

(S- 2131/18)

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Régimen de Promoción de la Industria Naval Pesquera Argentina

Disposiciones Generales

Artículo 1°.- Es objeto de la presente ley incentivar la construcción de buques de pesca en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional.

Autoridad de aplicación

Artículo 2°.- El Poder Ejecutivo designará a la Autoridad de Aplicación de la presente ley.

Reemplazo de buques

Artículo 3°.- Al evaluarse el reemplazo de un buque de pesca tendrán prioridad los buques de pesca nuevos construidos en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional.

Artículo 4°.- El buque de pesca que sea reemplazado por un siniestro o que haya alcanzado el final de su vida útil debe ser desguazado y sólo podrá transferir su permiso de pesca a un buque nuevo construido en astilleros nacionales, que cuente con capacidad equivalente y que no implique un incremento del esfuerzo pesquero. Asimismo, el buque de pesca que sea reemplazado antes del fin de su vida útil sólo podrá transferir su permiso de pesca a un buque nuevo construido en astilleros nacionales, que cuente con capacidad equivalente y que no implique un incremento del esfuerzo pesquero. En el caso de que un armador pesquero reemplazase un buque que no pudiera ser construido en un plazo menor a tres (3) años en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional podrá transferir su permiso de pesca a un buque nuevo importado de las mismas características.

Artículo 5°.- En los casos de reemplazos de buques y transferencia de permisos de pesca, la Autoridad de Aplicación establecerá medidas de incentivo y/o otorgamiento de mayores cuotas de captura y/o autorización para incrementar la capacidad de los buques –en todos los casos en la medida que la disponibilidad del recurso lo permita- a aquellos armadores que incorporen buques de pesca nuevos construidos en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional con respecto a aquellos que los reemplacen por

buques usados, buques importados o arrienden buques de matrícula extranjera a casco desnudo.

Artículo 6°.- A partir de la entrada en vigencia de la presente ley los armadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años para reemplazar y desguazar los buques de pesca que tengan una antigüedad superior a los cuarenta (40) años y de cinco (5) años para reemplazar y desguazar los buques de pesca que tengan una antigüedad superior a los treinta y cinco (35) años.

Asimismo, los armadores tendrán un plazo máximo de tres (3) años para reemplazar y desguazar los buques de pesca que no se encuentren en condiciones de acuerdo a los estándares internacionales.

En todos los casos, los buques a desguazar deberán ser reemplazados por buques de pesca nuevos construidos en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional.

Si el armador pesquero debiera reemplazar un buque que no pudiera ser construido en un plazo menor a tres (3) años en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional se autorizará la importación de un buque nuevo, con las mismas características, a tal efecto.

Artículo 7°.- Los buques no podrán permanecer amarrados en los puertos sin autorización de la Autoridad de Aplicación pesquera por más de sesenta (60) días y, en caso, que se supere este plazo, esta procederá a ordenar su desguace. En el caso de observarse cuestiones judiciales que inmovilicen el buque en el puerto, la autoridad judicial pertinente deberá -en todos los casos- prever el pago de los derechos correspondientes que establezca la autoridad portuaria, caso contrario, se procederá al desguace y libre disposición por parte de la Autoridad de Pesca de los permisos de pesca y/o cuotas de captura.

En todos los casos en que se desguace un buque el titular debe retirar sus partes del puerto en que se encuentre amarrado en un plazo máximo de sesenta (60) días y, en ningún caso, se transferirá los permisos de pesca y/o cuotas de captura a aquellos titulares que no hayan efectuado esta operación con la conformidad de la autoridad portuaria.

Cuando esas transferencias se hayan efectuado a terceros, estos están obligados a efectuar el desguace y retiro de las partes del buque del puerto y la Autoridad de Aplicación no otorgará los permisos de pesca y/o cuotas de captura hasta que esta operación haya concluido.

En los casos de quiebra empresaria u otros motivos extra-judiciales o judiciales que dieran lugar a la transferencia de los permisos y/o cuotas de captura, los nuevos beneficiarios deberán efectuar previamente el desguace y el retiro de las partes del puerto en los tiempos indicados en este artículo y este cargo será proporcional cuando estas transferencias se efectúen a varios titulares.

Importación de buques

Artículo 8°.- En el caso de que un armador pesquero requiera un buque que no pueda ser construido en un plazo menor a tres (3) años en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional se autoriza la importación de un buque nuevo, con las mismas características, a tal efecto.

Si el armador pesquero poseyera buques de pesca en construcción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional el buque a importar podrá tener hasta cinco (5) años de antigüedad.

Adecuación de buques

Artículo 9°.- A partir de la entrada en vigencia de la presente ley los armadores tienen un plazo máximo de dos (2) años para adecuar su flota destinada a la pesca de langostino al límite de cuarenta (40) metros de eslora total y dos mil (2.000) caballos de fuerza de potencia máxima por buque.

En el caso de que el armador posea buques destinados a la pesca de langostino en construcción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional el plazo máximo de adecuación es de cuatro (4) años.

Régimen de promoción

Artículo 10°.- La Autoridad de Aplicación dará prioridad en la asignación de cuotas de captura a aquellos armadores con mayor integración de su flota por buques de pesca construidos en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional.

Artículo 11°.- Se encomienda al Poder Ejecutivo la instrumentación de un subsidio operativo a ser aplicado por un período de treinta y seis (36) meses a partir del inicio de operaciones de pesca de cada buque nuevo y construido en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional.

El subsidio debe equivaler al cincuenta por ciento (50%) del impuesto a los combustibles efectivamente consumido por cada buque pesquero nuevo y construido en astilleros o talleres navales que desarrollen su

actividad en territorio nacional con el alcance y sentido a determinar en la reglamentación.

En el caso de los buques pesqueros nuevos y construidos en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional y, que, además, procesen en tierra sus capturas, el subsidio deberá equivaler al cien por ciento (100%) del combustible efectivamente consumido por los mismos.

Artículo 12°.- El Poder Ejecutivo otorgará una asignación específica en el marco de los fondos fiduciarios constituidos y administrados en el ámbito del Poder Ejecutivo, así como líneas de financiamiento y sistemas de garantías específicas para el sector a partir de programas existentes, los cuales deberán estar destinados a renovar la flota pesquera argentina en un esquema de quince (15) buques en el primer año, treinta (30) buques en el segundo año y sesenta (60) buques en el tercer año para luego estabilizarlo en función de la vida media útil de la flota pesquera argentina.

Industria naval

Artículo 13°.- Los buques de pesca de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina o de matrícula extranjera arrendados a casco desnudo por armadores pesqueros argentinos deben realizar en astilleros y talleres navales nacionales los trabajos de transformación, reconstrucción, reparación, alistamiento, modificación, incluyendo la renovación de los certificados de clasificación, así como cualquier otra actividad que requiera la intervención de astilleros o talleres navales, siempre y cuando los mismos sean realizados en precio y tiempo razonables a criterio de la Sub-Secretaría de Industria y Servicios.

Consejo Federal Pesquero

Artículo 14°.- Incorpórase como inciso f) al artículo 8 de la Ley 24.922 el siguiente:

“f) Un representante de la Comisión Asesora de la Industria Naval creada por la Ley 27.418.”

Disposiciones finales

Artículo 15°.- Las disposiciones de la presente ley entran en vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

Artículo 16°.- El Poder Ejecutivo debe reglamentar la presente ley dentro de los sesenta (60) días corridos contados a partir de la entrada

en vigencia de la misma y debe dictar las normas complementarias que resulten necesarias a los efectos de su aplicación.

Artículo 17°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Fernando E. Solanas.- Silvina M. Garcia Larraburu. – Maria de los Angeles Sacnun. –Norma H. Durango. –Maria M. Odarda. –Julio C. Martinez. –Marcelo J. Fuentes. –Alfredo H. Luenzo. –Carlos M. Espinola. – Adolfo Rodriguez Saa. – Miguel A. Pichetto. –Maria I. Pilatti Vergara. - Maria E. Catalfamo. -

FUNDAMENTOS

Señora Presidente

La industria naval pesquera argentina, de acuerdo a sus antecedentes y evolución, es muy amplia y con un buen desarrollo tecnológico para las necesidades del país. Los astilleros y talleres navales nacionales se encuentran en condiciones de construir una extensa cantidad de modelos, con muy buena eficiencia en la pesca de plataforma continental, lo que permite a los armadores optar entre una variada gama de posibilidades respecto a dimensiones, materiales, diseño y costo.

La industria naval argentina posee vasta experiencia en la construcción de buques pesqueros de hasta 40 metros de eslora y en dicho rango, los buques de fabricación nacional pueden inclusive competir exitosamente frente a buques importados.

Por otro lado, con respecto a buques de más de 40 metros de eslora existe un abanico de opciones para los armadores nacionales ya que hay astilleros argentinos con experiencia en la construcción de grandes buques de cabotaje que podrían, fácilmente, adaptar modelos de buques pesqueros de mayor tonelaje de registro bruto.

Sin embargo, de la totalidad de los modelos que podrían ser construidos en el país sólo unos pocos se han construido debido a la imposibilidad de competir con respecto a la compra-venta de buques usados importados.

La prolongada emergencia de este sector de la economía nacional se inicia con el Decreto 440/71, ya que el mismo eximía a los armadores pesqueros argentinos del pago de aranceles para la importación de buques, incluyendo buques usados que tuvieran al menos 10 años de vida útil y aunque este decreto imponía a los armadores que importaran buques la obligación de encargar en astilleros nacionales la construcción de un equivalente al 50% del tonelaje de los buques

importados, casi ninguno de los beneficiarios de este decreto cumplió con ese requisito.

A 46 años de la promulgación del Decreto 440/71, el 100% de los buques factoría y poteros, el 95% de los buques tangoneros y el 88% de los buques fresqueros de más de 40 metros de eslora de la flota pesquera argentina son de origen importado.

Asimismo, la flota pesquera argentina es una de las más viejas del mundo, con una antigüedad promedio de 37 años, en general, y una antigüedad promedio de 46 años para los buques fresqueros de más de 40 metros de eslora, en particular, afectando la seguridad de las tripulaciones así como la eficiencia tecnológica y económica de los mismos.

Finalmente, el sector pesquero nacional también requiere una industria naval fuerte y desarrollada, tanto en reparación como en construcción de nuevos buques, de forma tal de poder actualizar y renovar su flota.

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

Fernando E. Solanas.- Silvina M. Garcia Larraburu. – Maria de los Angeles Sacnun. –Norma H. Durango. –Maria M. Odarda. –Julio C. Martinez. –Marcelo J. Fuentes. –Alfredo H. Luenzo. –Carlos M. Espinola. – Adolfo Rodriguez Saa. – Miguel A. Pichetto. –Maria I. Pilatti Vergara. –Maria E. Catalfamo. -