

(S-1844/2026)

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, ...

Régimen de cabotaje, marina mercante y admisión temporaria

ARTÍCULO 1º.— Objeto.- La navegación, comunicación y comercio de cabotaje nacional podrán ser realizados libremente por buques de bandera argentina o que cuenten con tratamiento de tal y por buques de bandera extranjera.

Quedan reservadas exclusivamente a los buques de bandera argentina o con tratamiento de bandera argentina conforme a la Ley 27.419 de Desarrollo de la marina mercante nacional y la integración fluvial regional, las actividades de pesca, transporte de combustibles, remolque de maniobra, lanchas de amarre, navegación deportiva y lanchas de prácticos.

ARTÍCULO 2º.— Previsión de operaciones de buques de bandera extranjera.- La operación de buques de bandera extranjera en el tráfico de cabotaje nacional se regirá por las siguientes previsiones:

- a) Régimen general: Los buques podrán realizar libremente actividades de cabotaje nacional permitidas. A tal efecto, con carácter previo al inicio de las operaciones, deberá informarse el ingreso y período de operación a dicho tráfico a la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN).
- b) Régimen de abanderamiento: Las condiciones y obligaciones laborales de las tripulaciones embarcadas en buques de bandera

extranjera se registrarán exclusivamente de acuerdo a la legislación y al país de su respectivo abanderamiento.

c) Obligaciones de control: Las agencias marítimas deberán informar, en su carácter de representantes legales de los buques en los términos del art. 193 de la Ley de Navegación 20.094, a la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN) y a la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA), la actividad de los buques extranjeros.

Estará prohibida la operación en el tráfico de cabotaje nacional de aquellos buques de bandera extranjera operados, armados o fletados por empresas que presten o hayan prestado servicios, de manera directa o indirecta, a personas humanas o jurídicas no autorizadas por la autoridad nacional competente para desarrollar actividades de exploración y explotación de hidrocarburos en la plataforma continental argentina. La violación de esta prohibición sujetará a los infractores a las sanciones previstas en la Ley N° 26.659 y sus modificatorias, sin perjuicio del inmediato cese de la operación en el tráfico de cabotaje nacional dispuesto por la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPyN).

ARTÍCULO 3º.— Régimen de bandera y normativa ambiental.- Los buques operarán y se registrarán bajo el régimen jurídico y normativo de sus respectivas banderas, garantizando las condiciones operativas correspondientes a su matriculación de origen, sin perjuicio del estricto cumplimiento de las pautas de seguridad de la navegación y orden público aplicables en aguas de la jurisdicción nacional. Se establece como estándar mínimo el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC 2006), aprobado por Ley 26.920, con las enmiendas vigentes para la República Argentina.

La Prefectura Naval Argentina, en su carácter de autoridad marítima y de Estado rector de puerto, deberá asegurar, en el ámbito de sus competencias el cumplimiento de los convenios internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI), en particular el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1974), aprobado por Ley 22.079; el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL, 73/78), aprobado por Ley 24.089; y el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, (STCW, 1978), aprobado por Ley 22.608, con sus protocolos, anexos y enmiendas vigentes para la República Argentina; así como de las disposiciones de la Ley General del Ambiente (Ley N° 25.675) y el régimen de residuos peligrosos (Ley N° 24.051), garantizando la protección ambiental integral, la prevención de la contaminación y la gestión adecuada de los residuos derivados de la actividad naval.

ARTÍCULO 4º.— Gravamen Impuesto a las Ganancias.- Las ganancias netas imponibles de quienes desarrollen, de forma habitual, las actividades indicadas en el artículo 1º, realizadas por buques de bandera argentina o que cuenten con tratamiento de tal o por buques de bandera extranjera, en tanto revistan el carácter de responsables incluidos en el artículo 73 de la Ley de Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 2019 y sus modificaciones, abonarán el mencionado gravamen considerando la alícuota del VEINTICINCO POR CIENTO (25%), no resultando de aplicación la escala prevista en el inciso a) del referido artículo 73.

ARTÍCULO 5º.- Régimen de promoción.- Amortización acelerada: Los armadores nacionales, respecto de inversiones vinculadas con la actividad de cabotaje, podrán optar por practicar la respectiva amortización a partir del período fiscal de afectación del bien, de acuerdo

con las normas previstas en el artículo 88, según corresponda, de la Ley de Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 2019 y sus modificaciones respecto de bienes muebles amortizables adquiridos, elaborados, fabricados o importados como mínimo en dos (2) cuotas anuales, iguales y consecutivas;

Cuando se trate de operaciones que den derecho a la opción prevista en el artículo 71 de la Ley de Impuesto a las Ganancias, la amortización especial prevista en el precedente párrafo deberá practicarse sobre el costo determinado de acuerdo con lo dispuesto en la referida ley del gravamen. Si la enajenación y reemplazo se realizaran en ejercicios fiscales diferentes, la amortización eventualmente computada en exceso deberá reintegrarse en el balance impositivo correspondiente a dicha enajenación. El tratamiento previsto en este párrafo queda sujeto a la condición de que los bienes adquiridos en reemplazo permanezcan afectados a la actividad de cabotaje. De no cumplirse esta condición, corresponderá rectificar las declaraciones juradas presentadas e ingresar las diferencias de impuesto resultantes más los intereses resarcitorios establecidos en el artículo 37 de la ley de Procedimiento fiscal N° 11.683 (texto ordenado en 1998 y sus modificaciones), salvo en el supuesto previsto en el párrafo siguiente.

No se producirá la caducidad del tratamiento señalado precedentemente en el caso de reemplazo de bienes que hayan gozado de la franquicia, en tanto el monto invertido en la reposición sea igual o mayor al obtenido por su venta. Cuando el importe de la nueva adquisición fuera menor al obtenido en la venta, la proporción de las amortizaciones computadas en virtud del importe reinvertido que no se encuentre alcanzada por el régimen, tendrá el tratamiento indicado en el párrafo anterior.

ARTÍCULO 6º.— Régimen de libre flujo de contenedores, exportaciones y régimen simplificado.- Incorpórase el artículo 487 bis de la Ley N°

22.415 Código Aduanero el que quedará redactado de la siguiente manera:

“Artículo 487 bis: Los contenedores podrán permanecer indefinidamente en el país bajo el régimen de admisión temporaria sin sujeción a plazos de caducidad. Los agentes de transporte aduanero que declaren el ingreso de los contenedores deberán presentar anualmente ante la autoridad aduanera un listado con los datos identificatorios de los mismos, a los efectos de su debido control y conocimiento.

La reglamentación establecerá los mecanismos necesarios para asegurar la identificación individual, actualización registral, acreditación de salida y baja de los contenedores ingresados bajo el presente régimen.”

ARTÍCULO 7º.— Perfeccionamiento de libramiento de mercadería nacional.- Establécese que el libramiento de las mercaderías nacionales con destino al exterior se perfeccionará en el puerto de origen al momento de su embarque.

ARTÍCULO 8º.— Régimen simplificado de removido y digitalización documental.- Establécese un régimen simplificado de removido en el que las cargas viajarán con conocimiento de embarque en los términos de la Ley de Navegación y la Convención de Bruselas de 1924. A fin de cumplir con el control fiscal correspondiente, las cargas deberán ir acompañadas de la factura emitida por el cargador. La Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA) arbitrará el procedimiento pertinente. Asimismo, la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN) y la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA) procurarán implementar procedimientos de control simplificado y espacios de carga orientados a lograr una efectividad económica del transporte de cabotaje.

Reconócese la plena validez jurídica, probatoria y ejecutiva del conocimiento de embarque y demás documentación de transporte emitidos en formato digital o electrónico para todas las operaciones de cabotaje nacional, incluidos sus transbordos intermodales.

La reglamentación establecerá los estándares de interoperabilidad y neutralidad tecnológica para su aceptación obligatoria por las autoridades de aplicación.

ARTÍCULO 9°.— Procedimiento Sumarísimo de Cese de Bandera.- El Registro Nacional de Buques, a solicitud del propietario, procederá a la cancelación definitiva de la inscripción de un buque o artefacto naval, con la acreditación de la inexistencia o caducidad de gravámenes inscritos sobre el buque o artefacto naval, inhibiciones y/o deudas de aportes y/o contribuciones previsionales como empleador. Los organismos públicos correspondientes deberán expedirse en un plazo perentorio de QUINCE (15) días hábiles administrativos contados desde el requerimiento efectuado por la Prefectura Naval Argentina, para determinar la existencia de deuda o en su defecto extender el certificado de libre deuda correspondiente. Vencido el plazo antes referido sin que las entidades se expidan, se proseguirá con el trámite de cancelación de la inscripción. A opción del solicitante, podrá suplirse mediante la presentación de un Informe de Cumplimiento y Cancelación de las Obligaciones del Régimen de la Seguridad Social emitido por contador público nacional matriculado, certificado por el consejo profesional correspondiente. De existir determinación de deuda, según lo indicado en el segundo párrafo del presente artículo, el propietario podrá ofrecer garantía comercial, aval bancario o seguro de caución por el monto total de la deuda, a satisfacción de la AGENCIA DE RECAUDACIÓN Y CONTROL ADUANERO (ARCA) o del órgano público acreedor, con el fin de proseguir con el cese de la matrícula nacional solicitado.

ARTÍCULO 10.— Derógase el artículo 56 de la Ley de Navegación, N° 20.094 y sus modificatorias y el artículo 30 de la Ley N° 27419.

ARTÍCULO 11.— Derógase el artículo 46 de la Ley de Transporte multimodal de mercaderías N° 24.921.

ARTÍCULO 12.— Las modificaciones impositivas serán reglamentadas por el Poder Ejecutivo Nacional en el plazo de NOVENTA (90) días.

ARTÍCULO 13.— Las modificaciones introducidas se aplicarán a las solicitudes presentadas a partir de la entrada en vigencia de la norma, sin afectar derechos adquiridos.

ARTÍCULO 14.— La presente ley entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 15.— Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

María C. Moisés. - Guillermo E. Andrada. - Patricia Bullrich. - Joaquín A. Benegas Lynch. - Carolina Losada. - Silvina L. Schneider. - Sonia E. Rojas Decut. - Eduardo A. Vischi. - Mercedes G. Valenzuela. - Francisco M. Paoltroni. - Flavia G. Royón. - Juan C. Godoy. - Sandra M. Mendoza. Flavio S. Fama. -

FUNDAMENTOS

Señora Presidente:

La Argentina es un país de grandes distancias, con una parte importante de su producción localizada lejos de los principales mercados y centros de consumo. En ese contexto, el transporte por agua representa una alternativa estratégica para movilizar grandes volúmenes de carga a

largas distancias, con ventajas económicas y ambientales. Sin embargo, su participación en el transporte interno es muy reducida y existe una fuerte dependencia del transporte carretero.

El sistema fluvio-marítimo argentino presenta problemas estructurales: escasez de servicios navieros, falta de regularidad y previsibilidad, infraestructura portuaria subutilizada, baja intermodalidad y restricciones normativas que dificultan el desarrollo de nuevas operaciones. Estas dificultades afectan especialmente a las provincias más alejadas de los principales nodos de exportación, como las del noreste argentino y la Patagonia, donde las grandes distancias terrestres incrementan los costos logísticos y reducen la competitividad de las producciones regionales. La limitada disponibilidad de transporte por agua restringe las posibilidades de acceder a mercados, agregar valor en origen y desarrollar nuevas actividades productivas.

Más aún, el problema no es solamente de infraestructura. Contar con puertos equipados y operativos no garantiza su utilización si no existen servicios de transporte competitivos que permitan captar y movilizar cargas. Por eso, además de invertir en equipamiento e instalaciones, es necesario generar condiciones para ampliar la oferta de servicios navieros, mejorar su regularidad y facilitar las operaciones.

En virtud de este contexto descrito, el proyecto propone remover restricciones que limitan la disponibilidad de transporte por agua, permitir la incorporación de nuevos operadores, simplificar procedimientos aduaneros, facilitar el movimiento de contenedores y agilizar las exportaciones desde los puertos de origen. Incorpora también incentivos para la inversión de armadores nacionales.

El objetivo es generar más alternativas de transporte, mayor competencia y mejores condiciones para reducir los costos logísticos.

Se busca que el transporte por agua vuelva a ser una opción efectiva para las empresas, complementaria del camión y del tren, y que los puertos provinciales puedan captar más cargas, atraer inversiones, desarrollar servicios y generar recursos para su sostenimiento y modernización.

Esta agenda adquiere especial relevancia frente al crecimiento y las necesidades de la agroindustria, la industria forestal, la minería y los hidrocarburos. Estas actividades movilizan grandes volúmenes de carga, muchas veces desde regiones alejadas de los principales centros logísticos, y requieren alternativas de transporte competitivas para acompañar su desarrollo productivo y exportador.

En definitiva, la iniciativa busca que la infraestructura portuaria existente y las nuevas inversiones se traduzcan en servicios, actividad económica y oportunidades de crecimiento para las provincias. No se trata únicamente de una reforma del transporte por agua, sino de una herramienta para mejorar la competitividad logística, reducir las desventajas asociadas a la distancia y fortalecer la integración territorial y productiva del país.

Por todo lo expuesto, y en virtud de concretar una federalización de la logística que impacte en el desarrollo integral de nuestros territorios es que les solicito el acompañamiento de la presente iniciativa.

María C. Moisés. - Guillermo E. Andrada. - Patricia Bullrich. - Joaquín A. Benegas Lynch. - Carolina Losada. - Silvina L. Schneider. - Sonia E. Rojas Decut. - Eduardo A. Vischi. - Mercedes G. Valenzuela. - Francisco M. Paoltroni. - Flavia G. Royón. - Juan C. Godoy. - Sandra M. Mendoza.