

Legislación Nacional

LEY 20447MARINA MERCANTE Marina Mercante Nacional. Normassanc. 22/5/1973; promul. 22/5/1973; publ. 22/6/1973

Excmo. presidente de la Nación: Tenemos el honor de dirigirnos al primer magistrado, a fin de someter a su consideración el adjunto "proyecto de ley" por el cual se establecen los principios rectores que han de gobernar la actividad de la Marina Mercante Nacional. Se llena así un vacío legislativo reclamado, desde prácticamente el comienzo de la actividad naviera argentina, por los diversos sectores que forman parte de la misma. En este orden de consideraciones el proyecto contempla, en primer lugar, la coexistencia de las áreas pública y privada en los ámbitos navieros de puertos o industria naval, solución que se considera la más acorde con las condiciones socio-económicas del país y su ubicación en el contexto mundial. Las ventajas de esta solución, intermedia entre ambos extremos posibles, radican en que parte de las ingentes inversiones necesarias, no es realizada por el Estado, al par que brinda importantes indicadores comparativos de control de las gestiones empresariales, sin perder la intervención rectora que permita efectivamente el empleo de la Marina Mercante como instrumento de la política económica nacional. La necesidad de promover la mayor captación de fletes para la bandera, con la finalidad de incrementar tanto el porcentaje de nuestro comercio transportado en buques propios como el ingreso de divisas provenientes de esa participación y de la correspondiente a la actuación como tercera bandera, conduce a sustentar el criterio de tráficos ordenados para las cargas general y frigorífica. Admitida la conveniencia genérica del ordenamiento, surge de inmediato el concepto del control por parte del Estado, ejercido a través de la homologación sobre los acuerdos conferenciales. Ello resulta necesario cuando se trata de países en desarrollo, para suplir la carencia de empresas armatoriales de magnitud y peso mundiales con las que habitualmente se mueven los países desarrollados o tradicionalmente navieros, en esos acuerdos. Dicha intervención factible y ya instrumentada en muchos casos, constituye una ventaja adicional al sistema de tráfico conferenciado. En otro orden de ideas, el proyecto de ley contiene en sí la disposición esencial que debe regir la actualización de la antigua Ley 12980 de Cabotaje, que se gestiona por cuerda separada, manteniendo la reserva exclusiva del mismo para la bandera nacional. El incremento del tonelaje mercante nacional puede provenir no sólo de construcciones realizadas en el país, sino también de la importación de buques para su incorporación a la bandera. Esta última circunstancia que aparentemente conspiraría contra la industria naval integrada, se justifica plenamente en cuanto razones de necesidad de bodega no permitan, so pena de ver disminuidas las posibilidades de un tráfico o la participación de la bandera en el mismo esperar el lapso que demande la construcción en el país. El proyecto que se eleva contempla la actualización eventual del decreto que rige la materia, teniendo en cuenta, además de las apuntadas, la circunstancia de no existir capacidad industrial o crediticia remanente. Dentro de la filosofía que inspira el proyecto y complementando la legislación existente sobre el Fondo Nacional de Marina Mercante, cuya actualización se promulgó a través de la ley 19870 se propicia la formulación de un sistema crediticio más ágil para las construcciones de buques destinados a empresas de capital estatal las cuales, según el régimen actual de acceso al crédito mediante la circular B-618 del Banco Central, están sometidas a un plazo de devolución poco adecuado a los cómputos de amortización que posibiliten una explotación naviera eficiente. En lo tocante a industria naval, las normas proyectadas se encaminan a ubicarla en el contexto general de la industria nacional, dentro del cual resulta un sector de relevante importancia por su indudable efecto multiplicador. Además de precisarse sus objetivos básicos, se los amplía con el rol de colaboración con el resto de la industria pesada del país, por su capacidad y por la necesidad de cubrir determinados espacios de posible disminución del nivel de mano de obra habitualmente ocupada. Se pone también de relieve el importante rol que le cabe, tanto en construcciones como en reparaciones, en el aporte de la balanza de pagos como exportadora de bienes y servicios no tradicionales. En cuanto al personal de Marina Mercante, uno de los puntales en que debe apoyarse su desarrollo futuro, el proyecto establece la creación de un sistema integral y orgánico para la formación y capacitación del mismo dando las premisas básicas en que debe fundarse. Se llena así otro importante vacío que ha provocado serios inconvenientes en la actividad, por éxodos motivados por la carencia de perspectivas adecuadas a las posibilidades individuales, así como de incentivos basados en la prospectiva de necesidades. En el texto del proyecto de ley y en parte del contenido de su anexo se propicia, con respecto a las empresas estatales del área, la implementación de un sistema que permita discriminar la carga que pesa sobre el Tesoro, a través de servicios públicos o promocionales que resulten deficitarios y hayan sido originados por una real necesidad de política nacional. Permitirá asimismo un adecuado control de la eficacia empresarial en aquellos que sean netamente comerciales, separando así los tráficos o servicios redivivos y que permiten capitalizarse a la empresa, de aquellos otros que se prestan por imposición y que, al ser gravosos, y eventualmente redundar en balances negativos o déficit de explotación, traban su posterior desarrollo. En lo que hace a la infraestructura y utilaje portuarios, la presente propuesta delimita las bases de financiamiento y establece normas a las que debe ajustarse su desarrollo futuro. Asimismo el proyecto establece la capacidad que deben adquirir las entidades que colaboran en el mantenimiento de las vías navegables y accesos, definiéndose en la reglamentación la mínima participación que corresponde al sector estatal. Finalmente, y con la intención

de agrupar en un solo cuerpo normativo las bases de la conducción general de la actividad, dando así una continuidad fundamental a la acción de Gobierno, se ha incorporado al proyecto de ley, el anexo de “Normas para la Marina Mercante Nacional” donde se amplían los conceptos fundamentales que no es conveniente adquieran de inmediato carácter dispositivo. De ser sancionado el presente proyecto, será complementado con un Plan de Acción y Ejecución en elaboración, que efectivice las medidas preconizadas, con la finalidad de posibilitar el más acelerado progreso de la Marina Mercante Nacional, en beneficio del país y en cumplimiento de los más altos intereses nacionales. Dios guarde a vuestra excelencia. Gordillo – Aguirre Obarrio – Coda – Wehbe

En uso de las atribuciones conferidas por el art. 5 del Estatuto de la Revolución Argentina, El presidente de la Nación Argentina sanciona y promulga con fuerza de ley: Art. 1.– La Nación Argentina afirma su derecho a transportar en buques de la propia bandera el cincuenta por ciento (50%) del total de su Comercio Exterior transportado por agua. Art. 2.– A los fines indicados en el art. 1, el Poder Ejecutivo nacional determinará la proporción y las modalidades en que se realizará dicho transporte sobre la base de las metas establecidas en los planes nacionales vigentes. Art. 3.– La Marina Mercante Argentina que se desarrolle para el cumplimiento de lo establecido en el artículo anterior actuará como instrumento de la política económica nacional, y deberá contar con el número y tipo necesarios de buques y la infraestructura conexas. Art. 4.– El Poder Ejecutivo nacional promoverá el ordenamiento de los tráficos internacionales en los que el país participe mediante la concertación de convenios gubernamentales, bilaterales o multilaterales. Los primeros podrán asegurar participación en el tráfico a terceros países que brinden reciprocidad en sus propios convenios. Con esta finalidad la autoridad de aplicación queda facultada para realizar consultas directas con las autoridades marítimas de otros países. Cuando aquellos convenios no existieran o como complemento a los existentes, dicho ordenamiento será realizado mediante acuerdos conferenciales entre empresas navieras. En los mismos, la posición a ser sustentada por la bandera argentina será establecida por la autoridad de aplicación. Art. 5.– Todo acuerdo conferencial, sus tarifarios y otros accesorios que involucren aspectos del transporte por agua del comercio exterior argentino, deberán ser homologados por el Poder Ejecutivo nacional. No se homologarán acuerdos que: a) Establezcan alguna limitación al ingreso de armadores argentinos cuya participación en el tráfico haya sido autorizada por la autoridad de aplicación. b) Asignen a la bandera argentina una participación inferior a la establecida en cada oportunidad por la autoridad de aplicación. c) Perjudiquen el comercio exterior u otros intereses argentinos en virtud de sus niveles o estructuras de fletes, condiciones de transportes y demás estipulaciones. Art. 6.– El Poder Ejecutivo podrá inhabilitar para operar cargas en puertos argentinos, a los armadores o empresas armadoras argentinos y extranjeros que participen en acuerdos conferenciales que involucren al comercio exterior argentino y no hayan sido homologados de acuerdo con lo establecido en art. 5, por el lapso en que esa situación se mantenga. Asimismo, los armadores o empresas armadoras argentinos y extranjeros que incurrieran en el incumplimiento de convenios homologados, se harán pasibles de similar inhabilitación por períodos de tres (3) a seis (6) meses. A efectos de las inhabilitaciones mencionadas en este artículo, se aplicarán las normas relativas a los juicios sumarísimos. Art. 7.– El transporte del cabotaje marítimo y fluvial nacional queda reservado a buques o embarcaciones de bandera argentina, con las modalidades que establezca la legislación pertinente. Art. 8.– El Poder Ejecutivo nacional coordinará un sistema de transporte de cabotaje fluvial y marítimo que cumpla con lo establecido en las normas del anexo I de la presente y establecerá el régimen de los servicios de remolque maniobra. Art. 9.– Facúltase al Poder Ejecutivo a dictar las normas de excepción a que se ajustará la importación de buques, de acuerdo con las necesidades de bodega y su urgencia en el tiempo. A tal efecto tendrá en cuenta la capacidad ociosa de la industria naval nacional, sus posibilidades técnicas y de financiamiento de construcciones en el país, así como los plazos de entrega. Art. 10.– Sin perjuicio de los regímenes crediticios para promover la construcción naval con destino a armadores privados, facúltase al Poder Ejecutivo a implementar un régimen crediticio especial con destino a las empresas navieras de capital estatal, para promover y facilitar la construcción de buques en astilleros nacionales a fin de renovar o ampliar sus flotas, previendo costos y plazos de amortización compatibles con el tipo de explotación. Dicho régimen preverá como aporte del Tesoro no reintegrable, la diferencia de precios entre la construcción nacional y la internacional que determine en cada caso la autoridad de aplicación. Art. 11.– Las normas que se dicten o acciones que se adopten en relación con el desarrollo de la industria naval, deberán ajustarse a las siguientes bases: a) Será considerada como naval la industria destinada a la construcción, alistamiento, reparación o modificación de buques y artefactos navales. b) Las industrias concurrentes que, total o parcialmente, estén destinadas a fabricar elementos de uso exclusivo en buques y artefactos navales, estarán incluidas en el concepto enunciado en a), sólo en la parte afectada a la producción de elementos destinados a tal fin. c) La industria naval, por sus características particulares, será considerada como industria pesada apta para la construcción o reparación de bienes de capital no necesariamente navales, o para el equipamiento de la Defensa Nacional, por cuya razón será acreedora a los beneficios y derechos que se asignan a dichas industrias en la parte proporcional correspondiente. d) La exportación de unidades construidas en el país y la reparación de buques extranjeros, serán incluidas dentro del régimen de promoción de exportaciones de bienes y servicios no tradicionales. Art. 12.– El Poder Ejecutivo nacional deberá estructurar un sistema básico de formación y capacitación del personal de la Marina Mercante y actividades

conexas, con vistas a obtener el mejor aprovechamiento de los recursos humanos dedicados a la actividad, y a la existencia de una efectiva vinculación y coordinación de las tareas que realiza el personal a bordo y en los puertos, así como a la situación del primero como reserva naval de la Armada Argentina. Art. 13.– Autorízase al Poder Ejecutivo nacional a complementar económicamente a empresas navieras estatales que realicen servicios de transporte por agua que le hayan sido impuestos por la autoridad de aplicación, por razones de interés nacional, cuando por fijación de tarifas no retributivas o condiciones de mercado de fletes, la explotación económica de ese servicio resulte deficitaria. Dicho régimen podrá hacerse extensivo a armadores nacionales privados cuando en las mismas condiciones anteriores le sea requerida la prestación del servicio. Art. 14.– La financiación de obras de infraestructura portuaria provendrá de recursos de partidas especiales y específicas de los presupuestos de inversión de la Nación para los puertos nacionales, pudiendo ser complementada eventualmente con recursos provenientes de la entidad administradora de los puertos en la medida de sus necesidades y posibilidades. En los demás casos la financiación provendrá de: a) Recursos especiales de reparticiones y empresas estatales cuando la obra portuaria se efectúe para el uso particular o específico de las mismas. b) Recursos provinciales, municipales o del Fondo de Integración Territorial para el caso de puertos provinciales o municipales. c) Recursos de empresas privadas cuando la obra portuaria se efectúe para el uso particular o específico de las mismas. Art. 15.– La financiación de la instalación, ampliación, renovación y mantenimiento del utilaje portuario provendrá normalmente de recursos propios de la entidad administradora del puerto. Dicha financiación deberá ser reemplazada con recursos de empresas privadas cuando los elementos sean para uso particular o específico de las mismas. Art. 16.– La capacidad de dragado de reparticiones y empresas argentinas debe ser la suficiente para el mantenimiento de las profundidades en puertos y vías navegables, establecidas en la legislación pertinente. La reglamentación preverá la participación que deberán tener las estatales, la que deberá asegurar, por lo menos, el mantenimiento mínimo de las vías navegables. Art. 17.– Apruébanse las Normas para la Marina Mercante Nacional, contenidas en anexo I, el que forma parte de la presente ley. Art. 18.– El Poder Ejecutivo dictará la reglamentación de la presente ley y podrá delegar en la autoridad que deba aplicarla, la emisión de las normas necesarias para asegurar su cumplimiento y en especial las referentes a: Proporción de tonelaje, modalidades de transporte, (art. 2) ordenamiento de tráficos, concertación de acuerdos y conferencias, y homologación de éstos, (arts. 4 y 5); aplicación de las sanciones y procedimientos a que se refiere el art. 6 ; coordinación del tráfico de cabotaje marítimo y fluvial (art. 8) y estructuración de sistema de formación del personal de Marina Mercante (art. 12). Art. 19.– Comuníquese, etc. Lanusse – Gordillo – Wehbe Anexo NORMAS PARA LA MARINA MERCANTE NACIONAL. PRINCIPIOS GENERALES N-1: Se interpretará que la denominación Marina Mercante Argentina mencionada en art. 3 , comprende básicamente: a) Los buques y unidades afectados al tráfico de ultramar y al de cabotaje marítimo y fluvial, así como a los servicios auxiliares de dichos tráficos. b) Los puertos y vías navegables. c) La industria naval y sus concurrentes. d) Los organismos de Gobierno, administración y control de la actividad vinculada a la Marina Mercante. e) Las empresas vinculadas a la actividad de la Marina Mercante. f) El personal de la navegación y sus institutos de formación y capacitación. g) El crédito naval y el seguro marítimo. Las empresas a que se refiere el inc. e) podrán ser estatales o privadas, debiendo su actividad ser coordinada por la autoridad de aplicación. N-2: Se tenderá a la mayor captación de fletes para la bandera. N-3: Se deberán mantener e incrementar en calidad y cantidad los servicios navieros regulares de ultramar existentes. Por convenir al comercio exterior o como resultado de estudios de factibilidad económica, se implementarán, experimental o definitivamente, otros servicios de ultramar sobre nuevos itinerarios o áreas geográficas. N-4: La autoridad de aplicación fomentará la incorporación del progreso tecnológico y la investigación científica y técnica en materias relacionadas con la actividad naviera y la industria naval. N-5: Las tasas y gravámenes que se apliquen a la actividad no deberán obstaculizar su rentabilidad y capacidad de competencia nacional e internacional. N-6: Se simplificará la documentación de los buques, y las cargas, así como la intervención consular en las mismas. N-7: Se establecerán nuevos puertos de matrícula. N-8: Se propiciará el ajuste de las primas de seguros sobre la actividad naviera, de forma tal que las mismas no sean superiores a las vigentes en el mercado internacional, particularmente los seguros de casco para buques de ultramar y cabotaje fronterizo, fomentando, entre otras medidas, el desarrollo del seguro cooperativo o mutual. N-9: Se promoverá un régimen fiscal promocional para la actividad, que mejore su competitividad internacional y permita la captación de capitales internos. Los tratamientos fiscales que reciban las empresas navieras extranjeras, deberán guardar reciprocidad con los aplicados a las armadoras argentinas en los respectivos países. B. COORDINACIÓN EN EL ÁMBITO DE ULTRAMAR Y CABOTAJE MARÍTIMO N-10: La coordinación primaria de servicios a cumplir por la actividad estatal y privada estará determinada por las siguientes premisas: a) El transporte marítimo de carga general, frigorífica y de pasajeros será desarrollado básicamente por el sector estatal y complementariamente por el privado. b) El transporte marítimo de cargas a granel será desarrollado, básicamente, por el sector privado y complementariamente por el estatal, con la excepción del transporte de combustibles líquidos y mineral de uranio, en los que el sector estatal deberá asumir un rol protagónico. c) Los tráficos involucrados en acuerdos que respondan a convenios entre Gobiernos, podrán recibir un tratamiento distinto del determinado en las presentes normas. N-11: Cuando las empresas estatales

posean buques para el transporte de su producción, deberán constituir empresas navieras subsidiarias, administrativamente independientes, que actúen en un marco de rentabilidad empresarial y estén abiertas al mercado específico nacional e internacional.C. COORDINACIÓN EN EL ÁMBITO FLUVIAL Y PORTUARIO-12: La coordinación primaria de la acción estatal y privada en el ámbito fluvial y portuario estará determinada, en cada caso, por:a) Transporte de cargas: La estructuración de un sistema de transporte, el cual deberá prever el establecimiento de servicios de remolque comunes, separadamente para cada rama del sistema; inicialmente abarcará:1) Troncal del Río Paraná,2) Troncal del Río Uruguay,3) Río Alto Paraná,4) Río Paraguay.El transporte fluvial de minerales y combustibles líquidos será realizado con una participación de empresas estatales no menor del cincuenta y dos por ciento (52%) de los que corresponda a la bandera.b) Transporte de pasajeros y vehículos: Las empresas armadoras estatales mantendrán participación protagónica en los servicios internacionales.c) Remolques maniobra: Según régimen que establezca la autoridad de aplicación.d) Servicios de alije y completamiento: Según régimen que establezca la autoridad de aplicación.N-13: Es válido para este ámbito lo establecido en N-11.D. ÁMBITO CONFERENCIALN-14: Los acuerdos o convenios internacionales que contengan cláusulas acerca del transporte por agua de cargas involucradas en los mismos deberán prever su mecanismo de aplicación y fiscalización.N-15: Se auspiciará la creación de organismos de consulta entre usuarios y transportistas por agua, o entidades que los representen, con intervención de las autoridades públicas.E. RESERVA DE CARGASN-16: La aplicación de la legislación de reserva de cargas abarcará dos aspectos:a) Para cargas generales y frigoríficas, facilitando la obtención de mayores porcentajes del total de tráfico para la bandera.b) Para cargas a granel, facilitando el desarrollo de empresas graneleras mediante contratos de transporte a mediano y largo plazo por parte de los principales usuarios de dichas cargas.F. CABOTAJE NACIONALN-17: La flota mercante de cabotaje nacional deberá tener, además de la capacidad de transporte de la totalidad de las cargas que se mueven por ese medio, la de atender los servicios internacionales contiguos a dichos tráficos, en condiciones de eficiencia y economía que le permitan cumplir, sin distorsiones, su rol dentro del sistema nacional de transporte, así como la recuperación de cargas para el medio.N-18: En el proceso de actualización de los elencos fluviales dedicados al tráfico de combustibles líquidos, serán apoyadas con prioridad las empresas de navegación no vinculadas a las petroleras.G. CONSTRUCCIÓN, REPARACIÓN O INTRODUCCIÓN DE BUQUES A LA BANDERAN-19: Se deberá obtener el mayor porcentaje de fabricación nacional que resulte compatible con la calidad y economía de la producción para la construcción o reparación naval.N-20: Se promoverá, como un objetivo a alcanzar por la industria naval de reparaciones, el estar en condiciones de efectuar la reparación de los buques de guerra, en sus partes comunes con los mercantes, con la calidad requerida.N-21: Se facilitará a los armadores argentinos la obtención de avales, financiación y mecanismos de pago, para la adquisición de buques en el exterior cuya introducción se autorice a tenor de lo establecido en el art. 9 .H. PERSONAL DE MARINA MERCANTEN-22: Los requerimientos de investigación científico-técnica aplicada, que surjan de las necesidades propias de la actividad, serán encaminadas hacia universidades o entidades nacionales, públicas o privadas.N-23: Se deberá lograr el óptimo número de postulantes para los distintos accesos del personal con vistas a la mejor selección del mismo, realizando campañas de difusión amplias, en especial en aquellos institutos que sean posibles fuentes de ingreso.N-24: Se fomentará la máxima difusión de conocimientos sobre modalidades y técnicas empresariales navieras, y la formación de operadores aptos.I. PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLESN-25: Los puertos deberán responder a las necesidades de la zona de influencia a la que sirven, permitiendo canalizar su comercio con rapidez, seguridad y economía sobre la base de un diseño y equipamiento adecuados a los medios de transporte.Asimismo, constituirán un sistema coherente de manera tal que sus respectivas actividades se complementen entre sí. Dicho sistema deberá permitir el apoyo a todo tipo de embarcación que efectúe trabajos en los ríos o mar argentino, brindando seguridad en su zona de influencia.N-26: Se procurará la especialización portuaria para las cargas cuyo volumen justifique instalaciones específicas.