

## PROYECTO DE LEY

**El Senado y la Honorable Cámara de Diputados de la Nación sancionan  
con fuerza de ley**

### **LEY DE RESERVA NAVAL DE LA MARINA MERCANTE ARGENTINA**

**ARTÍCULO 1°. Objeto.** Esta Ley tiene por objeto regular el rol de la Marina Mercante Argentina como auxiliar de la Armada de la República Argentina (ARA) y las bases jurídicas, orgánicas y funcionales de la Reserva Naval de la Marina Mercante Argentina.

**ARTÍCULO 2°. Auxiliar.** En caso de conflicto o emergencia nacional la Marina Mercante Argentina fungirá como auxiliar de la Armada de la República Argentina.

**ARTÍCULO 3°. Objetivos de Valor Estratégico.** Los tipos de buque de la Marina Mercante Argentina con valor logístico militar, serán considerados como objetivos de valor estratégico y gozarán de su protección, mientras sean requeridos por la Armada de la de la República Argentina (ARA) durante un conflicto o emergencia nacional.

**ARTÍCULO 4°. Exención fiscal.** Los buques de la Marina Mercante Argentina, bajo pabellón nacional y con tripulaciones argentinas que sean considerados como objetivos de valor estratégico mientras sean requeridos por la Armada de la República Argentina (ARA) durante un conflicto o emergencia nacional, estarán exceptuados de la carga fiscal en su mantenimiento.

**ARTÍCULO 5°. Relevamiento.** El Consejo de Defensa Nacional y el Ministerio de Defensa de la Nación realizarán, de forma conjunta, un relevamiento de los buques de la Marina Mercante Argentina con valor logístico militar.

**ARTÍCULO 6°. Estrategia Nacional.** El Consejo de Defensa Nacional y el Ministerio de Defensa de la Nación elaborarán, de forma conjunta, la Estrategia Nacional para la preservación y mantenimiento de los buques de la Marina Mercante Argentina considerados como objetivos de valor estratégico.

**ARTÍCULO 7°. Reserva Naval.** La Reserva Naval de la Marina Mercante Argentina constituye un componente del Sistema de Defensa Nacional que proporciona los recursos humanos de una flota de reserva de buques y artefactos navales para movilizar personal y material de las FF.AA.

**ARTÍCULO 8°. Reservistas Navales.** La Reserva Naval de la Marina Mercante estará integrada por:

- a) Hombres y mujeres argentinos nativos o por opción entre los dieciocho (18) y los sesenta y cinco (65) años de edad que integren o hayan integrado la Marina Mercante Argentina.
- b) En casos excepcionales en los que en virtud de conocimientos, habilidades o destrezas específicas sea necesario incorporar a personas cuya edad supere el límite de sesenta y cinco (65) años para integrar las dotaciones del Estado Mayor operacional, la incorporación al servicio activo podrá concretarse a propuesta del Jefe de Estado Mayor de la A.R.A. y previa conformidad del reservista.

**ARTÍCULO 9°. Organización.** La Reserva Naval de la Marina Mercante Argentina se organizará de la siguiente forma:

- 1) Oficiales:
  - a) Cadetes egresados de la Escuela Nacional de Náutica y de la Escuela Nacional Fluvial, las cuales pasan a detentar la condición de centros de reclutamiento debiendo adaptar sus currículas y reglamentos a tal efecto.

b) Los egresados de la Escuela Nacional de Pesca, dependiente de la Armada de la República Argentina, que alcancen el título de Piloto de Pesca o Conductor de Maquinas Navales y realicen los cursos complementarios que la Armada de la República Argentina disponga.

2) Suboficiales:

Cadetes de 3º año de la Escuela Nacional de Náutica y la Escuela Nacional Fluvial como Suboficiales Superiores de la Reserva.

**ARTÍCULO 10°. Registro.** La Armada de la República Argentina (A.R.A.) llevará un registro actualizado de los reservistas de la Marina Mercante Argentina y lo comunicará a la oficina correspondiente del Ministerio de Defensa.

**ARTÍCULO 11°. Convocatoria.** Los reservistas estarán a disposición a sola convocatoria de la Armada de la República Argentina (ARA).

**ARTÍCULO 12°. Estado militar.** En tanto el reservista naval de la Marina Mercante Argentina vista el uniforme naval, tendrá estado militar.

**ARTÍCULO 13°.** Incorpórase en el artículo 3º inciso 2º de la Ley 19.101, el siguiente apartado:

*d) Se desempeñe o hubiera desempeñado, como oficial de la Marina Mercante Argentina.*

**ARTÍCULO 14°. Derogaciones.** La presente ley sustituye y deroga toda otra ley y/o disposición legal que se oponga a ésta.

**ARTÍCULO 15°. Reglamentación.** El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará la presente ley en el término de CIENTO OCHENTA (180) días a partir de su promulgación.

**ARTÍCULO 16°. De forma.** Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

**Agustina Lucrecia Propato**

**Aldo Leiva**

## FUNDAMENTOS

La guerra de Malvinas puso en valor la importancia de contar con una Marina Mercante Nacional. Del lado británico disponer de una importante flota mercante, permitió el transporte de personal, materiales, combustible, y víveres. En el conflicto de 1982, la Real Flota Auxiliar de la Marina británica movilizó casi medio centenar de buques mercantes que permitió trasladar fuerzas del ejército, helicópteros, aviones, llevar a cabo tareas de búsqueda y rescate, salvamento, abastecimiento, dragaminas, hospital, enlace, etc. Los astilleros británicos en pocos días llevaron a cabo las transformaciones necesarias en buques civiles para cumplir su cometido en apoyo a las fuerzas británicas. Si no hubieran dispuesto de una importante flota mercante, los británicos no hubieran podido llevar a cabo la reocupación de Malvinas.

La Argentina también movilizó medios de la Marina Mercante para llevar a cabo tareas de transporte, abastecimiento, inteligencia y búsqueda y rescate. Más de 50 buques mercantes y pesqueros fueron movilizados al Teatro de Operaciones Malvinas (TOM), el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS) y zonas adyacentes cumpliendo tareas de apoyo logístico, salvamento de vidas e inteligencia.

La Marina Mercante Argentina movilizó 1030 Hombres, 6 mujeres y 31 cadetes de la Escuela Nacional de Náutica Manuel Belgrano dependiente de la Armada de la República Argentina. Cuatro unidades mercantes y un buque pesquero hundidos además de 16 marinos mercantes muertos en combate son indicadores más que suficientes para considerar la imperiosa necesidad que para toda flota militar en operaciones adquiere contar de ser necesario con una flota mercante de bandera con tripulantes que puedan ser rápidamente movilizados en caso de urgencia.

Este precepto es seguido por la mayoría de las potencias marítimas del mundo a tal punto que la convención internacional para los prisioneros de guerra incluye

un capítulo específico para los marinos mercantes a los que se considera como combatientes regulares.

Estados Unidos en base a la experiencia de la Primera Guerra Mundial, por las dificultades para fletar buques civiles para apoyar las fuerzas enviadas a Europa, llevó a que el Congreso de los EE.UU. aprobara en 1936 la Ley de Marina Mercante en la que se establecía que los buques mercantes de bandera estadounidense deben ser propiedad de ciudadanos de Estados Unidos y tripulados por ciudadanos de dicho país. En 1952 fue aprobada una serie de enmiendas a dicha ley para promover la renovación de los buques de la flota mercante. El valor de la marina mercante y su vinculación con la defensa nacional, está plasmada por la Ley Jones de 1920, donde señala: *"Es necesario para la defensa nacional y el desarrollo del comercio interior y exterior de los Estados Unidos que Estados Unidos cuente con una marina mercante (...) Capaz de servir como auxiliar naval y militar en tiempo de guerra o emergencia nacional."*

La estrecha relación entre la Marina Mercante y la Defensa Nacional para Estados Unidos está reflejada no solo por la Ley Jones, sino por disposiciones en las cuales los egresados de la Academia de Marina Mercante de los Estados Unidos –dependiente del Departamento de Transporte– son considerados oficiales de la Reserva Naval. El plan de carreras de la citada Academia prevé la posibilidad de acceder a puestos tanto en la Guardia Costera como en la Armada. Incluso durante el proceso de formación los futuros marinos mercantes de Estados Unidos reciben formación militar en dichas instituciones con prácticas en buques de guerra.

Por otro parte, en el año 2005 el Jefe del Estado Mayor naval francés, almirante Oudot de Dainville, a instancias del Instituto Francés del Mar impulsó el concepto del Clúster Marítimo Francés destinado a impulsar los intereses marítimos y su defensa, aglutinando a todos los actores del sector marítimo para trabajar en una verdadera estrategia nacional con fuerte respaldo del estado.

El citado Clúster permite una mayor interacción de la Armada francesa (o Marina Nacional como se la conoce) con diversos actores de la economía marítima, permitiendo intercambio de información, diseño de mecanismos que impulsen la seguridad marítima, proveer transporte marítimo a las fuerzas armadas, disponer de reservistas para la Armada, y establecer mecanismos para adaptar buques mercantes para necesidades militares. Es frecuente que alumnos de la Escuela Nacional Superior Marítima, responsable de formar personal de la Marina Mercante, entrenen en bases navales francesas y en el mar como reservistas militares.

En nuestra región, la Marina Mercante es considerada un factor relevante para la Defensa Nacional. Brasil en el año 2002 aprobó la "Lei do Mar" con el objetivo de incentivar la flota mercante nacional. Esto tiene que ver con la defensa de los intereses nacionales, reducir la dependencia externa en materia de transporte marítimo e incrementar la proyección del país. La Marina brasileña tiene entre sus misiones subsidiarias la de orientar y controlar a la Marina Mercante. Esto tiene que ver con la interdependencia que hay entre los distintos componentes que integran el Poder Marítimo Nacional.

A pesar de la reducción de la flota mercante nacional como consecuencia de las reformas de los años 90, la estatal Petrobras a través de su subsidiaria Transpetro, es el mayor armador de América Latina. La importancia de la Marina Mercante para los intereses nacionales brasileños se manifiesta con medidas de fomento, incentivo a la industria naval y la relación que tiene la Marina con la formación de marinos mercantes. La EFOMM –Escuela de Formación de Oficiales de la Marina Mercante– depende de la Armada, en su programa de capacitación, como Universidad, incluye el entrenamiento de los alumnos de la escuela como oficiales de la reserva naval.

En el caso de Chile, la Ley de Navegación señala en su Artículo 98: *"Los capitanes y las dotaciones de todas las naves o artefactos navales forman parte de la Reserva Naval de la República, y se incorporarán al servicio activo en caso de guerra. Lo mismo podrá ocurrir en caso de conflictos internacionales que amenacen la seguridad del país, conmoción interna, calamidad pública, motín,*

*paralización del transporte marítimo que afecte la normalidad de este servicio o cualquiera otra emergencia, debidamente calificada por el Presidente de la República. En estos casos, las naves y sus capitanes y dotaciones quedarán sometidas a las autoridades y normas legales y reglamentarias de la Armada Nacional."*

La ley de Movilización chilena prevé que en casos de emergencia que los buques mercantes de bandera chilena pueden ser puestos bajo autoridad militar. En 1994 la formación del personal de oficiales de marina mercante estaba en manos de la Escuela Naval Arturo Prat, para luego ser transferida a Universidades chilenas. Finalmente, en 2016 fue creada el Instituto Profesional Piloto Pardo, entidad de carácter civil para formar personal de marina mercante. Ello no impide que para la ley sean considerados parte de la Reserva Naval. Existe la voluntad de potenciar la marina mercante e incrementar el número de buques de bandera chilena, como la creación de nuevas empresas navieras con sede en Chile y con capitales del país, por medio de la reforma del Ley de Fomento de la Marina Mercante, que ha generado un intenso debate en el sector.

Perú cuenta con la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau" donde sus egresados reciben el grado de guardiamarina de la reserva naval. Esta institución depende del Ministerio de Defensa y su director es un oficial superior de la Marina peruana. Vale la pena recordar que por la Ley de Marina de Guerra de Perú, la Marina mercante es considerada como parte de la Reserva Naval.

En el caso de Colombia, la Escuela Naval Almirante Padilla, en el plan de estudios, forman oficiales para la Marina Mercante creándose el curso de Pre Grado correspondiente de Ciencias Náuticas. La Armada cuenta con la Dirección de Marina Mercante responsable de aplicar y controlar el cumplimiento de normas vinculadas a la marina mercante, aplicación de normas internacionales y nacionales sobre navegación, etc.

En base a los casos observados, no cabe duda que la Marina Mercante está vinculada con la Defensa Nacional. Recordemos que los marinos mercantes están protegidos por normas del Derecho Internacional Humanitario, teniendo

antecedentes desde mediados del siglo XIX. En diversos conflictos armados, destacándose la Segunda Guerra Mundial, los beligerantes emplearon sus flotas mercantes en apoyo a las operaciones de sus fuerzas navales. La guerra de Malvinas, un caso que nos toca de cerca a los argentinos, las fuerzas británicas pudieron llevar a cabo el importante despliegue para recuperar las islas gracias a contar con una importante flota mercante y una industria naval desarrollada que permitió adaptar con rapidez buques para ser desplegados en apoyo a la Royal Navy.

La flota mercante argentina también realizó una valiosa labor llevando a cabo misiones de transporte, búsqueda y rescate, información, etc. Estados Unidos gracias a contar con una marina mercante importante pudo transportar material de todo tipo en apoyo a las fuerzas desplegadas durante la Guerra del Golfo. Los años pasaron y la falta de políticas adecuadas, terminaron con la reducción de la flota mercante, siendo objeto de preocupación de la US Navy para contar con medios suficientes para apoyar despliegues de magnitud en caso de una crisis grave. En cambio, China si tomó nota de la importancia de una marina mercante para su seguridad nacional, construyendo la flota más importante en el mundo, además de tener el control de puertos y terminales en áreas de valor estratégico, incrementando sustancialmente la movilidad estratégica de la Armada de dicho país.

Los buques portacontenedores y los del tipo Roll On–Roll Off o Ro Ro ofrecen posibilidades diversas para el transporte de materiales para las FFAA. Buques mercantes pueden ser convertidos para realizar operaciones de reabastecimiento. Los barcos tipo ferry que transportan pasajeros y vehículos, son ideales para convertirlos en buques de asalto anfibio.

El valor de las flotas mercantes nacionales no solo reside en casos de conflicto armado, sino en situaciones de emergencia para apoyar operaciones humanitarias, evacuación de connacionales o apoyar el despliegue de fuerzas de mantenimiento de paz.

Los casos citados ponen en evidencia la conexión entre Defensa Nacional y Marina Mercante.

La Argentina está de espaldas al mar. Esto fue señalado brillantemente por el almirante Segundo Storni en 1916. El 90% del comercio exterior se realiza vía marítima. Los conflictos que tuvo el país fueron de carácter marítimo: la Guerra del Brasil, Bloqueos Francés y Anglo Francés, Crisis del Beagle de 1978 y la Guerra de Malvinas de 1982. Estos elementos ponen en evidencia que estamos ante un país marítimo, idea que se ve reforzada con la aplicación de la Convención del Mar, traduciéndose en la incorporación de un valioso patrimonio equivalente a la Argentina continental.

En el marco de una verdadera estrategia nacional en relación al mar, es indispensable contar con centros de formación profesional adecuados. Las Escuelas de Marina Mercante y su relación histórica con la Armada, no obedece a una mera "tradición". Se forman cuadros de reserva para dicha fuerza militar y generar las condiciones para ser empleados en una eventual movilización. Existen variados ejemplos en la región como fuera de ella, como hemos visto anteriormente.

En nuestro país la marina mercante y sus tripulaciones tuvieron un valor relevante durante el conflicto de 1982, no solo en misiones de transporte, sino de búsqueda y salvamento, minado, abastecimiento de combustible, control del tráfico marítimo e inteligencia. La reducción de los medios navales que incluye un Comando de Transporte Navales con recursos sumamente exiguos y anticuados, requiere sin ninguna duda tener una flota mercante que eventualmente pueda brindar apoyo a las fuerzas armadas en caso de una crisis, no solo el riesgo de un conflicto armado, sino en una emergencia nacional que requiera el apoyo a la comunidad o llegado el caso el despliegue de fuerzas en operaciones de mantenimiento de paz.

La reconstrucción de la Marina Mercante permitirá contar con una reserva de medios que pueden ser de utilidad para movilizar medios y personal de las Fuerzas Armadas, no solo en una situación de riesgo de conflicto armado, sino para despliegues fuera del territorio nacional, evacuación de connacionales y de ciudadanos de países aliados en el extranjero.

Es por todo lo expuesto, en cumplimiento de la normativa vigente que rige la materia y ante la imperiosa necesidad de contar con un instrumento que ordene el sistema de Reserva Naval, se solicita a los Señores Diputados de la Nación se sirvan acompañar la presente iniciativa legislativa.

**Agustina Lucrecia Propato**

**Aldo Leiva**