



H. Cámara de Diputados de la Nación

Proyecto de Resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

Resuelve

Expresar repudio a la Resolución 41/25 de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPyN) publicada en el Boletín Oficial el 9 de septiembre de 2025, en donde se pretende restituir solapadamente la vigencia de los efectos negativos del Decreto 340/25 recientemente rechazado por el Poder Legislativo.

AUTORA:

Marcela F. Passo

Fundamentos

Sr. Presidente:

El Poder Ejecutivo Nacional publicó el día 9 de septiembre de 2025 en el Boletín Oficial la Resolución 41/25 de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPyN) en donde pretenden mantener con vigencia los efectos producidos por el DNU 340/25 recientemente rechazado por ambas Cámaras del Poder Legislativo Nacional.

Unos días antes de la Resolución 41/25 de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPyN), el Poder Ejecutivo Nacional publicó el Decreto 628/25 el día 3 de septiembre de 2025, restituyendo la plena vigencia de las normativas que habían sido modificadas por el DNU 340/25. Esa acción la realizó luego del rechazo de ambas cámaras del Congreso Nacional, que había provocado su derogación definitiva.

Cabe destacar que el Decreto 340/25 publicado el 21 de mayo de 2025, que establecía un “Régimen de Excepción de la Marina Mercante Nacional” y modificó diversas leyes relacionadas con el sector y afectó un derecho consagrado en la Constitución Nacional como el Derecho a Huelga.

Posteriormente a la publicación del Decreto 340/25 es donde se establecía un “Régimen de Excepción de la Marina Mercante Nacional”, el día 26 de mayo de 2025 presenté un proyecto de Resolución (Expediente 2626-D-2025) repudiando el Decreto mencionado, en donde el supuesto objetivo del mismo era de flexibilizar y modernizar la normativa que regula la navegación de aguas argentinas.

El Decreto 340/25 tenía dentro de sus definiciones la modificación de 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.

Las experiencias vividas en el pasado, en especial en la década del 90, y que intentan reaparecer de la mano del Decreto 340/25, resultaron contraproducentes para

sector de la Marina Mercante y la Industria Naval. 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. Paradójicamente, 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.

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.

Advertíamos que el dictado del Decreto 340/25 no tiene ninguna razón de ser a los efectos de mejorar la Marina Mercante Nacional, ya que 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, volviendo a repetir políticas que ya fracasaron en el pasado. Resulta disparatado que para “Revitalizar” la Marina Mercante Nacional y “bajar el costo argentino”, la solución sea que se habilite explícitamente a buques de bandera extranjera a operar en el cabotaje con matrícula nacional vía el Régimen de Excepción creado vía el Decreto 240/25. 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.

El Decreto 340/25 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 al 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.

En la fundamentación del proyecto de Resolución (expediente 2626-D-2025) con giro a las Comisiones de Asuntos Constitucionales y Legislación del Trabajo, ya advertíamos 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 limitan 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.

El día 26 de marzo del 2025, presenté un Proyecto de Resolución bajo el Expediente 1027-D-2025 con giro a la Comisión de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, donde señalábamos la preocupación del sector por las declaraciones vertidas por diferentes miembros del Gobierno Nacional sobre la posible desregulación de la Marina Mercante Nacional. En esta declaración, ya mencionábamos que según trascendidos periodísticos, desde el Ministerio de Desregulación y Transformación del Estado estaban impulsando un proyecto de decreto que buscaba la desregulación y la promoción del transporte marítimo y fluvial de la República Argentina. Según el oficialismo, la reforma inicial se centra en la supresión de disposiciones de sometimiento del usuario a la tramitación de autorizaciones y aprobaciones que resultan redundantes en virtud de la duplicidad de autorizaciones y aprobaciones de igual tenor y fuerza legal. Asimismo, se configura una nueva embestida al movimiento obrero organizado, con disposiciones que atacan la libertad sindical, vulneran el derecho a huelga y limitan 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. Vemos que las expresiones realizadas por integrantes del Gobierno Nacional llevan un riesgo profundo de desarticulación del sistema de relaciones laborales en el sector marítimo, favoreciendo intereses corporativos en detrimento de las garantías fundamentales de los trabajadores argentinos bajo buques de bandera nacional. El tema central está referido a la firma de contratos sin ser sometidos a convenios colectivos locales ni a regímenes de estabilidad o de seguridad social obligatoria.

La desregulación, según anticipo el titular de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación Iñaki Arrese ygor en el marco de la reunión del bloque federal portuario que organizó el Ente Administrador de Puerto Rosario (ENAPRO), también fomenta la llegada de buques de banderas extranjeras en detrimento del empleo local. A su vez, la adopción de un régimen de Bandera Nacional de Conveniencia, que permite operar bajo matrícula extranjera sin perder beneficios ni acceso al mercado interno. Otro punto que trata el proyecto

de Decreto, es la desvinculación de las bolsas de trabajo sindicales, habilitando plena libertad de contratación para los armadores.

Como podemos observar y mencionamos en el Proyecto de Resolución (Expediente 1027-D-2025) del 26 de marzo del 2025, 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.

Todos los hechos mencionados fueron ocurriendo dentro del año 2025, pareciendo obviar el pasado, queriendo borrar el largo trabajo de tantos años en el ámbito parlamentario.

El día 29 de noviembre del año 2017, 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 la 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.

En aquella oportunidad, en mi carácter de Diputada Nacional mandato 2015-2019 presenté el proyecto de ley para el Fomento de la Marina Mercante Nacional, que tramito bajo el número 7784-D-2016 con fecha del 3 de noviembre de 2016 con giros a las Comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios; Legislación General; Industria y Presupuesto y Hacienda.

El objetivo principal de estas leyes, como ya dijimos ampliamente debatidas en el ámbito parlamentario, fue 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.

Transcurrida la cronología mencionada sobre la sanción de las Leyes 27.418 y 27.419, en el año 2024 en mi segundo mandato como Diputada Nacional período 2021-2025 presenté un proyecto de ley que modificaba la ley 27.419 sobre el Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la Integración Fluvial Regional. Dicho proyecto tuvo número de expediente 2857-D-2024 con giros a las Comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios; Legislación General y Presupuesto y Hacienda.

Por todo lo mencionado, estamos convencidos de que el régimen actual de la Marina Mercante Nacional debe ser mejorado, dentro de nuestra propuesta de reforma de la ley 27.419 sobre el Desarrollo de la Marina Mercante y la Integración Fluvial y Regional (Expediente 2857-D-2024) podemos destacar varias mejoras posibles que son necesarias para el sector.

Dentro de las líneas de acción que buscamos mediante el proyecto de ley sobre la Reforma de la Ley 27.419 sobre la Marina Mercante Nacional podemos destacar las siguientes:

- 1) Se prórrogan por 10 años el Capítulo sobre el Régimen de promoción fiscal.
- 2) Podrán computar como pago a cuenta del impuesto a las ganancias y/o al impuesto al valor agregado el 60% de las Contribuciones Previsionales aportadas al Sistema integrado previsional argentino. Las previsiones dispuestas no podrán afectar el financiamiento de la seguridad social. Este artículo existía en la ley original, pero nunca se cumplió.
- 3) El personal embarcado, comprendido en el presente régimen, quedará exceptuado del pago del Impuesto a las Ganancias, en el exceso de la jornada normal de trabajo de 8hs, tales como responsabilidad jerárquica, plus operativo, horas suplementarias, francos compensatorios y feriados nacionales o sus equivalentes. Artículo incorporado, necesario para poder entender la actividad.
- 4) El combustible que efectivamente se consuma, estará eximido del 50% del impuesto a los combustibles. La Ley 27.419 habla de un subsidio operativo.

- 5) Beneficio de 5 años para importación de buques nuevos sin uso, donde tributarán un derecho de importación de extrazona (D.I.E.) equivalente al 0%. Se extiende un beneficio vencido de la Ley original.
- 6) Ventana para importación de buques usados. Tendrán 5 años para buques y artefactos navales con propulsión propia usados de hasta 15 años. Prorroga de 2 años. Se extiende un beneficio vencido de la Ley original.
- 7) Régimen de amortización de inversiones.
- 8) Beneficios de exención en el pago del impuesto a las ganancias para las empresas cuando incorporen al registro nacional de buques artefactos navales y/o buques que cumplan las condiciones de ser nuevos y haber sido construidos en el país.
- 9) Constitución de Fondo de formación y capacitación del personal embarcado. El mismo surge de gravar los fletes generados por las embarcaciones extranjeras.
- 10) Modificación del pedido de autorización para buques y artefactos navales de bandera extranjera para actuar en el cabotaje nacional por periodos superiores a los 30 días.
- 11) Régimen de promoción para el desarrollo del tráfico internacional fluvial y marítimo. Creación del Registro Internacional de Buques Argentinos (RIBA). Mayores beneficios en las contribuciones previsionales (75%), exención del pago del impuesto a las ganancias. Se crea impuesto al tonelaje. Los tráficos de este capítulo, tendrán una quita de 5 % sobre las retenciones impositivas.

Podemos afirmar que este Congreso Nacional se encuentra totalmente activo a la hora de generar propuestas a leyes que como ya dijimos deben ser mejoradas. El andamiaje político que optó realizar el Poder Ejecutivo Nacional sobre el tema de la Marina Mercante Nacional expone y deja de manifiesto la falta de intereses de convocar a las partes, tanto empresarios como gremios, y al Congreso Nacional a debatir las leyes en el ámbito que corresponde. El Gobierno Nacional nunca puso en debate del Congreso Nacional la modificación de la Ley que atañe a la Marina Mercante Nacional vulnerando el principio de la división de poderes. Es el Poder Legislativo (que hace las leyes) el canal natural para la modificación de la ley que regula la actividad de la Marina Mercante Nacional en el cabotaje marítimo-fluvial. Ya hemos visto las intenciones del Gobierno Nacional con el Decreto 340/25 en donde crea un Régimen de Excepción para la Marina Mercante Nacional.

Claramente el Poder Ejecutivo Nacional no solo desconoce el funcionamiento del Congreso Nacional en su carácter de Poder Legislativo, sino que también avasalla el funcionamiento del Poder Judicial (que las interpreta y las aplica). Es aquí donde uno puede observar la falta de cumplimiento del principio de división de poderes, donde esta

separación tiene como objetivo principal evitar la concentración excesiva de poder en una sola entidad.

Ante esta situación, en el ámbito del Poder Judicial, también podemos hacer una cronología de hechos que surgen de acciones de amparos y medidas cautelares, que el Poder Ejecutivo Nacional no cumple, dada la Resolución 41/25 de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPyN) publicada el 9 de septiembre del 2025.

Como ya dijimos, el día 21 de mayo del 2025 se sancionó el DNU 340/25 en donde se crea el Régimen de Excepción de la Marina Mercante Nacional. Ante esta situación, gremios del sector presentan el día 3 de junio del 2025 una acción de Amparo y Medida Cautelar ante la Justicia del Trabajo. La presentación queda radicada, luego del sorteo correspondiente, en el juzgado N° 32 del Trabajo (Expediente 21024/2025), el cual no posee Juez Titular y se encuentra a cargo de la Jueza subrogante Dra. María Romina Becci. El día 5 de junio del corriente año, el Juzgado libra Oficio (en forma digital) a los fines de intimar al Estado Nacional a que justifique mediante el informe previsto en el Art. 4to. de la Ley 26.854, el interés público de la sanción del D.N.U., previo a dictar la Medida Cautelar. Para contestarlo contaba con tres días hábiles. Asimismo, el citado Oficio es presentado también en forma "física" y entregado presencialmente en Casa de Gobierno.

Pasado unos días, más precisamente el día 9 de septiembre de 2025 La Sala IV de la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo, confirma el fallo de Primera Instancia del Juzgado del Trabajo N°3, mediante el cual admitió la Medida Cautelar deducida y dispuso suspender provisoriamente los efectos de los arts. 2 y 3 (Servicios Esenciales y de Importancia Trascendental) del D.N.U 340/2025 en relación con la C.G.T. y los trabajadores representados por dicha entidad gremial, hasta tanto se dicte sentencia definitiva. El día 10 de junio, el Estado Nacional, a través de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPyN) efectúa la presentación del informe previsto en el Artículo 4° de la Ley N°26.854; a fin de justificar el interés público de la sanción del D.N.U., plantea la incompetencia del fuero del Trabajo y la improcedencia de la Medida Cautelar. Pasado un día, El Juzgado N°32 del Trabajo da por presentado el informe solicitado al Estado Nacional (Art. 4to. Ley 26.854), referente al interés público de la sanción del D.N.U. y la Jueza decide dar vista al Fiscal del expediente a fin de establecer la posibilidad de la procedencia de la acumulación de la causa con la que tramita la C.G.T. y A.T.E. ante el Juzgado del Trabajo N°3.

El día 12 de junio, la Fiscalía Nacional del Trabajo N°6, remite su opinión al Juzgado N°32, considerando que debería inhibirse y remitir, por conexidad, el expediente

del Centro al Juzgado N°3 donde se encuentran radicados los expedientes de la C.G.T. y de A.T.E. Finalmente, la juezal día 13 de junio, compartiendo el criterio de la Fiscalía Nacional del Trabajo N°6, decide declinar su competencia para actuar en la causa e inhibirse para conocer en la misma, remitiendo la causa al Juzgado Nacional de Primera Instancia del Trabajo Nro. 3 donde tramita la causa “Confederación General del Trabajo de la República Argentina c/ Poder Ejecutivo Nacional s/ acción de amparo”, (Expte. N°19024/2025). Luego el Juzgado de Primera Instancia N°3 del Trabajo (Exptes. C.G.T. y A.T.E.) recibe el Expediente del Centro enviado por la Jueza del Juzgado N°32 “por conexidad de las causas” y decide correrle vista a la Fiscalía Nacional del Trabajo N°7, para que la misma de su opinión respecto de la citada conexidad de causas.

La Jueza a cargo del Juzgado Nacional del Trabajo N°3 el día 23 de junio, interpretó que no existe conexidad entre las causas del Centro y la de la C.G.T., puesto que “difieren notablemente en su objeto por lo que no se configura la conexidad decidida por el Juzgado No. 32.”. En ese sentido y habiendo la Jueza Subrogante del Juzgado N°32, declinado la competencia a la vez que se inhibió para entender en este proceso, determinó elevar las actuaciones a la Cámara de Apelaciones para que dictamine sobre la cuestión. El Fiscal de Cámara volvió a remitir la causa al Juzgado N°32, sosteniendo que ante una contienda negativa de competencia debe darse intervención al juzgado que la inició para que insista o desista de su posición.

Llegando al día 30 de junio, El Juzgado Nacional de Primera Instancia del Trabajo N°3, dictó sentencia definitiva en primera instancia, respecto de la inconstitucionalidad de los artículos N°2 y N°3 del D.N.U. N°340/25, otorgando el Amparo solicitado por la C.G.T. Este mismo día, el Juzgado N°32, al que se había remitido la causa del Centro para que insista o desista de su posición de declararse inhibido e incompetente, ratifica lo actuado y eleva las actuaciones a la Cámara de Apelaciones del Trabajo (SalaIV), a efectos que sea la Cámara quien decida en que Juzgado se tramitará el juicio (el Juzgado N°32 o el N°3). El 1 de julio, la Cámara de Apelaciones del Trabajo (Sala IV) recibe la ratificación de la decisión tomada por el Juzgado N°32 (declararse inhibido e incompetente) y gira las actuaciones nuevamente al Fiscal de Cámara para que dictamine si efectivamente la resolución de a que Juzgado deben ir las actuaciones del Centro, le corresponde efectivamente a la Sala IV de la Cámara de Apelaciones. En atención al informe solicitado por la Sala IV de la Cámara de Apelaciones a fin de verificar su competencia en la causa, es decir si la Sala IV había sido designada por “conexidad” de causas o por sorteo, la Mesa General de Entradas informa que dicha Sala había sido asignada a través de sorteo. El Fiscal de Cámara de la Sala IV, responde a la vista conferida respecto de la radicación del

Expediente del Centro, informando que se debe atribuir la causa “al Juzgado Nacional de Primera Instancia del Trabajo Nro.32, pues no habría razones de peso que lleven a soslayar, en el caso, el sorteo efectuado por la Mesa General de Entradas; sin que la iniciativa, claro está, implique sentar posición acerca de la cuestión sustancial ni de las postulaciones defensivas que -de momento- no han recibido respuesta en la instancia previa.”

El día 10 de julio Los Jueces de Cámara, luego de escuchar la opinión del Fiscal de Cámara establecieron admitir la competencia de la Sala IV para dirimir la cuestión que motivó la elevación de la causa a esa Sala y adjudicar la radicación del expediente del Centro al Juzgado Nacional de Primera Instancia del Trabajo Nro. 32. Como consecuencia de la asignación del Expediente, por parte de la Cámara de Apelaciones, al Juzgado N°32, este decide elevar al Fiscal, la solicitud de la Medida Cautelar y de los artículos que la misma debería alcanzar, de manera que la Fiscalía manifieste su postura al respecto. El día 16 de julio la Fiscalía se expide respecto de la solicitud de la Medida Cautelar manifestando que, a su criterio, no han existido “necesidad y urgencia”, lo que resulta una base fundamental para justificar el dictado del DNU.

Luego el Juzgado del Trabajo N°32, habiendo recibido la opinión de la Fiscalía, resuelve desestimar la excepción de incompetencia del fuero Laboral y admitir la medida cautelar solicitada, suspendiendo la aplicación del DNU 340/2025, en sus arts. 2 y 3, 5 al 7, 9 al 11, 14 y 25 al 27, para la asociación sindical actora (Centro de Capitanes) y para las personas comprendidas en su ámbito de representación personal manteniendo vigentes y en plena aplicación, hasta la sentencia a recaer sobre el fondo del asunto, cada una de las normas que esos artículos derogaron o modificaron. Como consecuencia de que la Medida Cautelar otorgada por el Juzgado N°32, no abarca todos los artículos del DNU y de su Anexo pedidos por el Centro para ser cautelados, se solicitó la habilitación de la Feria Judicial, a fin de presentar una apelación para extender la Medida Cautelar de manera que, algunos artículos que permitirían la aplicación de las condiciones establecidas por el DNU N°340/25 sean alcanzados por dicha Medida Cautelar. (Arts. 34° y 7° al 10° del Anexo).

El 22 de julio el Juzgado Nacional de Primera Instancia de Feria, recibe el pedido de habilitación de la misma por parte del Centro de Capitanes de Ultramar y oficiales de la Marina Mercante, y procede a elevar el pedido a la Fiscalía de Feria para que emita su opinión al respecto. Al día siguiente, la Fiscalía procede a emitir su opinión respecto de la necesidad de habilitar la Feria, considerando que resulta procedente la habilitación de la Feria solicitada. Recibida la opinión de la Fiscalía, el Juzgado de Feria, decide hacer lugar a la habilitación de Feria solicitada, ese 24 de julio, se presenta ante el Juzgado la “Expresión

de Agravios” (ampliar la Medida Cautelar a los artículos que habían quedado fuera de la misma) y el Juzgado de Feria resuelve correr traslado de dicha “Expresión de Agravios” a la parte demandada por el plazo de 48 horas. El 28 de julio la demandada (P.E.N.) procedió a contestar la “Expresión de Agravios” efectuada por el Centro. Se le otorga el Recurso de Apelación y se le corre traslado al Centro por un plazo de 48 horas. El Centro de Capitanes de ultramar y Oficiales de la Marina Mercante procede a efectuar la Contestación de Agravios presentada por el PEN solicitando se extienda la Medida Cautelar al resto de los artículos peticionados, manifiesta que el Ejecutivo no efectuó la correspondiente Contestación de Agravios, omitiendo adrede la argumentación sobre lo solicitado por el Centro y pide se deje sin efecto la apelación concedida a la demandada (PEN) por ser extemporánea. El 30 de julio la Cámara deniega al Centro la petición de que se tenga por desestimada la apelación del Ejecutivo por considerarla extemporánea y concede dicha Apelación. El mismo día, el PEN presenta un escrito manifestando haber efectuado en tiempo y forma la correspondiente Contestación de Agravios y manifiesta un “incumplimiento procesal” por parte del Centro al haber efectuado la “Expresión de Agravios” en dos escritos separados.

El 31 de julio Se efectúa la integración de la Cámara de Feria, nombrando a los tres Jueces intervinientes y estableciendo el orden de votación de los mismos. Ese mismo día, el Centro efectúa una nueva presentación a fin de que se rechace la presentación efectuada por el Ejecutivo.

Llegando al mes de agosto, Sin haber corrido traslado al Fiscal de Cámara, el Tribunal de Feria decidió: “Modificar parcialmente el pronunciamiento interlocutorio apelado y, en su mérito, establecer que la medida precautoria decretada comprende la suspensión cautelar de la aplicación de los artículos 2°, 3°, 5° al 7°, 9° al 11, 14, 25 al 27, 33 y 34 del Decreto de Necesidad y Urgencia n°340/2025, como asimismo de los artículos 7° a 10° de su Anexo, todo ello respecto del ámbito delineado por la Magistrada anterior.” Atento a haberse expedido respecto del otorgamiento de la Medida Cautelar, el Tribunal remite las actuaciones al Juzgado de Primera Instancia N°32, a fin de que se expida respecto de la cuestión de fondo.

El 6 de agosto, luego del rechazo en la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, la misma emite la Resolución N°39/2025, en la que se resuelve “Rechazar, en los términos de la ley 26.122, el Decreto de Necesidad y Urgencia 340/2025 de fecha 20 de mayo de 2025.” Asimismo, el día 21 de agosto, luego de su rechazo en el Honorable Senado de la Nación, el mismo emite la Resolución N°57/2025, en la que se resuelve

“Rechazar, en los términos de la ley 26.122, el Decreto de Necesidad y Urgencia 340/2025 de fecha 20 de mayo de 2025.”

Finalmente, dentro del andamiaje de acciones de Amparo y Medida Cautelar presentadas por los gremios y en especial al Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante dentro del ámbito del Poder Judicial el día 25 de agosto el Centro procede a denunciar el hecho notorio de que el DNU 340/2025, cuya declaración de invalidez se perseguía en autos, ha sido rechazado por las dos Cámaras del Congreso de la Nación. La Cámara de Diputados lo rechazó el día 7 de agosto, 118 votos a favor del rechazo, 77 votos en contra y 8 abstenciones. Lo mismo hizo la Cámara de Senadores, el día 21 de agosto de 2025, por 55 votos a favor del rechazo, 13 votos en contra y 3 abstenciones y solicita se declare abstracta la cuestión como consecuencia de que la norma contra la que se dirigía la acción no se encuentra más en vigencia.

Ante el avasallamiento arbitrario del Poder Ejecutivo Nacional, frente al Poder Legislativo y Judicial del país, en cuanto al respecto de la división de poderes y la cantidad de antecedentes en ambos poderes del Estado Nacional, la respuesta del Poder Ejecutivo Nacional se hizo a través de la Resolución 41/25 de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPyN).

La Resolución 41/25 modifica de manera sustancial el régimen de excepciones a la Ley de Cabotaje Nacional (Decreto-Ley 19.492) y la Ley 27.419 de la Marina Mercante Nacional, sustituyendo el sistema de publicaciones y consultas previas por un mecanismo de simple declaración jurada que habilita la operación de buques extranjeros en tráficos reservados a embarcaciones de bandera argentina, ante la falta de disponibilidad. Esto genera profundas consecuencias negativas para la Marina Mercante y para toda la industria naval del país.

La finalidad buscada en dicha resolución atenta contra la prioridad de la bandera argentina en el cabotaje nacional, impidiendo que los armadores nacionales puedan ofrecer sus servicios antes de autorizarse el ingreso de buques de bandera extranjeras, lo cual claramente vulnera principio de preferencia de bandera argentina consagrado en la Ley de Cabotaje, cambiando los plazos de solicitud de excepción los cuales deberán ser presentados con al menos tres días hábiles antes del inicio de la operación. La eliminación de los controles para excepciones superiores a 30 días permitiría la permanencia indefinida de tripulaciones extranjeras en el tráfico de cabotaje. Los certificados de excepción tienen una vigencia de hasta 180 días desde su emisión,

pudiendo solicitar prórrogas. Asimismo, los organismos estatales pueden solicitar la excepción a través de una comunicación oficial posterior a la adjudicación del contrato.

Todo lo anunciado atenta contra la actividad de la marina mercante nacional, en perjuicio de sus trabajadores, con la consiguiente pérdida de fuentes de trabajo para marinos argentinos y la disminución en la recaudación de aportes laborales y de la seguridad social, logrando un claro desincentivo a la formación de profesionales marítimos locales.

CITAR DECLARACION DE REPUDIO DE LA REFORMA DE MARINA
MERCANTE:

DESPROTECCION DEL CABOTAJE NACIONAL

DEBILITAMIENTO DE LA SOBERANIA EN EL TRANSPORTE MARITIMO Y
FLUVIAL (DELEGA EN FLOTA EXTRANJERA)

COMPROMETE EL DESARROLLO DE UNA MARINA MERCANTE
ARGENTINA COMPETITIVA Y SUSTENTABLE.

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.

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 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.

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 haya 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, desreguló 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.

AUTORA:

Marcela F. Passo