

EN ESTE ASUNTO

DNU 340/2025

Régimen de Excepción de la Marina Mercante Nacional

El Decreto de Necesidad y Urgencia 340/2025 ("**DNU 340**"), aprobado por el Poder Ejecutivo el 21 de mayo de 2025, introdujo una profunda reforma a la Ley N° 27.419 de Desarrollo de la Marina Mercante Nacional – y demás normas complementarias– con el objetivo de modernizar el marco regulatorio, incrementar la competitividad y dinamizar el sector marítimo y fluvial argentino.

Las modificaciones apuntan a simplificar y agilizar los procesos administrativos, así como los requisitos para la incorporación y operación de buques. Se eliminaron barreras burocráticas y restricciones consideradas obsoletas, favoreciendo la apertura a la participación de buques extranjeros. La reforma centraliza la gestión en un nuevo organismo especializado, la Agencia Nacional de Puertos y Navegación ("**ANPyN**") – creada por el Decreto 3/2025 – y otorga a los armadores nacionales herramientas más flexibles para operar en el mercado internacional, facilitando el acceso a registros extranjeros y el retorno a la bandera nacional. En conjunto, estas medidas buscan posicionar a la marina mercante argentina como un actor competitivo en el comercio global.

Tratamiento de Bandera Nacional para Buques Extranjeros Arrendados

A partir de las reformas introducidas, se otorgará 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, y siempre y cuando se cumplan ciertas condiciones. Anteriormente, la antigüedad del buque no podía superar los 10 o 15 años según el caso.

A los fines de obtener el tratamiento de bandera nacional, el armador que lo requiera deberá estar inscripto en el Registro de Armadores Nacionales y en la Prefectura Naval Argentina, y deberá demostrar el cumplimiento de condiciones de seguridad y operatividad exigidas por normativa argentina e internacional. Tampoco podrá mantener ningún tipo de deudas con el Estado Nacional.

También, se amplió la posibilidad de acceder al régimen a más tipos de buques, al excluir únicamente a: (i) los buques o artefactos navales afectados a la pesca; (ii) 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 quinientas (500) toneladas de registro bruto; y (iii) los buques o artefactos navales destinados a las actividades deportivas o de recreación.

Por último, se unificó el plazo por el que se otorgará el beneficio, fijándolo en cuarenta y ocho (48) meses, renovable si se cumplen los requisitos establecidos en la normativa. Anteriormente, la normativa establecía distintos plazos y períodos de prórroga según el caso particular.

Régimen de Cabotaje y Participación de Buques Extranjeros

El Decreto N.º 19.492/44, que regula la navegación de cabotaje dentro del territorio argentino, exige que las embarcaciones argentinas cumplan ciertas condiciones para poder desarrollar actividades de navegación comercial de cabotaje y utilizar la bandera argentina, entre ellas: estar registradas bajo una matrícula nacional; estar comandadas por un capitán argentino y oficiales egresados de instituciones locales; emplear al menos un 25% de tripulación argentina; y utilizar el idioma español para la emisión de órdenes y registros internos.

El régimen anterior establecía que esta actividad solo podía ser realizada por embarcaciones argentinas, sujeto a ciertas excepciones. En ese sentido, la autoridad estaba facultada para otorgar permisos precarios a embarcaciones extranjeras cuando por no haber embarcaciones argentinas disponibles no podía ejecutarse un contrato.

La nueva normativa, que apunta a flexibilizar el acceso de buques extranjeros, permite que, ante la ausencia comprobada de embarcaciones nacionales disponibles, buques extranjeros puedan prestar servicios de cabotaje nacional por hasta ciento ochenta (180) días, que serán renovable en tanto se mantengan las condiciones que justificaron la autorización inicial. En el caso en que la autorización supere los 60 días, se exige que el buque sea tripulado por personal argentino o residentes permanentes en el país, de conformidad con el artículo 143 de la Ley de Navegación N° 20.094.

Cese Provisorio de Bandera para Buques Nacionales

Respecto al régimen especial de excepción establecido en la Ley de Desarrollo de la Marina Mercante Nacional N° 27.419, que permite a los armadores inscriptos en el Registro de Armadores Nacionales solicitar el cese provisorio de la matrícula nacional de buques o artefactos navales destinados al tráfico internacional, el DNU 340 introdujo modificaciones tendientes a su flexibilización.

El cese provisorio se otorgará por un plazo máximo de hasta 10 años. Durante este período, el buque podrá inscribirse en registros extranjeros sin perder la matrícula nacional ni los beneficios asociados; no será considerado como una exportación temporaria a efecto alguno, y el armador del buque mantendrá tal condición en el Registro a cargo de la Prefectura Naval Argentina.

Además, el reingreso a la matrícula nacional será automático, sin necesidad de incurrir en costos ni realizar trámites adicionales. Este régimen otorga una mayor agilidad operativa, que resulta fundamental para adaptarse a las condiciones del mercado internacional y facilitar la gestión de flotas.

Flexibilización Laboral.

Libre elección de la tripulación del armador

El DNU 340 estableció en cabeza del armador la potestad de determinar el número de tripulantes, conforme a la operación y diseño del buque, y de acuerdo con los convenios internacionales aplicables. La Prefectura Naval Argentina conservará la competencia para establecer la dotación mínima de seguridad, es decir, el personal estrictamente necesario para garantizar condiciones seguras de navegación. Por su parte, la ANPyN, podrá establecer lineamientos y pautas para la determinación del número adecuado de tripulantes, pero de carácter no vinculante.

Para el caso de los buques de bandera extranjera, la dotación mínima de seguridad será determinada por el país de abanderamiento, salvo que éste solicite expresamente la intervención de la autoridad argentina.

En el régimen anterior, el tamaño de la tripulación a bordo era determinado por los sindicatos y la autoridad estatal. La determinación debía realizarse consultando a los interesados con antelación a la salida del buque, y una vez fijada, solo podía ser modificada por el organismo que la había establecido. Esto ocasionaba un encarecimiento del transporte, dado que los sindicatos tenían especial interés en aumentar los puestos de trabajo para conseguir mayores afiliados.

Por último, se derogó la obligación de contratar personal a través de las bolsas de trabajo de las asociaciones gremiales. El empleador podrá acudir a las mismas, o contratar a cualquier otra persona a su elección.

Nacionalidad de la tripulación

El Decreto 340 modificó el art. 143 de la Ley de Navegación N° 20.094 que regulaba el porcentaje de composición nacional de la tripulación. Si bien se mantuvo el requisito de que el 75% del personal de maestranza y marinería sea argentino (o extranjero con residencia permanente), se incorporó una excepción por falta de personal habilitado. Bajo la nueva normativa, el armador podrá exceptuarse y contratar personal extranjero si acredita, mediante declaración jurada ante la autoridad de aplicación, que no hay disponibilidad de personal argentino o extranjero residente habilitado para cubrir los puestos requeridos.

El porcentaje mínimo y la excepción al mismo previstos en el artículo 143 aplicarán tanto a **buques de bandera nacional o con tratamiento de tal** (incluyendo buques extranjeros con tratamiento de bandera argentina) como a **buques extranjeros autorizados a operar en cabotaje nacional por más de sesenta (60) días** de conformidad con el artículo 11 del Decreto 340.

Para la contratación de personal extranjero, aplicará la ley

de la bandera del buque, los contratos podrán celebrarse en moneda extranjera, y no aplicarán los Convenios Colectivos de Trabajo de la Argentina. Sin perjuicio de ello, los salarios no podrán ser inferiores a los establecidos por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte ("ITF").

En el caso de la tripulación argentina o extranjeros residentes **a bordo de buques extranjeros**, los contratos de ajuste serán negociados por el propietario, armador u operador, pero los salarios no podrán ser inferiores a los establecidos en el acuerdo sobre el costo total de la tripulación (Acuerdo TCC) de la ITF. El personal no estará sujeto a las obligaciones que surjan de los Convenios Colectivos Nacionales y se regirán por la ley de la nacionalidad de la embarcación. Sin perjuicio de ello, el Decreto establece que el empleador, en estos casos, deberá cumplir con el pago de aportes y contribuciones al Régimen de la Seguridad Social Argentino y abonar los aportes sindicales del personal afiliado.

A la fecha, no existe normativa alguna que regule como será el pago de estos aportes, ya que resulta imposible que una sociedad extranjera, sin ningún tipo de representación en la Argentina ni CUIT, pueda abonar dichos conceptos de la seguridad social.

Conflictos colectivos de trabajo

El DNU 340 modificó el Artículo 24 de la Ley de Régimen Laboral N° 25.877, que regula la prestación de servicios mínima que deberá garantizarse en caso de conflictos colectivos de trabajo. En ese sentido, se incluyó al transporte comercial por agua (marítimo y fluvial) – independientemente de la bandera del buque – dentro de las actividades declaradas como servicios esenciales. Esto implica que, en caso de conflictos colectivos de trabajo, se deberá garantizar una cobertura mínima del 75% de la prestación normal del servicio.

En comparación con el régimen anterior, el nuevo marco reduce la discrecionalidad administrativa e incrementa las restricciones formales al ejercicio del derecho de huelga, especialmente en actividades logísticas, transporte y energía.

Industria Naval: Apertura y Competencia

Bajo el régimen anterior, todos los trabajos de modificación, transformación, reconstrucción y reparación de buques sólo podían realizarse en astilleros y talleres navales nacionales,

salvo excepciones justificadas por seguridad y previa intervención de la autoridad de aplicación.

Con la entrada en vigencia del Decreto 340 se flexibilizaron los requisitos para la ejecución de trabajos técnicos sobre buques de bandera argentina o extranjeros con tratamiento de bandera nacional. En adelante, se permitirá que los trabajos o renovación de certificados sean realizados no solo por astilleros inscriptos, sino también por profesionales matriculados, estudios de ingeniería naval u Organizaciones Reconocidas, conforme a lo dispuesto en el Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre.

La decisión quedará bajo el criterio exclusivo del propietario o armador del buque, eliminando la necesidad de intervención de la autoridad de aplicación. De este modo, se logra ampliar la oferta de proveedores, lo que podrá traducirse en la reducción costos operativos para los armadores.

Seguridad Operativa y Estándares Internacionales

La nueva normativa también actualizó los estándares de seguridad, alineándolos con la normativa internacional. Las inspecciones de seguridad para buques nacionales se realizarán conforme a normas internacionales, por personal oficial, y con costos limitados para los armadores. Los buques extranjeros seguirán las normas de su registro, pero bajo la jurisdicción de la Prefectura Naval Argentina. Así, se busca facilitar la operación de buques extranjeros en aguas nacionales.

Simplificación y Desburocratización de Trámites

El DNU 340 centralizó los trámites vinculados a la inscripción y cancelación de buques en el Registro Nacional, estableciendo plazos máximos de 10 días hábiles administrativos para la resolución de solicitudes, tanto de alta como de baja de matrícula. Además, se eliminó la renovación anual del Registro de Armadores Nacionales, exigiéndose únicamente la actualización de documentación con vencimiento.

También se incorporó el principio de "silencio positivo" para la expedición de certificados de libre deuda y cancelación de matrícula, agilizando la operatoria y reduciendo la carga administrativa para los armadores.

Finalmente, se derogaron procedimientos y controles aduaneros considerados obsoletos, como la revisión de pasajeros, equipajes y cargas en cabotaje nacional.