PROYECTO DE LEY

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

EMERGENCIA NACIONAL

ARTÍCULO 1°. EMERGENCIA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL. Declárase la emergencia pública de la Marina Mercante Nacional, por el plazo de VEINTICUATRO (24) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. Dicho plazo podrá ser prorrogado por el Poder Ejecutivo, por única vez y por igual término.
La presente Ley tiene por objeto la protección de la Marina Mercante Nacional, en tanto organización clave para la economía argentina.

ARTÍCULO 2°. ORDEN PÚBLICO. La presente ley es de orden público y rige en todo el territorio nacional.

ARTÍCULO 3°. ALCANCES. La emergencia nacional declarada en el artículo 1° insta al Poder Ejecutivo Nacional durante el periodo de emergencia a:

a) Disponer financiamiento necesario para el adecuado funcionamiento de la Marina Mercante.
b) Celebrar convenios de cooperación y asistencia técnica para la obtención de recursos y la ejecución de proyectos.
c) Garantizar la práctica para la formación y la capacitación de los futuros profesionales fluviales.
d) Proteger la Soberanía Nacional.

ARTÍCULO 4°. ASIGNACIÓN PRESUPUESTARIA. El Poder Ejecutivo Nacional asignará y reforzará las partidas presupuestarias necesarias para el cumplimiento de esta ley.

ARTÍCULO 5°. INFORME ANUAL. El Poder Ejecutivo Nacional deberá dar cuenta anualmente al Congreso de la Nación de los créditos presupuestarios ejecutados y de las políticas públicas implementadas en el marco de la emergencia nacional declarada en la presente ley.

ARTÍCULO 6°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

FLORENCIA CARIGNANO

AGUSTINA PROPATO

FUNDAMENTOS

Motiva el presente proyecto de ley el crítico estado en el que se encuentra la Marina Mercante Nacional, y las recientes modificaciones introducidas al Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE) mediante el Decreto Nº 37/2025, entendiendo que las mismas atentan contra la seguridad de las personas, los buques en la navegación y soberanía nacional, contrariando expresamente las normas y decretos vigentes.

Dichas modificaciones del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre dificultan el mantenimiento de las habilitaciones de los profesionales argentinos y entorpece los embarques de práctica para la formación y la capacitación de los futuros profesionales fluviales. Con lo que la intencionalidad es eliminar al tripulante argentino.

A su vez, ha otorgado un régimen de navegación especial a favor de Paraguay (único entre los países de la región) en detrimento de nuestra soberanía. Esto significa un ataque directo al cuidado de nuestra soberanía, ya que hoy a nuestros ríos los cuidan foráneos.

Las consecuencias son graves y a la vista están: la pérdida de soberanía en la Hidrovia Paraná – Paraguay; pérdida de fuentes de Trabajo y de los Profesionales; pérdida del control efectivo del medio ambiente; proliferación del contrabando y narcotráfico; disminución de la seguridad de la navegación y hegemonía paraguaya en la ruta navegable troncal.

El cuidado de Nuestro Territorio Nacional requiere de Ciudadanos Argentinos embarcados en los buques que navegan Nuestro Ríos Interiores.

Sumado a esto, nos alarma el impacto que los artículos 504.0109 y 505.0110 tendrán sobre la seguridad de la navegación en la Hidrovia Paraná-Paraguay y en la operatividad de buques de bandera nacional, convirtiendo a la principal vía del comercio exterior de nuestro país en una verdadera trampa mortal para la navegación fluvial, poniendo en serio riesgo tanto la economía Nacional, como la de la República del Paraguay, como a otros miembros

del MERCOSUR, tanto socios plenos como adherentes, colocando a nuestro país al borde de un serio conflicto diplomático.

La eliminación de normativas esenciales y la flexibilización de requisitos para la navegación segura de buques de bandera extranjera en nuestra principal vía de comercio internacional, representan un grave retroceso en materia de seguridad en la navegación, que coloca a la Argentina al borde de situaciones indeseadas y sumamente riesgosas, tal cual lo demuestran tanto antecedentes nacionales, como internacionales.

Asimismo, advertimos con inquietud que esta reforma implica una mayor burocratización y exigencias desproporcionadas para los profesionales argentinos, mientras que la reglamentación aplicada a profesionales paraguayos y los requisitos exigibles a tales fines se flexibilizan en detrimento, lamentablemente, de la mencionada seguridad en la navegación, tanto material como personal, colocando a nuestra Nación en serio riesgo.

La supresión de la obligatoriedad de contar con profesionales capacitados en la navegación de la Hidrovía, expone a toda la actividad a un incremento significativo de los riesgos operacionales. En particular, la eliminación parcial de la figura del baqueano fluvial y la desregulación de las habilitaciones para buques conlleva un deterioro en los estándares de seguridad vigentes. Como ejemplos concretos, mencionamos los siguientes casos de buques que, bajo la nueva normativa, quedarían eximidos de contar con profesionales de la navegación fluvial pese a su alta complejidad operativa:

- BM Laizo (2100 TRB): Navega en Paraná Bravo, Río Talavera y Paraná Guazú. Bajo la nueva normativa, se exime de la presencia de baqueanos.
- BM ARGENTINA C Mat 0746: Buque escuela de 118 metros de eslora por 22 metros de manga, transportando 27 tripulantes entre personal enrolado y de estudio (pilotines, cadetes y observadores). Opera en la ruta Rosario - Montevideo (ROU) y actualmente en el Puerto de Buenos Aires, una zona de alto tráfico de buques de ultramar y fluvial. Pese a su complejidad operativa, tampoco llevaría profesionales de la navegación fluvial.

- BM Santiago S (108,69 m de eslora, Clase A): Pese a su ingreso al puerto de Buenos Aires con remolcadores, también queda exceptuado del uso de profesionales de la navegación fluvial.
- BM Digiunta E (5000 tn de carga, arenero más grande de Sudamérica): Con un calado de 6.10 metros, no puede apartarse del canal de navegación, lo que lo expone a riesgos innecesarios sin profesionales de la navegación fluvial a bordo.
- BM Don Raxyz (100 m de eslora, arenero de Clase A): Triplica la capacidad de carga según escala de volúmenes máximos, su mayor tiempo de navegación lo realiza en el canal general, sin embargo, también ha sido eximido del uso de baqueanos.
- Remolcadores portuarios: Al operar en zonas de alto tráfico de buques de ultramar, requieren personal especializado de la navegación fluvial, puesto que sus patrones son profesionales en la maniobra de remolque portuario, pero la normativa no contempla esta necesidad.
- Buques pesqueros navegando en aguas someras y restringidas: Actualmente, los capitanes de pesca poseen una formación distinta a la navegación fluvial. Sin asesoramiento adecuado, se incrementa el riesgo de incidentes.

Estos cambios ignoran antecedentes trágicos, como el abordaje del 12 de mayo de 2012 en el Km 101 del Paraná de las Palmas, que dejó un saldo de 7 fallecidos debido a un cruce en zona prohibida, abordaje en el cual se encontraban involucrados, como responsables del hecho, profesionales de nacionalidad paraguaya.

Además, las nuevas disposiciones no contemplan la regulación de las horas de descanso en buques obligados a llevar baqueanos. ¿Quién garantizará que los armadores no exijan 24 horas de navegación continua sin descanso? Se sabe que la fatiga humana es una de las principales causas de incidentes en la navegación.

Asimismo, el nuevo REGINAVE no contempla, fundamentalmente cuando propicia la proliferación de “profesionales” extranjeros de escasa o dudosa formación profesional, que el BAQUEANO ARGENTINO más allá de su alta y reconocida capacidad profesional, actúa como DELEGADO DE LA AUTORIDAD PÚBLICA y como tal no solo vela por la seguridad

en la navegación sino también en el estricto cumplimiento de la normativa nacional, en salvaguarda de los intereses nacionales tanto desde el punto de vista económico como así también en cuanto a la preservación de la biodiversidad de nuestras vías navegables, en procura de salvaguardar la ecología previniendo la contaminación ambiental, fundamentalmente por el accionar de buques y tripulaciones extranjeras que poco o ningún interés han de tener por nuestro medioambiente.

En este sentido, las modificaciones introducidas en el Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE), atentan contra la Seguridad en la Navegación, conllevando un fundamental cambio de paradigma en las normas de la navegación segura.

Por todo ello solicito a mis pares que me acompañen en la aprobación del siguiente proyecto de Ley.

FLORENCIA CARIGNANO
AGUSTINA PROPATO