



H. Cámara de Diputados de la Nación

Proyecto de Resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

Resuelve

Expresar repudio al Decreto 340/25 en donde se crea un Régimen de Excepción de la Marina Mercante Nacional.

Marcela F. Passo
Mónica Litza
Sabrina Selva
Jorge Neri Araujo Hernández
Maria Eugenia Alianiello

Fundamentos

Sr. Presidente:

El Gobierno Nacional publicó el día 21 de mayo el Decreto N° 340/25 que aprueba el Régimen de Excepción de la Marina Mercante Nacional con el supuesto objetivo de flexibilizar y modernizar la normativa que regula la navegación en aguas argentinas.

Este Decreto viene a modificar una serie de regulaciones como la Ley de Navegación N° 20.094; la Ley Régimen de Promoción de la Industria Naval Argentina N° 27.418, la Ley de Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la Integración Fluvial Regional 27.419 y el Decreto-Ley N° 19.492/44 ratificado por la Ley de Navegación y Comercio de Cabotaje Nacional N° 12.980 y sus modificatorias.

La experiencia histórica nos demuestra que las políticas de desregulación aplicadas en la década de 1990 resultaron contraproducentes para el sector y se agravaron con la instalación de políticas que propiciaron la importación libre de impuesto de buques usados, terminando de hundir a la industria nacional y a sus trabajadores. Un ejemplo pragmático es el Decreto de Régimen de excepción al que podrán acogerse todos los buques o artefactos navales inscriptos o que se inscriban en la Matrícula Nacional, destinados a la navegación comercial, excluidos los afectados a la pesca N° 1772/91, que condujo a la desaparición de los buques de ultramar argentinos dedicados al transporte de carga general y contenedores, entre otros.

El Decreto 1772/91 provocó la pérdida de puestos de trabajo para marinos argentinos y equiparando las condiciones laborales de las tripulaciones nacionales con las de los buques de bandera extranjera. Esta medida "logró como beneficio para nuestra Marina Mercante Nacional" que su flota se redujera de 130 buques de más de 1000TRB a 16 en el año 2004, cuando el Decreto 1772/91 fue finalmente derogado a través del Decreto 1010/04.

En el Año 2017, en la fecha del 29 de noviembre, después de intensos debates en el Congreso Nacional fueron sancionadas las Leyes N° 27.418 sobre Desarrollo de la Marina Mercante y la Integración Fluvial Regional y 27.419 Régimen de Promoción de la Industria Naval Argentina. Dichas leyes fueron sancionadas por unanimidad del Senado de la Nación Argentina y con amplio consenso en la Honorable Cámara de Diputados de la Nación Argentina. El objetivo principal de estas leyes es impulsar el desarrollo y crecimiento sustentable de la flota mercante de bandera nacional otorgándole a la misma una mayor competitividad, así como la posibilidad de incrementar la disponibilidad de fletes accesibles, mejorando de esta manera la red logística y la matriz del transporte en Argentina tanto en materia económica como ambiental.

Finalmente, el 13 de julio de 2018, el Poder Ejecutivo publicó el decreto reglamentario de la Ley 27.419 de Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la Integración Fluvial Regional, en el cual solo reglamentó 10 de los 42 artículos de la ley, vaciando de contenido a la misma y atentando contra el desarrollo de la marina mercante y la industria naval nacional al dejar en un limbo jurídico a los artículos referidos al régimen de promoción fiscal, la incorporación de buques, la reserva de tráfico para buques de bandera nacional, la obligatoriedad para los buques de bandera extranjera que operen más de 30 días en aguas nacionales de emplear tripulaciones argentinas y la hipoteca naval, entre otros.

Tanto la actividad naviera nacional como la industria naval son pilares fundamentales de los intereses marítimos argentinos, y resultan claves para el desarrollo económico nacional mediante la generación de fletes y la ocupación de mano de obra, tanto a bordo de los buques como en la industria naval por sus conocidos efectos multiplicadores, capaces de producir ingresos por la exportación de bienes y servicios.

El dictado del decreto 340/25 no tiene ninguna razón de ser a los efectos de mejorar la Marina Mercante Nacional. Por el contrario, este decreto como ya lo vimos con políticas ya usadas en el pasado, no mejora la competitividad y los costos de los barcos que operan bajo registro de la bandera nacional, sino que lisa y llanamente crea un Régimen de Excepción de la Marina Mercante.

La consecuencia del mismo no puede ser diferentes a las políticas que fracasaron en el pasado. Resulta disparatado que para “revitalizar” la Marina Mercante Nacional y “bajar el costo argentino”, se habilite explícitamente a buques de bandera extranjera a operar en cabotaje con matrícula nacional vía el Régimen de Excepción creado vía el Decreto 340/25.

El decreto flexibiliza y desregula el mercado de cabotaje marítimo y fluvial que de ninguna manera beneficia a los armadores y tripulantes argentinos, esto es un riesgo total para la actividad de la Marina Mercante Nacional.

Es entendible que el Régimen actual de la Marina Mercante Nacional debe ser mejorado, para ello, hemos tenido una propuesta de reforma de la ley 27.419 sobre el Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la Integración Fluvial y Regional vía el proyecto de ley 2857-D-2024 con fecha 4 de junio del 2024 Trámite Parlamentario N° 69, el mismo nunca fue tratado en la Comisión de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios.

Nos preocupa la aplicación de recetas similares a las del pasado que no obtuvieron los resultados prometidos, produciendo la disminución de mano de obra argentina en los buques cesados provisoriamente y otorgo tratamiento de extranjeros a las tripulaciones de los buques con tratamiento de bandera argentina.

En este Decreto se habilita a buques de bandera extranjera a operar el cabotaje vía el Régimen de Excepción, flexibilizando y desregulando el mercado de cabotaje

marítimo y fluvial dando lugar a el permiso para buques y tripulaciones extranjeras y cambiando las condiciones de ingreso para los buques usados. También se da lugar a liberaciones impositivas para los buques que operen bajo este régimen de excepción, lo cual denota la falta de intereses por mejorar las condiciones de los buques del pabellón de la bandera argentina.

Se debe advertir de la destrucción del pabellón de bandera nacional de la Marina Mercante, de la pérdida de empleos para los tripulantes argentinos, la precarización laboral y una competencia desleal, ya que los buques extranjeros no tienen los mismos costos ni cargas que los buques argentinos. Pensar que el abaratamiento del flete está por encima de la Soberanía Marítima y fluvial y del desarrollo de nuestra industria naval es un error que ya hemos cometido y que no deberíamos permitir. Asimismo, se configura una nueva embestida al movimiento obrero organizado, con disposiciones que atacan la libertad sindical, vulneran el derecho a huelga y limita el accionar de los convenios colectivos de la actividad estableciendo la aplicación de la legislación de bandera extranjera para nuestros tripulantes argentinos con inferiores condiciones salariales y laborales.

Argentina debe volver a tener una vocación marítima y fluvial, buscar resguardar su navegación interior, cuidarla para que la realicen armadores y trabajadores argentinos. Buscar la competitividad abriendo la puerta a la participación extranjera con la esperanza de que esto genere una “revitalización” y que “baje el costo argentino” no va a generar más trabajo argentino. Esto claramente es un perjuicio para trabajadores y armadores argentinos.

El actual gobierno nacional toma como faro muchas veces a EEUU como un ejemplo. Si vemos lo que hace EEUU con su famosa ley de Merchant Marine Act, también conocida como Jones Act de 1920, donde los buques deben ser construidos en el país y pertenecer a empresas locales con al menos el 75% de la tripulación y todos los oficiales deber ser ciudadanos de EEUU no condice su discurso con sus políticas.

Como podemos observar y como ya advertimos en el Proyecto de Resolución 1027-D-2025 con fecha 26 de marzo del 2025 Trámite Parlamentario N° 22, cada una de estas reformas son presentadas, como en el pasado, como mecanismos de modernización y eficiencia, pero que en la práctica configuran un proceso de externalización jurídica y precarización estructural del trabajador embarcado. Resulta preocupante el estímulo a operar con buques extranjeros usados o alquilados, una situación que genera vulnerabilidad y debilita la demanda de construcción naval local.

Pensar en el abaratamiento del flete, que solo beneficia a grupos económicos concentrados, por encima de la Soberanía Marítima y Fluvial y el desarrollo de una industria estratégica como la industria naval es un error que ya hemos cometido y que no deberíamos permitir.

Claramente los países con fuerte presencia marítima y fluvial, protegen su navegación interna, abriendo la puerta a la participación extranjera, con la esperanza que esto genere dinamismo en el sector no es el camino de un país soberano e independiente que busca que allá empresas y trabajadores argentinos.

Lo que pretende el Ejecutivo no es una novedad, de hecho, es una añoranza del mentado y perverso Decreto N° 1772/91 que, desregulo a las tripulaciones nacionales, convirtiendo a las mismas en extranjeros en su propio país, manteniendo los beneficios del Cabotaje Nacional para los armadores argentinos que habían optado por acogerse al Decreto.

Resulta de vital importancia para el país, dado que el 95% del comercio argentino se realiza por vía acuática, el sostenimiento de una flota de bandera tripulada con nacionales para brindar mínimamente los servicios indispensables que nuestra Nación requiere. Necesitamos una navegación que la realicen buques de bandera argentina, con tripulación argentina y con astilleros argentinos.

Por los argumentos expuestos y la importancia estratégica del sector en el desarrollo económico nacional, es que solicito a mis pares el acompañamiento a la presente iniciativa.

Marcela F. Passo
Mónica Litza
Sabrina Selva
Jorge Neri Araujo Hernández
Maria Eugenia Alianiello