

# Análisis del Decreto Nacional N°340/2025: “Régimen de Excepción de la Marina Mercante Nacional”.

Fecha: mayo de 2025

✉ [ces@bolcomsf.com.ar](mailto:ces@bolcomsf.com.ar)    🌐 [ces.bcsf.com.ar](http://ces.bcsf.com.ar)    🌐 [www.bcsf.com.ar](http://www.bcsf.com.ar)

📘 /BCSFOficial    📷 @bcsfoficial    ✖ @BCSFOficial    📌 Bolsa de Comercio de Santa Fe

## INTRODUCCIÓN

El 21 de mayo de 2025 fue publicado en el Boletín Oficial de la Nación el Decreto 340/2025, el cual aprueba el Régimen de Excepción de la Marina Mercante Nacional, introduciendo una profunda reforma al marco regulatorio vigente de la Marina Mercante Nacional y el transporte marítimo y fluvial, modificando las siguientes normas: Ley de la Navegación N° 20.094, Decreto-Ley N° 19.492/44 (ratificado por la Ley N° 12.980), Ley N° 27.418, Ley N° 27.419.

La presente medida se encuentra vigente desde el 22 de mayo de 2025.

## FUNDAMENTOS DE LA REFORMA

En el marco de la emergencia económica, administrativa y energética declarada por el Decreto N.º 70/23 y la Ley N.º 27.742, el Estado Nacional impulsa una reforma del régimen normativo que rige la Marina Mercante Nacional. El objetivo principal es revertir la profunda crisis que atraviesa el sector, caracterizada por la pérdida de competitividad, los elevados costos operativos, la ausencia de incentivos y un marco regulatorio que ha quedado obsoleto frente a los estándares internacionales.

La situación actual ha llevado a una reducción de más del 80 % del pabellón nacional desde 1991, generando un grave retroceso para la industria naviera. La normativa vigente impone trabas que afectan la operatoria, encarecen la logística y desincentivan el uso de buques de bandera argentina. Estas condiciones no solo han generado la migración de embarcaciones hacia registros más favorables en el exterior, sino que también amenazan con la desaparición de la flota nacional.

En la actualidad, el costo operativo de los buques con matrícula nacional o con tratamiento de bandera es hasta cuatro veces superior al promedio internacional, afectando esta situación a la competitividad frente a buques extranjeros.

Ante este panorama, el Poder Ejecutivo considera necesario adoptar medidas excepcionales que permitan modernizar el sistema, facilitar la actividad de los armadores y promover la reinserción del país en el comercio internacional de manera más competitiva. Para ello, se propone un nuevo marco jurídico que habilita, entre otras disposiciones, la inscripción temporal de buques en registros extranjeros sin que ello implique la pérdida de su estatus de bandera argentina. Esta medida busca brindar previsibilidad y reducir los costos operativos, sin afectar la soberanía nacional.

## ASPECTOS PRINCIPALES DEL RÉGIMEN

El decreto 340/2025 aprueba el "Régimen de Excepción de la Marina Mercante Nacional" y declara la navegación comercial por agua como servicio esencial. Argumenta que estas medidas son necesarias debido a la crisis y falta de competitividad del sector por los altos costos y las restricciones normativas existentes, las cuales han provocado una disminución significativa de la flota nacional.

Dicha normativa modifica diversas leyes y decretos relacionados con la navegación, el cabotaje, la contratación de personal y la industria naval para reducir la burocracia, flexibilizar las operaciones y permitir, bajo ciertas condiciones, la participación de buques extranjeros en el cabotaje nacional con el objetivo de estimular la inversión, mejorar la competitividad y revitalizar la marina mercante argentina.

Los cambios más significativos introducidos por la disposición, son:

1. **Creación del “Régimen de Excepción de la Marina Mercante Nacional”:** Este, entre otras cosas, permitirá a los armadores nacionales solicitar el cese provisorio de bandera ante la Prefectura Naval Argentina para buques destinados al tráfico internacional, facilitando su inscripción en registros extranjeros. El plazo máximo para el cese temporal será de 10 años no renovables y no implica la eliminación definitiva de la matrícula nacional, permitiéndose el regreso automático sin costos adicionales. Aunque, se excluye a los buques afectados a la pesca, transporte de pasajeros/vehículos de hasta 500 TRB y actividades deportivas o de recreación.
2. **Declaración de la navegación como servicio esencial:** Se declara como servicio esencial la navegación por agua marítima y/o fluvial destinada al transporte comercial de personas, mercaderías, carga, servicios conexos y operaciones costa afuera y se establece una garantía de prestación de servicios mínimos del 75 % en caso de conflictos colectivos que afecten estos servicios.
3. **Flexibilización en la Determinación y Contratación de Tripulantes:** Se transforman diversas cuestiones referidas a esta temática:
  - Se modifica la Ley de la Navegación N° 20.094 y se habilita a que el armador determine el número necesario de tripulantes para la operación, considerando el tipo de operación, capacidad del buque y convenios internacionales, aunque la Agencia Nacional de Puertos y Navegación podrá establecer lineamientos generales y pautas técnicas no obligatorias. Asimismo, la dotación mínima de personal de seguridad será fijada por la Prefectura Naval Argentina según normas técnicas internacionales.
  - Se deroga cualquier norma que se oponga a esta libertad de contratación y elección, y se busca que el empleador podrá contratar libremente al personal que disponga, sea sugerido por asociaciones gremiales o no, siempre que esté habilitado.
  - Los armadores pueden exceptuarse del principio de que el 75% del personal de maestranza y marinería debe ser argentino o extranjero con residencia permanente, mediante declaración jurada, si constatan la falta de personal argentino o residente habilitado. En ese caso, podrán utilizar tripulantes de cualquier nacionalidad, siempre que estén habilitados.
  - Para buques extranjeros con tratamiento de bandera nacional, la tripulación debe ser argentina o extranjera con residencia permanente, en los términos del art. 143 de la Ley N° 20.094. Los salarios convenidos no podrán ser inferiores a los establecidos por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) en el Acuerdo TCC Uniforme. Se establece que los tripulantes argentinos contratados tendrán las mismas condiciones que los extranjeros, con expresa exclusión de los regímenes locales. Sus salarios quedan exceptuados de cualquier obligación surgida de otros Convenios Colectivos de Trabajo nacionales. Se mantiene la obligación de pago de aportes y contribuciones al Régimen de la Seguridad Social local y aportes sindicales por personal afiliado. El incumplimiento de estos requisitos conlleva la pérdida automática del beneficio.

4. **Apertura del Cabotaje Nacional a Buques Extranjeros:** Se modifica el Decreto-Ley N° 19.492/44 para permitir que, en caso de no haber embarcaciones nacionales o bajo el Régimen de Excepción disponibles para el transporte de cargas o servicios, la ANPyN otorgue a barcos extranjeros un permiso de hasta 180 días renovables para realizar cabotaje nacional. Los buques extranjeros autorizados por más de 60 días (consecutivos o no) deberán ser tripulados por personal argentino o extranjero con residencia permanente, cumpliendo las regulaciones impositivas de bandera argentina. Los que operen por períodos iguales o inferiores a 60 días solo podrán solicitar nueva autorización tras 60 días corridos del vencimiento anterior<sup>36</sup>.
5. **Reducción de la Burocracia y Agilización de Trámites:**
  - Se deroga el artículo 56 de la Ley N° 20.094, eliminando la restricción de inscripción o eliminación de un buque de la matrícula nacional basada en la no afectación del interés público.
  - Se modifica la Ley N° 27.419 para que los organismos intervinientes ajusten sus procedimientos y los trámites de inscripción y eliminación de matrícula, así como la constitución/modificación/extinción de derechos reales, no demoren en total más de 10 días hábiles administrativos. El incumplimiento genera falta administrativa.
  - Para la cancelación definitiva de matrícula, los organismos públicos deben determinar la deuda en un plazo perentorio de 5 días hábiles; vencido ese plazo, se considera que no hay deuda exigible. El Registro Nacional de Buques debe expedirse en un plazo no mayor de 10 días hábiles desde la solicitud y la acreditación de extremos<sup>40</sup>. En caso de falta de respuesta en este último plazo, se aplica el silencio positivo.
  - Se suprime la necesidad de renovación anual de la inscripción en el Registro de Armadores Nacionales
6. **Modificaciones al Tratamiento de Bandera Nacional para Buques Extranjeros Arrendados a Casco Desnudo:** Se modifica la Ley N° 27.419 para ampliar el límite de antigüedad admisible hasta 20 años, se flexibiliza el tonelaje mínimo para buques de transporte de pasajeros.
7. **Modificaciones en la Regulación de la Industria Naval:** Se modifica la Ley N° 27.418 para eliminar la obligación de los organismos del Estado Nacional o privados de construir o contratar con astilleros en el país. Ahora, los trabajos de modificación, transformación, reconstrucción y reparación de buques (argentinos o extranjeros con tratamiento de bandera) podrán ser realizados por profesionales inscriptos en el Registro de Astilleros, Talleres Navales y Estudios de Ingeniería Naval, una Organización Reconocida o un profesional matriculado con competencia<sup>52</sup>.
8. **Beneficio Fiscal para Importación:** Los buques y/o artefactos navales que hayan gozado del tratamiento de bandera nacional según la Ley N° 27.419 en los últimos 5 años serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva.
9. **Autoridades de Aplicación:** Se designa a la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPyN) como autoridad de aplicación. La Prefectura Naval Argentina interviene en la fiscalización portuaria, seguridad de la navegación, inscripción de armadores y determinación de dotaciones mínimas de seguridad. La Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA) interviene en temas fiscales y de deudas.

En suma, las mencionadas modificaciones buscan revitalizar el sector de la Marina Mercante Nacional, aumentar su competitividad y alinearlos con estándares internacionales, eliminando restricciones y sobrecostos. Es importante notar que lo dispuesto solo se aplica a los beneficios solicitados a partir de la entrada en vigencia del decreto y no tienen aplicación retroactiva para no afectar derechos adquiridos

## SÍNTESIS

- El 21 de mayo de 2025 fue publicado en el Boletín Oficial de la Nación el Decreto 340/2025, el cual aprueba el Régimen de Excepción de la Marina Mercante Nacional.
- El objetivo principal es revertir la profunda crisis que atraviesa el sector, caracterizada por la pérdida de competitividad, los elevados costos operativos, la ausencia de incentivos y un marco regulatorio que ha quedado obsoleto frente a los estándares internacionales.
- En la actualidad, el costo operativo de los buques con matrícula nacional o con tratamiento de bandera es hasta cuatro veces superior al promedio internacional, afectando esta situación a la competitividad frente a buques extranjeros.
- Se propone un nuevo marco jurídico que habilita, entre otras disposiciones, la inscripción temporal de buques en registros extranjeros sin que ello implique la pérdida de su estatus de bandera argentina; Reducción de la Burocracia y Agilización de Trámites; Beneficios Fiscales; Flexibilización en la Determinación y Contratación de Tripulantes; etc.

### Centro de Estudios y Servicios

#### Director Ejecutivo

Escribano Martín Vigo Lamas

#### Directora

Lic. María Lucrecia D´Jorge

#### Coordinador

Mg. Pedro P. Cohan

### Bolsa de Comercio de Santa Fe

#### Presidente

Dr. Juan Pablo Durando

### Integrantes del CES y Área de Prensa

<https://www.bcsf.com.ar/ces/quienes-somos.php>