONAL DE INDUSTRIA NAVAL la COMISIÓN ASESORA TÉCNICA DE LA INDUSTRIA NAVAL la que estará integrada por dos (2) representantes de la industria designados a propuesta de las Cámaras empresarias, dos (2) representante del sector sindical designados a propuesta de los gremios de actuación en la actividad, dos (2) Profesionales de la Ingeniería, un (1) profesional de la Economía, y un (1) profesional del Derecho designados a propuesta de las Universidades Nacionales y los Consejos o Colegios Profesionales correspondientes. La presidencia de esta COMISION será ejercida por el SUBSECRETARIO NACIONAL DE LA INDUSTRIA NAVAL.

CAPITULO II

REGISTRO DE ENTES RELACIONADOS CON LA INDUSTRIA NAVA.

Artículo 5°- Crease el REGISTRO DE ASTILLEROS, TALLERES NAVALES, ORGANIZACIONES DE INGENIERÍA E INSTITUCIONES DE CAPACITACION que estará a cargo de la Autoridad de Aplicación, donde deberán inscribirse los astilleros, talleres navales y organizaciones de ingeniería e instituciones de capacitación que quieran gozar de los beneficios establecidos en el presente.

Artículo 6°.- A los efectos de la presente norma entiéndase:

- a) Por astilleros y talleres navales nacionales a aquellas empresas dedicadas a la construcción, reconstrucción, transformación y reparación de buques y artefactos navales y la producción de bienes complementarios, que además de los requisitos exigidos por las disposiciones vigentes que regulan esa actividad a efectos de la inscripción en el REGISTRO DE ASTILLEROS, TALLERES NAVALES, deberán ajustarse a los incisos I y II del presente Artículo.
- b) Por Organizaciones de Ingeniería a aquellas empresas o agrupaciones transitorias dedicadas a la ejecución de proyectos navales, diseño de procesos, sistemas o programas de producción a aplicar a la Industria Naval, cumplimentando las regulaciones sobre el ejercicio profesional y demás normas contenidas en la presente Ley.
- c) Por Instituciones de Capacitación a aquellas organizaciones de carácter público dedicadas a la capacitación y/o perfeccionamiento de los recursos humanos de los distintos niveles aplicados a la industria Naval.

Los incisos a cumplimentar son:

I. 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).

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

CAPITULO III BENEFICIOS FISCALES E IMPOSITIVOS

Artículo 7° Para acogerse a los beneficios otorgados por el presente Capítulo, los responsables de las actividades protegidas no deberán mantener ningún tipo de deudas exigibles, ni controversias por casos de este tipo con el Estado Nacional Argentino.

Artículo 8°.- Las actividades protegidas 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, teniendo este 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 9°.- 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 10- Las inversiones de riesgo, destinadas a la construcción de embarcaciones y artefactos navales en instalaciones industriales de nuestro país, que tengan origen en actividades sujetas a gravámenes impositivos, quedaran desgravados del impuesto a las ganancias por el término de diez (10) años, de acuerdo a los alcances y modalidades que establezca la correspondiente reglamentación, que se promulgue.

Artículo 11°.- El SETENTA POR CIENTO (70%) de las contribuciones patronales para el Sistema Único de Seguridad Social abonadas por los astilleros, talleres navales nacionales y organizaciones de ingeniería, podrá computarse como crédito fiscal en las liquidaciones mensuales del IVA y también como pago a cuenta en el impuesto a las Ganancias. Si al final del ejercicio quedase un saldo no utilizado será transferido al periodo 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 12° - La importación definitiva para consumo de los insumos, partes, piezas y componentes, detallados en el presente artículo: todos ellos nuevos, sin uso y no producidos en el país. Destinados a la construcción, reconstrucción, transformación y reparación en el país de buques y artefactos navales, quedarán exentos de todo pago de derecho, tasa, arancel o impuesto.

POSICION ARANCELARIA	DESCRIPCION
68 06 10 00	paneles ignífugos
69 10 90 00	inodoros jets
72 08 52 00	Productos laminados de acero de calidad naval
72 16 50 00	perfiles extruidos acero
72 26 99 00	Juntas de transición bimetálicas
73 08 30 00	puertas ignifugas
76 06 12 90	Productos laminados de aluminio de calidad naval

7604.10.21	BARRAS Y PERFILES, DE ALUMINIO. De aluminio sin alear. Huecos
7604.21.00	BARRAS Y PERFILES, DE ALUMINIO. Perfiles Huecos
7604.29	BARRAS Y PERFILES, DE ALUMINIO. Los demás
7604.29.20	BARRAS Y PERFILES, DE ALUMINIO. Sin alear. Perfiles
84 08 10 90	Plantas propulsoras
84 13 60 11	sistema sanitario
84 13 60 90	bombas clasificadas
84 15 10 11	elementos eléctricos clasificados
84 19 50 00	sistema externo enfriamiento de agua para motores
84 81 40 00	válvulas de presión y vacío de alta velocidad
84 82 80 00	corona de orientación para grúa
84 83 40 10	Cajas reductoras marinas
84 83 40 90	Piñones, coronas, etc.
84 83 60 90	Acoples elásticos, tomas de fuerza aplicables a las transmisiones y motores
85 25 70 06	Aparatos de Radiotelefonía
85 26 10 00	Radares Marinos
89 07 10 00	balsas salvavidas
90 14 80 90	Equipos electrónicos (Radares, Plotters, VHF, GPS, AIS, Epirb, Sondas,)

- a) La Autoridad de Aplicación, sobre la base del desarrollo de la industria, podrá revisar, ampliar o modificar las posiciones arancelarias.

Artículo 13°: Exclúyase del ANEXO del Decreto 1330/2004 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.

Artículo 14°: Exclúyase del ANEXO I AL 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 comprendidos en el Artículo 8 a)
- 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 deducir 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 a la Ganancia Mínima Presunta, 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 de la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS, 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 15° - Los Astilleros y Talleres Navales nacionales gozarán de la liberación del impuesto al que se refiere el Artículo 38 inciso e) de la ley 24.674 y sus modificatorias.

Artículo 16° - Invítase a todas las provincias a eximir del impuesto de Ingresos Brutos a los sujetos alcanzados por el Artículo 7° de la presente norma.

CAPITULO IV FINANCIAMIENTO

Artículo 17°. Créase un fondo de FINANCIAMIENTO, CRÉDITO PARA CONSTRUCCIONES NAVALES, CAPACITACION E INVESTIGACION Y DESARROLLO.

- a) **OBJETO:** Incorporación de infraestructura, equipamiento y tecnología en los astilleros y talleres navales nacionales para la financiación por parte de los mismos, de la construcción de buques y artefactos navales.
Incorporación de infraestructura, equipamiento y tecnología en las organizaciones de ingeniería e instituciones de capacitación para la financiación por parte de los mismos de sus actividades específicas.
- b) **DESTINO DE LOS CREDITOS** Los créditos tendrán los siguientes destinos:
 - I. Adquisición de bienes de capital, equipamiento, capacitación, infraestructura y tecnología para los astilleros y talleres navales nacionales, las organizaciones de ingeniería y las instituciones de capacitación.
 - II. Construcción, transformación y reconstrucción de buques y artefactos navales inscriptos o a ser inscriptos en el Registro Nacional de Buques y demás bienes complementar los 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

III. GARANTIAS: A los efectos de los créditos de financiación para la construcción de buques, se aceptaran 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 Publicas N° 13.064 y modificatorias. En los créditos otorgados a las organizaciones de ingeniería se aceptarán como garantías seguros de caución a satisfacción de la Administración.

IV. CONFORMACION DEL FONDO: El fondo se conformará y estará integrado con los siguientes recursos:

ARANCELES DE IMPORTACION: 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

GRAVAMEN SOBRE LOS FLETES DEL COMERCIO EXTERIOR DE LA REPÚBLICA ARGENTINA:

Un gravamen de hasta el doce por ciento (12,00%) sobre los montos correspondientes a fletes de las importaciones.

Un gravamen de hasta el dos por ciento (2,00%) sobre los montos correspondientes a fletes de las exportaciones.

c) DESTINATARIOS

I. El destinatario y beneficiario primario del crédito y/o subsidio del Fondo, en el caso de construcción, modificación y/o reparación de buques o embarcaciones será el Armador Cliente de la Industria Naval Nacional. El Armador deberá estar inscripto en el REGISTRO ESPECIAL DE ARMADORES NACIONALES, en la órbita de la SECRETARIA DE TRANSPORTE, MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE.

II. Los astilleros podrán acompañar sus ofertas con un plan de crédito y/o subsidio específico para la construcción, modificación y/o reparación de buques o embarcaciones ofrecidos, pero deberán consignar en tales supuestos que el beneficiario o contratante será en todos los casos el Armador.

III. Cuando se trate de actividades de investigación y desarrollo, capacitación o incorporación de tecnología propuestas por las organizaciones de ingeniería o las instituciones de capacitación, las mismas serán las destinatarias y beneficiarias primarias del crédito y/o subsidio del Fondo. En caso de actuar a requerimiento de astilleros o talleres navales nacionales estos serán los beneficiarios del crédito, para lo presentarán en cada caso un estudio técnico-económico específico que justifique la inversión. Los Armadores también estarán habilitados a solicitar este tipo de inversiones, pero deberán consignar en tales supuestos que el beneficiario o contratante serán en todos los casos organizaciones de ingeniería o instituciones de capacitación registradas.

d) ADMINISTRACION

I. Una vez acordado el crédito o subsidio, antes de habilitar cualquier transferencia de recursos por parte del Fondo, el Armador deberá acreditar

haber realizado una inversión inicial efectiva no inferior al quince por ciento (15%) del valor total del navío si se trata de un buque nuevo, o del valor total de la reparación o modificación si se trata de un buque usado o en navegación. Recíprocamente, cuando se trate de actividades de investigación y desarrollo, capacitación o incorporación de tecnología, será el Astillero quien deberá acreditar una inversión inicial efectiva no inferior al quince por ciento (15%) del valor total acreditado por el Fondo para esa actividad.

- II. En todos los casos las garantías a suscribir por el Armador incluirán una hipoteca naval a favor del Fondo, con un privilegio no inferior al segundo grado, sobre el buque construido. La garantía hipotecaria puede ser complementada por otras, de cualquier naturaleza y modalidad, pero no sustituida o reemplazada, ni siquiera parcialmente, hasta la cancelación total del crédito.
- III. Cuando el Fondo así lo establezca en cumplimiento de su función tuitiva de la Industria Naval Nacional, podrá promover, aceptar o rechazar la concurrencia de proveedores de equipos e insumos, tanto nacionales como extranjeros, incentivando el desarrollo de proveedores en orden a promover la integración vertical de la industria naval.

d) GERENCIA

- I. El Fondo será gerenciado y administrado por un Ente, cuya creación se hará por acto administrativo emanado del Poder Ejecutivo y estará a cargo de un Directorio.
- II. La entidad a crearse funcionará como Ente Autárquico de Derecho Público y gozará de plena capacidad jurídica para actuar en la esfera pública y privada.
- III. Dictará su propio estatuto y reglamento interno, tendrá su domicilio legal en la SUBSECRETARIA NACIONAL DE INDUSTRIA NAVAL .
- IV. El mismo será integrado por un Presidente y seis (6) miembros, cuyas designaciones se harán de la siguiente forma:

Un Presidente y dos (2) de sus Directores serán designados por acto del Poder Ejecutivo Nacional y a propuesta de la SUBSECRETARIA NACIONAL DE INDUSTRIA NAVAL. Un miembro en representación de los Trabajadores del quehacer específico organizados gremialmente, mediante designación por acto del Poder Ejecutivo Nacional.

Un miembro en representación del sector empresario vinculado a los Astilleros Nacionales mediante designación por acto del Poder Ejecutivo Nacional.

Un miembro en representación de los profesionales de la ingeniería naval designado por el Poder Ejecutivo Nacional a propuesta del Consejo Profesional de Ingeniería Naval.

Un miembro en representación del sector académico designado por el Poder Ejecutivo Nacional a propuesta del Consejo de Decanos de Ingeniería.

e) REGLAMENTACION

- I. La reglamentación a dictarse contendrá las disposiciones pertinentes en materia de duración de mandatos y renovación, vacancias, remuneraciones, controversias, por representación de sectores, requisitos e inhabilidades para los cargos, atribuciones y deberes de sus miembros, convocatoria a sesiones, quórum para sesionar,

- formas a cumplir para adoptar decisiones del Directorio y demás aspectos que hagan a su funcionamiento.
- II. El Directorio del Ente para cumplir con su función de administrador y gerente del Fondo deberá realizar los estudios económico-financieros que determinen la factibilidad de los proyectos presentados.
 - III. La afectación de recursos para financiar su funcionamiento en ningún caso podrá superar el siete por ciento (7%) del Fondo que administra.
 - IV. Anualmente deberá elevar un informe de gestión, sin perjuicio del sometimiento al régimen de Auditorías Internas que determine de oficio el mismo Ministerio o a pedido de los sectores representados en el propio Directorio, además de los contralores normales y permanentes.
 - V. Los recursos del fondo de FINANCIAMIENTO, CRÉDITO PARA CONSTRUCCIONES NAVALES, CAPACITACION E INVESTIGACION Y DESARROLLO en el caso de los beneficiarios mencionados en el Artículo 7 a), serán distribuidos primariamente conforme a la capacidad productiva actual de cada astillero postulado, demostrable por el tonelaje construido y/o reparado de buques y embarcaciones en el período inmediato anterior, al tiempo de hacerse la planificación anual. Alternativamente podrá adoptarse como criterio de distribución la presentación de un proyecto de gestión que adecue la capacidad del Astillero o Taller Naval a los requerimientos de la obra a ejecutar. La reglamentación establecerá el distribuidor secundario para asignar los porcentajes de recursos en cada caso, en base a variables objetivas, las cuales en todos los casos deberán prever una afectación del cinco por ciento (5%) con un criterio inverso.
 - VI. Autorícese a la Autoridad de Aplicación de la presente norma a efectuar en el presupuesto general de gastos y cálculo de recursos para el ejercicio correspondiente, las adecuaciones presupuestarias que resulten necesarias para el cumplimiento de la presente ley.

CAPITULO V DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

DE LOS ORGANISMOS DEL ESTADO DEMANDANTES DE LA ACTIVIDAD,
 Artículo 18°. Los Organismos Oficiales cuya actividad implique la demanda de buques, embarcaciones y/o artefactos flotantes informarán sus requerimientos al Organismo de aplicación de la Ley la que determinará la viabilidad de satisfacer esa demanda cumpliendo con las características, costos y tiempos requeridos dentro de los márgenes determinados por la Autoridad de aplicación a propuesta del Órgano Asesor Técnico. En caso de que el requerimiento no pueda ser cumplimentado por la Industria bajo la protección de la Ley, el Organismo requirente tendrá libertad para ejecutar las obras en otras fuentes de provisión.

DE LAS EMPRESAS INDUSTRIALES DE ADMINISTRACION ESTATAL.

Artículo 19°.

- a) Las Empresas Industriales de administración estatal con actuación en el campo naval no podrán participar en la ejecución de obras en competencia con las Industrias protegidas por la presente Ley. Sólo podrán hacerlo en aquellos casos en que el Organismo de aplicación determine la incapacidad de las Empresas protegidas para la ejecución de una obra determinada.
- b) La eventual asociación entre Empresas protegidas y Empresas de administración estatal con el objeto de ejecutar una obra en forma conjunta deberá sustanciarse en el ámbito del Organismo de aplicación y deberá contar con su aprobación.

Artículo 20°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo

GUSTAVO MARTINEZ CAMPOS
DIPUTADO NACIONAL

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

“RÉGIMEN ESPECIAL PARA EL DESARROLLO SUSTENTABLE DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL”

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1° - El presente régimen tiene por objeto:

- a) el desarrollo y crecimiento sustentable de la flota mercante de bandera nacional mediante el mejoramiento de su competitividad,
- b) la consolidación y 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, en particular, el aumento de su participación en tráficos de la Hidrovía Paraguay Paraná,
- c) la generación y el incremento de fuentes de trabajo estables, favoreciendo y asegurando el empleo de tripulaciones argentinas y promoviendo actividades conexas, como el permanente y continuo aumento del nivel de formación y capacitación profesional.

Artículo 2° - No se encuentran comprendidos en el presente régimen los buques públicos, los buques destinados a la extracción, al transporte Internacional e Intercontinental de productos de la actividad pesquera, los buques dedicados a actividades deportivas y de recreación sin fines comerciales y los buques dedicados como actividad principal a juegos de azar, además de los buques destinados al transporte público de larga distancia (Interjurisdiccional e Internacional) de pasajeros.

Artículo 3° - Será Autoridad de Aplicación de la presente norma la SECRETARIA DE COORDINACION ECONOMICA Y MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD, y en tal carácter, dictará las normas de adecuación e interpretación.

CAPÍTULO II
ARMADORES NACIONALES

Artículo 4° - Crease el Registro Especial de Armadores Nacionales, que estará a cargo de la Autoridad de Aplicación, donde deberán inscribirse los armadores que quieren gozar de los beneficios establecidos en la presente norma.-

Artículo 5° - Para inscribirse en el Registro Especial de Armadores Nacionales deberán acreditar:

- a) en el caso de personas físicas, domicilio permanente en el país, y en el caso de personas jurídicas, su constitución en el país de acuerdo a la legislación vigente,
- b) Encontrarse inscriptos como armadores ante la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dependiente del MINISTERIO DE SEGURIDAD y registrar bajo su propiedad, como mínimo UN (1) buque y/o artefacto naval con bandera argentina alcanzados por el presente régimen, apto para realizar operaciones de transporte o servicio en forma regular, y con los certificados actualizados, o

c) estar inscriptos como armadores ante la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dependiente del MINISTERIO DE SEGURIDAD y acreditar debidamente encontrarse operando, como mínimo UN (1) buque y/o artefacto naval con bandera argentina, en actividad alcanzados por el presente régimen, que realice una operación de transporte o servicio mensualmente como mínimo, y con los certificados actualizados.

Artículo 6° - La Autoridad de Aplicación, acreditados los extremos requeridos, extenderá un certificado en el que hará constar el nombre del armador y buque o artefacto naval, efectuando las comunicaciones a los organismos públicos y privados involucrados que correspondan.

CAPÍTULO III **INCORPORACIÓN DE BUQUES**

Artículo 7° - Los aranceles de importación indicados en la presente norma, serán los únicos gravámenes aplicables para los bienes de capital, repuestos, insumos, partes, piezas y componentes especificados, quedando exentos del pago de cualquier otra tasa, impuesto o contribución.

Artículo 8° - La importación definitiva para consumo de buques nuevos sin usos alcanzados por el presente régimen, solo será gravado con el arancel establecido en el régimen específico vigente adoptado con arreglo al sistema arancelario del Mercosur y al Arancel Externo Común (A.E.C.) determinado en el ámbito del Mercosur.

Dicho arancel podrá ser utilizado como crédito fiscal para pago de impuestos en las liquidaciones mensuales del IVA, como pago a cuenta en el impuesto a las Ganancias y para el pago de cargas sociales.

Igual situación corresponderá también a la provisión de insumos importados para buques y afectados navales de Bandera Nacional.

Artículo 9° - La importación definitiva para consumo de los buques usados alcanzados por el presente régimen de hasta QUINCE (15) años de antigüedad, contados a partir del año de construcción o reconstrucción, será gravada con un derecho de importación igual al determinado para buques nuevos, ya sea que el buque en cuestión provenga del mercado intrazona o extrazona del Mercosur, con un aumento de UNO por ciento (1.00 %) por cada un (1) año que el buque tenga de antigüedad.

Artículo 10° -Sustituyese el artículo 56 de la Ley 20.094 el que quedará redactado de la siguiente forma: Artículo 56 “La eliminación de un buque o artefacto naval en la matrícula nacional, serán autorizadas siempre que no se afectaren intereses públicos. De las decisiones del organismo competente, podrá recurrirse dentro de los 15 días de notificada la resolución ante la cámara federal respectiva.”

Artículo 11° - En materia de inscripción y eliminación de la Matrícula Nacional de buques o artefactos navales todos los organismos intervinientes deberán ajustar sus procedimientos a los principios de celeridad, economía, sencillez y eficiencia de los trámites. Serán de aplicación también en los casos de constitución, transmisión, modificación o extinción de los derechos reales sobre los buques.

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 ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS (AFIP) a fin de proseguir con el trámite de baja solicitado.

El procedimiento de garantía a satisfacción de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS (AFIP), será también de aplicación para la transmisión, modificación o extinción de los derechos reales sobre los buques y artefactos navales. La garantía deberá consistir en un mix de bienes registrables que permitan asegurar acabadamente el procedimiento de transmisión, modificación o extinción de los derechos reales sobre los buques y artefactos navales.

Artículo 12° -Durante un período de DOS (2) años a partir de la entrada en vigencia de la presente, la importación de buques y artefactos navales usados de hasta 15 años comprendidos en el presente régimen, serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva.

Artículo 13° –Los propietarios de los buques y artefactos navales importados bajo el presente régimen, serán los responsables de contratar astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional, la reparación, alistamiento, modificación o cualquier actividad que requiera su intervención. Los trabajos deberán realizarse a precios razonables. En caso que el Armador lo requiera, se faculta a la Autoridad de Aplicación para que laude, una certificación de costos y presupuestos, a través del I.N.T.I. u otros organismos de facultades de ingeniería naval estatales. La Autoridad de Aplicación determinará en cada caso la multa a aplicar, previa consulta con los organismos técnicos correspondientes, por excesiva onerosidad o defecto técnico en la intervención.

CAPÍTULO IV

ARRENDAMIENTO DE EMBARCACIONES

Artículo 14° — Los Armadores inscriptos en el Registro Especial de Armadores Nacionales podrán arrendar a casco desnudo buques y artefactos navales extranjeros por los plazos y en las condiciones que fija el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 1010 del 6 de agosto de 2004, en tanto no se contradiga con lo dispuesto en el presente régimen.

Artículo 15° – Sustituyese el artículo 3° del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 1010 del 6 de agosto de 2004, por el siguiente texto:

Art. 3°— Los buques y artefactos navales que a continuación y con carácter taxativo se indican, que por sus características y por la capacidad de la industria naval nacional, pueden ser construidos en el país, quedan excluidos del beneficio otorgado en el artículo anterior:

- a) Los destinados a la pesca en cualquiera de sus formas que se encuentren amparados en el marco de los alcances de la Ley N° 24.922.

b) Los destinados a las actividades deportivas o de recreación, cualquiera sea su tipo y características.

c) Los destinados al transporte de pasajeros y/ o vehículos, con capacidad marítima, fluvial o lacustre, con un tonelaje igual o inferior a CINCO MIL TONELADAS (5000 t.r.b.).

d) Los destinados al transporte de cargas, sin propulsión propia, cualquiera sea su tipo, porte y características.

e) Los remolcadores de tiro destinados a las modalidades de remolque de transporte y remolque de maniobra portuaria, cualquiera sea su potencia.

f) Los remolcadores de operaciones costa afuera y las embarcaciones de apoyo y asistencia para los tráficos marítimos y fluviales, cualquiera sea su potencia.

Artículo 16°- Sustituyese el artículo 4 ° del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 1010 del 6 de agosto del 2004 el que quedará redactado de la siguiente forma:

—Art. 4 — La SECRETARIA DE COORDINACION ECONOMICA Y MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD, será la Autoridad de Aplicación del presente régimen y, en tal carácter, dictará las normas de adecuación o interpretación, recibirá las solicitudes y previa intervención de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dependiente del MINISTERIO DE SEGURIDAD y de la DIRECCION GENERAL DE ADUANAS dependiente de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS (AFIP), entidad autárquica en la órbita del MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS, tendrá a su cargo el otorgamiento de las autorizaciones correspondientes y el registro de los contratos de locación a casco desnudo, en cuya virtud se emitan los certificados autorizantes.

Artículo 17°— Sustituyese el artículo 15 del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 1010 del 6 de agosto de 2004 el que quedará redactado de la siguiente forma: Art. 15. —. La capacidad de locación a casco desnudo de los armadores que cumplan con los requisitos establecidos en el presente decreto, será igual al CINCUENTA POR CIENTO (50%) del tonelaje o potencia o capacidad de bodega de sus buques y/o artefactos navales en actividad que registre de su propiedad o que se encuentren alcanzados por el inciso b) del Artículo 5° y con todos los certificados actualizados, con bandera argentina.

Artículo 18°- Derogase el Artículo 22° del Decreto Nacional de Necesidad y Urgencia N° 1010 del 6 de agosto del 2004.

Artículo 19°- La Autoridad de Aplicación, sobre la base del desarrollo de la marina mercante y la industrial naval, podrá revisar y modificar el régimen del presente capítulo cada TRES (3) años.

Artículo 20°- Los armadores alcanzados por el presente régimen que disponiendo de buques marítimos y/o fluviales podrá embarcar, por unidad, un mínimo de DIEZ (10) alumnos provenientes de las escuelas nacionales de la marina mercante, contando con las comodidades y el equipamiento adecuado para efectuar prácticas profesionales, que

efectivamente embarquen esa cantidad de alumnos, podrán arrendar a casco desnudo y solicitar tratamiento de bandera nacional de embarcaciones de similares características hasta un 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.

CAPÍTULO V

RÉGIMEN FISCAL PROMOCIONAL

Artículo 21° - Los beneficios tributarios del presente régimen serán de aplicación a la actividad desarrollada por los buques y artefactos en el presente régimen. Quedan taxativamente excluidos de los alcances de este Título toda persona física o jurídica, cualquiera sea su condición de armador, que realice actividades de juegos de azar.

Artículo 22° - Para acogerse a los siguientes beneficios los armadores y/o astilleros no deberán mantener ningún tipo de deudas ni controversias por casos de este tipo con el estado nacional argentino.

Artículo 23° - a) Las contribuciones patronales para el Sistema Único de Seguridad Social devengadas por tripulantes argentinos en los buques inscriptos en el registro especial mantendrán el cien por ciento (100%) de las Contribuciones Patronales para el Sistema Jubilatorio y Aportes Gremiales.

b) Las mercaderías transportadas en el ámbito del cabotaje nacional y aquellas que fueran trasbordadas hacia o desde Puerto Internacional quedarán fuera del alcance de gravámenes tales como el IVA, Ganancias, y cualquier otro impuesto que incremente los costos del servicio.

Artículo 24° - Los armadores nacionales podrán deducir en la determinación impositiva del Impuesto a las Ganancias, el CIENTO POR CIENTO (100%) de los montos invertidos en gastos inherentes a la factibilidad técnico-económica del desarrollo de la actividad de los buques Argentinos comprendidos en el presente régimen, sin perjuicio del tratamiento que, como gasto o inversión amortizable, les corresponda de acuerdo con la ley del Impuesto a las Ganancias.

Artículo 25° - Los armadores, conforme lo establecido en el Artículo 4° y siguiente del presente, 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 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 que se realicen a los fines de la realización de la actividad naviera realizada con buques comprendidos en el presente régimen, como maquinarias, equipos, unidades de transporte e instalaciones, se podrán amortizar en hasta CINCO (5) años, a partir de la puesta en funcionamiento.

Artículo 26°- Todos los fletes generados por buques de bandera nacional afectados a tráficos internacionales serán considerados exportación de servicios.

Artículo 27° - Las operaciones comerciales comprendidas en los tráficos internacionales devengarán fletes no superiores a los determinados por las condiciones imperantes en el orden internacional o a los fijados en los acuerdos bilaterales o multilaterales

Artículo 28° - a) El CIENTO POR CIENTO (100%) de los Impuestos sobre los Combustibles Líquidos, Materias Grasas, Fluidos y Lubricantes, contenidos en las compras que efectúen los armadores para ser utilizados en los buques comprendidos en el presente régimen podrá ser computado como pago a cuenta, contra el Impuesto a las Ganancias, Impuesto al Valor Agregado o al pago las contribuciones patronales para el Sistema Único de Seguridad Social devengadas por tripulantes argentinos, en forma indistinta. Si el cómputo previsto en el párrafo anterior no pudiera realizarse o sólo lo fuera parcialmente, por el saldo restante podrá solicitarse la devolución, de acuerdo con las normas que dicte la Administración Federal de Ingresos Públicos.

b) Modifíquese el Artículo 1° de la Resolución Conjunta 18/2002 y 84/2002 del Ministerio de la Producción y Ministerio de Economía SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, y aquellas normas que la modifican y complementan por el siguiente texto: “Artículo 1 — REGIMEN PROVISORIO. Apruébanse los criterios provisorios de distribución de los bienes fideicomitidos del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SISTAU) con destino a compensaciones tarifarias al transporte automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano, transporte de embarcaciones de pasajeros de navegación fluvial y lacustre nacional.

Artículo 29° - En el caso de locación de buques a beneficiarios del exterior, no serán de aplicación las disposiciones de los artículos 92° y 93° de la ley de Impuesto a las Ganancias (t.o. 1997 y sus modificaciones). El locatario residente en la República Argentina no tendrá que actuar como agente de retención en materia de Impuesto a las Ganancias, por los pagos que realice al locador residente en el exterior.

Artículo 30°- Dada la singularidad del régimen de francos compensatorios del personal embarcado en buques o artefactos navales, así como el concepto de liquidación de divisas en viajes internacionales, estos conceptos no quedarán gravados por el Impuesto a las Ganancias.

CAPITULO VI

RÉGIMEN PROMOCIÓN DE CONTRATACIÓN DE SEGUROS

Artículo 31°- Los buques y artefactos navales alcanzados por el presente régimen deberán contar obligatoriamente con seguros para la navegación y operación comercial exigidos por las normas nacionales. No será de aplicación la Ley N° 12.988. Los seguros contratados en el país tendrán el tratamiento fiscal de exportación de servicios.

CAPÍTULO VII

RÉGIMEN PARA EL INTERÉS DE LA CARGA

Artículo 32° -El flete generado por los buques comprendidos en el presente régimen no integrará la base de cálculo de los gravámenes que recaigan sobre la importación de mercaderías.

Artículo 33° - Para las mercancías que sean transportadas desde un puerto Argentino a otro con el objeto de ser transbordadas hacia o desde un destino internacional, se considerará su flete afectado a tráfico internacional, quedando el mismo fuera del alcance de gravámenes nacionales tales como el IVA u otros de alcance nacional.

Artículo 34°.- Las cargas originadas o destinadas a los Organismos del Estado Nacional, Provincial o Municipal; o empresas o sociedades públicas y privadas, que reciban alguna forma de subsidio, 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, conforme a los acuerdos bilaterales y multilaterales en que el país sea Parte.

Artículo 35°.- La navegación de cabotaje Nacional con finalidad Mercantil quedará reservada a los buques mercantes Argentinos. Excepcionalmente, cuando no existan Buques Mercantes Argentinos o no se encuentren disponibles y por el tiempo que perdure tal circunstancia podrán realizar la navegación los buques de armadores de los países signatarios que integran la Hidrovía y el MERCOSUR.

CAPÍTULO VIII **RÉGIMEN DE EXCEPCIÓN PARA BUQUES DESTINADOS AL TRÁFICO** **INTERNACIONAL**

Artículo 36° - La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, a solicitud del propietario, procederá a la baja temporal del buque o artefacto naval del Registro Nacional de Buques para darlos en locación a casco desnudo para su inscripción en países de bandera extranjera, por tiempo determinado, cuyas legislaciones así lo admitan. por un período máximo de TRES años, previa autorización de la Autoridad de Aplicación del presente. El propietario del buque deberá tener inscripto al menos otro buque de características similares en el Registro Nacional de Buques y deberá ofrecer garantía suficiente, en su caso, para ser aplicada a las medidas cautelares o los derechos reales sobre los buques y artefactos navales.

El reingreso a la matrícula nacional, se realizará al sólo requerimiento de su propietario, sin que ello implique pago de derecho, tasa, arancel o impuesto de ninguna especie.

Artículo 37° - Los buques amparados por esta baja temporal y mientras dure la misma, no podrán ser afectados a los tráficos bilaterales o multilaterales reservados para los buques de bandera o con privilegio de bandera nacional, ni al cabotaje nacional con arreglo al Decreto-Ley N° 19.492/44, ni aún por la vía de excepción que esta norma prevé.

Quedan excluidos de la prohibición de afectación a los tráficos bilaterales o multilaterales reservados para los buques de bandera o con privilegio de bandera nacional cuando estos se desarrollen exclusivamente en el ámbito fluvial y que tripulantes argentinos ocupen empleo a bordo de dichos buques.

CAPÍTULO IX **DE LAS RESPONSABILIDADES DEL CAPITÁN-SEGURIDAD**

Artículo 38°- A los efectos de facilitar el cumplimiento de las responsabilidades de los Organismos de Seguridad Fluvial y Marítima, el Capitán, Patrón y/o Responsable del Buque, deberá requerir al cargador, copia “manifiesto de carga” debidamente autenticado por la autoridad competente. Dicha copia deberá ser resguardada a bordo

durante la navegación de cabotaje fluvial marítimo y podrán ser solicitadas en cualquier momento por las autoridades de control de seguridad y aduana tanto en navegación como en puerto.

Artículo 39°- La Dirección Nacional de Aduanas dependiente de la AFIP y la Prefectura Naval Argentina dependiente del Ministerio de Seguridad deberán generar controles de la carga en buques o artefactos navales sobre la Hidrovía Paraná-Paraguay, al norte en el área del Puerto de Barranqueras (Provincia de Chaco) y al sur en el área de fondeo del Pontón Recalada perteneciente a la Prefectura Naval Argentina, boca de acceso al Puerto de Buenos Aires. Dichos controles corresponderán a la verificación de los manifiestos de carga internacionales, declarados en el sistema informativo aduanero (Sistema María) y se exigirá que cada contenedor, barcaza o bodega posea un precinto satelital con sistema informático de rastreo a efectos de evitar desvíos en la carga.

CAPITULO X

CAPACITACION CONTÍNUA DEL PERSONAL

Artículo 40°- El proceso de capacitación continua de las tripulaciones y personal terrestre de la navegación podrá ser acreditado por las Escuelas de Formación de la Armada Argentina, Prefectura Naval Argentina, los Sindicatos Fluviales Marítimos y Portuarios acorde su especificidad, Universidades e Institutos Terciarios habilitados por autoridad competente que demuestren el cumplimiento respectivo acorde a la normativa vigente. Los documentos habilitantes serán otorgados por la Prefectura Naval Argentina y/o la Armada Argentina dentro de un plazo no mayor a 30 días a partir de su solicitud y acreditación respectiva.

CAPÍTULO XI

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 41°- Derogase el artículo 22 del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 1010 del 6 de agosto de 2004.

Artículo 42° - Lo que no este previsto en la presente Ley se regirá por lo que Estatuyen los Convenios Marítimos que el Estado Argentino forma parte y por lo que dispongan las Leyes especiales y/o generales vigentes en el país.

Artículo 43°- Déjese sin efecto cualquier otra norma que se oponga a la presente.

Artículo 44°- Comuníquese al Poder Ejecutivo.-

**GUSTAVO MARTINEZ CAMPOS
DIPUTADO NACIONAL**