

RÉGIMEN DE EXCEPCIÓN DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

DECRETO 340/25

A continuación, se transmite un resumen de las normas con impacto para las agencias marítimas y para el comercio exterior en general, incluidas en el **Decreto del PEN N° 340/25** publicado en el **Boletín Oficial** del día **21.05.25**, por el que se crea el **Régimen de Excepción de la Marina Mercante Nacional**, dada la situación de emergencia que atraviesa el sector armador nacional, y con el objeto de adoptar medidas que eliminen las asimetrías que hoy debe afrontar la Marina Mercante Nacional, desburocratizando el sistema y mejorando la competitividad, flexibilizando el régimen para buques extranjeros, sin perjuicio de mantener como principio el cabotaje para los buques inscriptos en matrícula nacional o con tratamiento de bandera nacional.

1. RÉGIMEN DE EXCEPCIÓN DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

- Los **armadores inscriptos** en el **Registro de Armadores Nacionales**, podrán **solicitar** a la **Prefectura Naval Argentina (PNA)**, el **cese provisorio de bandera** de los buques o artefactos navales **inscriptos** en la **matrícula nacional**, por un **plazo máximo de 10 años**.
- Quedan **excluidos** del régimen:
 - Los **buques o artefactos navales** afectados a la **pesca**;
 - Los buques o artefactos navales destinados al **transporte de pasajeros y/o vehículos**, para navegación marítima, fluvial o lacustre, con un **tonelaje igual o inferior a QUINIENTAS TONELADAS DE REGISTRO BRUTO (500 TRB)**; y
 - Los buques o artefactos navales **destinados a las actividades deportivas o de recreación**, cualquiera sea su tipo y características.
- El buque o artefacto naval que opte por el **cese provisorio de bandera no será considerado** como una **exportación temporaria** a efecto alguno.
- El **armador** del buque **mantendrá** tal **condición** en el **Registro** a cargo de la **PNA**.
- El **reingreso** a la **matrícula nacional** se producirá de **modo automático** a la **finalización** del **periodo de suspensión** otorgado **o en cualquier momento antes de esa fecha** al solo **requerimiento del armador**, **sin** que ello suponga la obligación de efectuar **pago de derecho o arancel** alguno.
- Otorgado el cese de la bandera, los **tripulantes podrán**:
 - Solicitar **licencia sin goce de haberes** hasta la reincorporación del buque a la matrícula nacional, **pudiendo reincorporarse** a la tripulación del buque bajo el **nuevo régimen**.
 - Acogerse al **régimen de indemnización** del art. 645 de la ley 20.094.
 - **Negociar** los efectos y consecuencias de la extinción del contrato de ajuste.

Los **nuevos contratos de ajuste** deberán celebrarse con expresa **exclusión** de los **régimenes laborales vigentes** bajo la **matrícula nacional** y serán **negociados** en la **moneda de pago** que al respecto se **acuerde** y se regirán por la **ley de nacionalidad del buque**. Los salarios convenidos en ningún caso podrán ser inferiores a los establecidos por la Federación Internacional de Los Trabajadores del Transporte (ITF).

2. SERVICIOS ESENCIALES

Entre otros, se consideran **servicios esenciales** en sentido estricto, las actividades siguientes:

- Control de tráfico aéreo y portuario; incluyendo balizamiento, dragado, amarre, estiba, remolque de buques y **todos los servicios portuarios**;
- Servicios aduaneros y migratorios, y demás vinculados al comercio exterior.
- El transporte marítimo y fluvial de personas y/o mercaderías y/o carga, **servicios conexos y operaciones costa afuera**, a través de los distintos medios que se utilicen para tal fin.

Cabe recordar que, de conformidad con el DNU 70/23, en lo que respecta a la prestación de **servicios mínimos**, en el caso de los **servicios esenciales**, en ningún caso podrá negociar o imponer a las partes una cobertura menor al **75%** de la **prestación normal del servicio**. En el caso de las actividades o **servicios de importancia trascendental**, en ningún caso se podrá negociar o imponer a las partes una cobertura menor al **50%**.

3. TRIPULACIONES

- El **número necesario de tripulantes** para operar buques y artefactos navales, será **determinado por el armador** conforme el tipo de operación a realizar, la capacidad de explotación de los buques según los distintos diseños vigentes en el mercado y de acuerdo a lo que prevean los convenios internacionales con respecto a horario de descanso, relevos y demás cuestiones regulatoriamente aplicables.
- La ANPYN **podrá establecer lineamientos generales** y pautas técnicas, **no obligatorias**, para la determinación del número adecuado de tripulantes. La **dotación mínima** de personal **de seguridad** de los buques y artefactos de bandera nacional será **fijada por la Prefectura Naval Argentina**, de acuerdo a las normas técnicas en la materia que rijan a nivel internacional, debiendo tener en cuenta, en forma integrada, la **seguridad en la navegación**, la **eficiencia del sector**, la introducción de nuevas tecnologías y las **buenas prácticas internacionales** en el tema.

Comentario: Anteriormente, la autoridad competente establecía el número de tripulantes, a pedido de la asociación profesional de trabajadores, o en caso de existir desacuerdo entre las partes (art. 142, ley 20.094).

- La AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPyN) podrá establecer nuevos cuerpos de personal embarcado para trabajadores especializados en actividades de costa afuera (off-shore).
- El **75%** del **personal de maestranza y marinería** del buque debe estar constituido por **argentinos o extranjeros con residencia permanente**. Los **armadores** mediante **declaración jurada** presentada ante la Autoridad de Aplicación de la presente ley **podrán exceptuarse** de dicho principio cuando **constataren**, en cada caso, la **falta de personal argentino o extranjero residente habilitado**.

Comentario: Anteriormente, el 75% del personal de maestranza y de marinería del buque debía estar constituido por argentinos (art. 143, ley 20.094).

4. NAVEGACIÓN DE CABOTAJE

- La **navegación de cabotaje** nacional será practicada por **buques bajo registro argentino o extranjero de acuerdo** a lo previsto en la ley 27.419 de Desarrollo de la Marina Mercante Nacional, bajo el **Régimen de Excepción de la Marina Mercante Nacional** y

bajo las **excepciones** previstas en el **régimen de cabotaje** (Decreto-Ley 19.492, ratificado por la ley 12.980).

Comentario: Anteriormente, la norma establecía únicamente como regla general, la posibilidad de efectuar el cabotaje para los barcos argentinos (art. 1).

- En caso de **no encontrarse embarcaciones inscriptas** en el **Registro Nacional de Buques o amparadas** por el **Régimen de Excepción a la Marina Mercante Nacional autorizadas** para operar en el **cabotaje** por un **armador inscripto** en el **Registro de Armadores Nacionales** en condiciones de prestar un transporte de cargas o un servicio amparado por la presente norma, la ANPyN **otorgará a barcos extranjeros un permiso de hasta 180 días renovables para su realización**, encontrándose facultada a reglamentar el respectivo procedimiento a aplicar a efectos de no afectar el tráfico y comercio marítimo.
- Los **buques y artefactos navales de bandera extranjera autorizados** para actuar en cabotaje nacional **por períodos superiores a los 60 días consecutivos o no consecutivos en el año aniversario deberán ser tripulados por personal argentino o extranjero con residencia permanente en el país, bajo la legislación de sus respectivos registros.**
- Los **buques y artefactos navales que ya hayan contado** con la debida **autorización** para actuar en el **cabotaje nacional por períodos iguales o inferiores a 60 días consecutivos o no consecutivos en el año aniversario, solo podrán solicitar nueva autorización** ante ANPyN **luego de transcurrido el término de 60 días corridos del vencimiento de la última habilitación otorgada.**

Comentario: Anteriormente, el sistema de autorización (waiver), no contemplaba un plazo de determinado para su otorgamiento o renovación (quedaba librado a la reglamentación), otorgando ahora más certezas para su funcionamiento.

- La **administración del puerto** correspondiente **decidirá sobre el turno de entrada**, el que será **fiscalizado** por la **Prefectura Naval Argentina**, interviniendo para atender cuestiones relacionadas con la **seguridad de la navegación, del buque o de las personas.**
Comentario: Anteriormente, el sistema establecía un orden de prelación y la obligación para los puertos de mantener un sitio especial de atraque para los barcos de cabotaje al que no podían ser girados otros barcos mientras aquéllos realizaren operaciones, salvo caso de fuerza mayor.
- Los propietarios, armadores, capitanes o patronos de barcos de bandera nacional o con tratamiento de tal **deberán utilizar tripulantes de nacionalidad argentina o extranjera con residencia permanente en el país.** En caso de **no haber disponibilidad** de dicho personal, **podrán utilizar tripulantes de cualquier tipo de nacionalidad**, con la única excepción de que estén habilitados como personal marítimo o fluvial.
- Los **pasajeros, equipajes y cargas nacionales o nacionalizadas**, transportados por barcos que realicen **cabotaje o navegación de fronteras no serán sometidos a revisión aduanera** siempre que tengan o lleven **guarda a bordo**. La aduana podrá dejar sin efecto esta franquicia en los casos de sospecha fundada de fraude.

Comentario: Anteriormente, la norma contemplaba la posibilidad de intervención de la Aduana en el cabotaje nacional cuando dicha autoridad lo considerara conveniente. Vale considerar que lo anterior no obsta a que el transporte de cabotaje deba seguir cumpliendo con el ordenamiento aduanero vigente, hasta tanto el mismo sea modificado (ejemplo: presentación y cumplimiento del régimen de removido).

- Los **barcos que realicen cabotaje fronterizo** tendrán **obligación de documentar las mercaderías extranjeras** que conduzcan, de acuerdo con lo dispuesto al respecto por la legislación vigente o las convenciones aduaneras que se concierten con los países

límites. El **manifiesto de descarga será presentado** en el sellado de Ley en el **primero y último puerto de su itinerario**, así como en los de escala, **únicamente cuando se efectúen operaciones con dichas mercaderías**. Igual disposición regirá para la carga de tránsito entre puertos argentinos.

Comentario: Anteriormente, la norma dejaba el criterio de presentación de documentación aduanera a la reglamentación de la Aduana, pudiendo variar el criterio.

5. DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

- Se **suprime el requisito de renovación anual** de la **inscripción** en el **Registro de Armadores Nacionales** (art. 8, ley 27.419).
- Se **deroga** para **inscripción o eliminación** de un **buque o artefacto naval** en la **matrícula nacional**, la **condición** de que **no se afectaren intereses públicos** (art. 56, ley 20.094).
- El **Registro Nacional de Buques**, deberá **expedirse** en un plazo no mayor a **10 días hábiles**, respecto de la **solicitud de la cancelación definitiva** de la **inscripción** de un **buque o artefacto naval**, **aplicando el silencio positivo** (art. 10, ley 19.549), en caso de falta de respuesta en plazo, previa acreditación de la inexistencia o caducidad de gravámenes inscriptos sobre el buque o artefacto naval, inhibiciones, deudas de la seguridad social y de aportes y contribuciones previsionales del propietario.
- Se otorga el **tratamiento de bandera nacional** o su renovación a los **buques o artefactos navales de bandera extranjera arrendados a casco desnudo**, cuya **antigüedad** no supere los **20 años** desde la fecha de entrega, según el siguiente detalle:
 - Buques de **pasajeros y/o vehículos**, para **navegación marítima, fluvial o lacustre** con un tonelaje superior a (**500 TRB**).
 - **Dragas** de succión por **arrastre** y de **corte y succión** de más de **1500 HP** de potencia total instalada.
 - **Remolcadores** de **tiro**, de **empuje** y de operaciones costa afuera (**off-shore**).
 - Buques para **transporte de carga**.
 - **Embarcaciones de apoyo y asistencia** para los tráficos marítimos y fluviales con una potencia igual o mayor a 1000 HP.
 - **Pontones grúa** con capacidad de izaje igual o mayor a **300 t**.
 - **Transporte de cargas, sin propulsión propia**, cualquiera sea su tipo, porte y características.
- El **tratamiento** será **concedido** por un **plazo máximo de 48 meses**, **pudiendo ser renovado** siempre que cumpla con los requisitos de la presente norma.
- Quedan excluidos los siguientes buques y artefactos navales extranjeros:
 - Los destinados a la pesca en cualquiera de sus formas (ley 24.922).
 - Los destinados al transporte de pasajeros y/o vehículos, para navegación marítima, fluvial o lacustre, con un tonelaje igual o inferior a 500 TRB.
 - Los destinados a las actividades deportivas o de recreación, cualquiera sea su tipo y características.

6. PROMOCIÓN DE LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA

- Se elimina la obligación de contratar astilleros nacionales para los trabajos de modificación, transformación, reconstrucción y reparación, en los buques de bandera argentina y los de bandera extranjera locados a casco desnudo con tratamiento de bandera nacional.