

CONGRESO DE LA NACIÓN

República Argentina

LEY 27.419 · 2017

DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL Y LA INTEGRACIÓN FLUVIAL...

Boletín Oficial, 28 de diciembre de 2017 · 42 artículos

Texto actualizado al 16 de noviembre de 2026

ÍNDICE

Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la Integración Fluvial Regional

Capítulo I 3

Capítulo II 4

Capítulo III 5

Capítulo IV 6

Capítulo V 8

Capítulo VI 12

Capítulo VII 12

Capítulo VIII 13

Capítulo IX 13

Capítulo X 15

Capítulo XI 17

Capítulo I

ARTÍCULO 1°. El presente régimen tiene por objeto:

a) Fomentar la integración regional en las áreas de influencia de los ríos Paraguay y Paraná, conforme a lo establecido en el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná, así como del río Uruguay y los espacios marítimos;

b) El desarrollo y crecimiento sustentable de la flota mercante de bandera nacional, mediante el mejoramiento de su competitividad y el aumento de la demanda de fletes más económicos;

c) La consolidación y el incremento de la participación de la flota mercante argentina en los fletes generados: 1) por el cabotaje nacional; 2) por los tráficos bilaterales y multilaterales comprendidos en acuerdos suscriptos por la República Argentina; y 3) por los tráficos internacionales, en particular, el aumento de su participación en el tráfico de la Hidrovía Paraguay Paraná y el río Uruguay;

d) La generación y el incremento de fuentes de trabajo estables, favoreciendo y asegurando el empleo de tripulaciones argentinas y promoviendo actividades conexas, como el permanente y continuo aumento del nivel de formación y capacitación profesional;

e) Fomentar la incorporación de buques y artefactos navales construidos en el país a la Marina Mercante de bandera argentina.

Los resultados del presente régimen, serán evaluados por la autoridad de aplicación semestralmente a los efectos de verificar la efectividad de las medidas implementadas, debiendo publicarse especialmente las nuevas incorporaciones y la evolución de la flota de bandera argentina o con tratamiento de tal.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 2°. Encomiéndase al Poder Ejecutivo nacional, el inicio del estudio y la preparación, en un plazo no mayor de noventa (90) días, de los proyectos que se requieran para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 7° del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná —aprobado por ley 24.385—, en lo que se refiere a la compatibilización o armonización de las normas sobre comercialización, tránsito, tipificación de mercaderías, régimen laboral y de seguridad, con la de los otros países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná.

Asimismo, el Poder Ejecutivo nacional deberá instrumentar, conforme a lo establecido en el artículo 19 del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná, las medidas tendientes a incrementar la eficiencia de los servicios portuarios prestados a las embarcaciones y a las cargas que se movilicen por la Hidrovía, así como al desarrollo de las acciones de cooperación en materia portuaria y de coordinación de transporte intermodal e internacional con los otros países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la

Hidrovía Paraguay Paraná.

ARTÍCULO 3°. No se encuentran comprendidos en el presente régimen:

a) Los buques y artefactos navales públicos;

b) Los buques y artefactos navales militares y de policía;

c) Los buques destinados a la actividad pesquera;

d) Los buques dedicados a actividades deportivas y/o de recreación sin fines comerciales;

e) Los buques destinados al transporte público de larga distancia internacional de pasajeros;

f) Los buques y artefactos navales dedicados como actividad principal a juegos de azar; y

g) Los buques destinados a actividades científicas y/o de investigación, cualquiera sea su porte y características, con capacidad operativa marítima, fluvial y/o lacustre.

ARTÍCULO 4°. Definiciones. A efectos de la presente norma se aplicarán las siguientes definiciones:

- Buque o artefacto naval: según definición del artículo 2° de la ley 20.094 de navegación, incluyendo dragas y balizadores.

- Buque o artefacto naval en actividad: aquel que acredita ante la autoridad de aplicación que se encuentra realizando transportes y/o servicios comerciales; o reparaciones, trabajos y/o gestiones necesarios para el mantenimiento de su certificación.

ARTÍCULO 5°. El Poder Ejecutivo nacional designará a la autoridad de aplicación de la presente normativa.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

Capítulo II

ARTÍCULO 6°. Créase el Registro de Armadores Nacionales, que estará a cargo de la autoridad de aplicación, en el que deberán inscribirse y permanecer inscriptos los armadores que quieran gozar de los beneficios establecidos en la presente ley.

ARTÍCULO 7°. Para inscribirse en el Registro de Armadores Nacionales los aspirantes deberán acreditar:

a) Encontrarse inscriptos como armadores ante la Prefectura Naval Argentina dependiente del Ministerio de Seguridad;

b) No mantener ningún tipo de deudas con el Estado nacional; incluyendo la Administración Pública Nacional, sus organismos descentralizados y todos aquellos otros organismos regulados por el artículo 8° de la ley de administración financiera 24.156;

c) Quedan taxativamente excluidos de los alcances de este régimen de promoción fiscal toda

persona física o jurídica, cualquiera sea su condición de armador, que realice actividades de juegos de azar.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 8°. La autoridad de aplicación, acreditados los extremos requeridos, extenderá un certificado que será renovado anualmente y en el que hará constar el nombre del armador y el del buque o artefacto naval registrado, con su correspondiente certificado de libre deuda previsional, así como el mantenimiento de las condiciones y la realización de una operación de transporte comercial fluvial y/o marítimo o servicio una vez al año como mínimo, efectuando las comunicaciones a los organismos públicos y privados que correspondan.

La autoridad de aplicación quedará facultada, en cualquier momento, a establecer penalidades, hasta la eliminación del registro, a aquellos armadores que incumplan lo establecido en el presente capítulo.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

Capítulo III

ARTÍCULO 9°. Los beneficios tributarios que a continuación se detallan serán de aplicación a la actividad desarrollada por los buques y artefactos navales comprendidos en el presente régimen por el término de diez (10) años.

ARTÍCULO 10. Las contribuciones patronales obligatorias —con destino a los subsistemas del Sistema Único de Seguridad Social que defina el Poder Ejecutivo nacional— que se encuentren a cargo de los armadores inscriptos en el Registro de Armadores Nacionales creado por el artículo 6°, por las actividades comprendidas en la presente ley, se calcularán, para cada uno de sus trabajadores, detrayendo mensualmente de la base sujeta a tales cargas, la suma de pesos doce mil ($ 12.000) brutos que se ajustarán anualmente, a partir de enero de 2019, inclusive, sobre la base de las variaciones del índice de precios al consumidor que suministre el Instituto Nacional de Estadística y Censos, considerando las variaciones acumuladas de dicho índice correspondiente al mes de octubre del año anterior al del ajuste respecto al mismo mes del año anterior.

El Poder Ejecutivo nacional será el encargado de reglamentar las normas que hagan a la implementación gradual y progresiva del régimen, en un plazo de cinco (5) años, de manera tal que al finalizar ese período se compute el monto al que alude el párrafo precedente en su totalidad, así como también para determinar la magnitud de la detracción de que se trata para las situaciones que ameriten una consideración especial.

Las previsiones dispuestas en este artículo no podrán afectar el financiamiento de la

seguridad social, ni los derechos conferidos a los trabajadores por los regímenes de seguridad social. El Poder Ejecutivo nacional adoptará los recaudos presupuestarios necesarios para compensar la aplicación de la detracción señalada.

ARTÍCULO 11. Los armadores nacionales deberán ceñirse a la ley 25.156 de Defensa de la Competencia o de lo contrario serán pasibles de perder los beneficios otorgados en la presente ley.

ARTÍCULO 12. Encomiéndese al Poder Ejecutivo nacional la instrumentación de un subsidio operativo, a ser aplicado por un período de treinta y seis (36) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, equivalente al cincuenta por ciento (50%) del impuesto a los combustibles efectivamente consumidos por cada buque, para los buques de bandera argentina o con tratamiento de tal que realicen tráficos de cabotaje, con el alcance y sentido a determinar en la reglamentación.

Capítulo IV

ARTÍCULO 13. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por el término de cuatro (4) años la importación definitiva para consumo de artefactos navales y buques nuevos sin uso, alcanzados por el presente régimen, tributarán un Derecho de Importación de Extrazona (D.I.E) equivalente al cero por ciento (0%).

La importación para consumo de insumos y repuestos para reparaciones adquiridos por parte de armadores nacionales tributarán un Derecho de Importación de Extrazona (D.I.E) equivalente al cero por ciento (0%), en caso de no ser producidos en el país o ante la falta de disponibilidad de los mismos en tiempo razonable a criterio de la autoridad de aplicación.

La condición de buque nuevo sin uso se mantendrá cuando el buque comprado nuevo sin uso en el exterior realice su primer viaje en ruta a un puerto de la República Argentina con o sin carga.

El Poder Ejecutivo nacional podrá extender el plazo contemplado en el primer párrafo del presente por un plazo máximo de dos (2) años, fundamentando la decisión en criterios de competitividad del modo fluvio-marítimo. La prórroga sólo podrá darse para aquellos trabajos que excedan la capacidad de la industria naval argentina.

ARTÍCULO 14. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por el término de dos (2) años, los buques y artefactos navales con propulsión propia usados de hasta siete (7) años de antigüedad, comprendidos en el presente régimen e importados de manera definitiva, serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva.

En el caso de que el armador posea buques y/o artefactos navales en construcción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional, éste gozará de una prórroga de dos (2) años para importar buques y artefactos navales con propulsión

propia usados de hasta siete (7) años de antigüedad con características similares a los que el armador tenga en construcción en el país.

Los remolcadores de empuje para navegación fluvial de más de siete (7) años de antigüedad y hasta veinticinco (25) años de antigüedad, comprendidos en el presente régimen, y que sean reconstruidos en más de un setenta por ciento (70%) sobre el valor del buque previo a su reconstrucción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva. Para acceder a este beneficio deberán incorporarse, en el curso de la reconstrucción, actualizaciones tecnológicas que incluyan una mayor eficiencia energética.

Los buques y/o artefactos navales, que al momento o en cualquier momento de los últimos cinco (5) años anteriores a la entrada en vigencia de la presente ley gozaran del tratamiento de bandera nacional previsto en el decreto 1.010/2004 y en el decreto 1.022/2006 serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva.

ARTÍCULO 15. Los organismos intervinientes en la actividad de la marina mercante en general, en la inscripción y eliminación de la matrícula nacional de un buque o artefacto naval del Registro Nacional de Buques, como asimismo, en la constitución, transmisión, modificación o extinción de derechos reales sobre los buques, deberán ajustar sus procedimientos a fin de concretar los principios de celeridad, economía, sencillez y eficiencia de los trámites, no pudiendo los mismos demorar en total más de noventa (90) días hábiles, bajo apercibimiento de incurrir en falta administrativa del empleado o funcionario que resulte responsable.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 16. El Registro Nacional de Buques, a solicitud del propietario, procederá a la cancelación definitiva de la inscripción de un buque o artefacto naval, con la sola acreditación —como único requisito exigible— 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.

Los organismos públicos correspondientes deberán expedirse en un plazo perentorio de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud pertinente, determinando la deuda o en su defecto extender el certificado de libre deuda correspondiente; a opción del solicitante, podrá suplirse mediante la presentación de un Informe de Cumplimiento y Cancelación de las Obligaciones del Régimen de la Seguridad Social emitido por contador público nacional matriculado, certificado por el consejo profesional correspondiente. De existir determinación de deuda, el propietario podrá ofrecer garantía comercial, aval bancario o seguro de caución a satisfacción de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) o el órgano público acreedor, a fin de proseguir con el cese de la matrícula nacional solicitado.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a

partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 17. El Registro Nacional de Buques deberá expedirse en un plazo no mayor de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud pertinente.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 18. Los propietarios de los buques y artefactos navales importados bajo el presente régimen deberán contratar astilleros o talleres navales, que desarrollen su actividad en territorio nacional, para su reparación, alistamiento, modificación, o de hacerlos objeto de cualquier actividad que requiera la intervención de éstos, y siempre que los mismos se comprometan a realizar los trabajos en precios y tiempo razonables, a criterio de la Secretaría de Industria y Servicios del Ministerio de Producción.

Capítulo V

ARTÍCULO 19. Otórgase el tratamiento de bandera nacional, a todos los fines de la navegación, comunicación y comercio, de cabotaje e internacional, a los buques y/o artefactos navales de bandera extranjera arrendados a casco desnudo, que se sujeten a las condiciones, plazos y características establecidas en la presente ley.

Los buques y artefactos navales que se amparen en lo establecido en el presente capítulo, estarán sometidos al régimen de importación temporaria previsto en la ley 22.415 y sus normas reglamentarias. Tratándose de buques afectados al transporte de cargas, quedarán comprendidos expresamente en el artículo 466 de la ley citada ateniéndose a lo establecido en la presente ley con respecto a las tripulaciones de los mismos.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 20. Los beneficiarios del presente régimen podrán arrendar a casco desnudo buques y artefactos navales extranjeros con tratamiento de bandera argentina, siempre que al momento de la presentación de la solicitud del beneficio o de la prórroga del mismo, su antigüedad no supere los diez (10) años para buques y artefactos navales marítimos y quince (15) años para buques y artefactos navales fluviales:

a) Durante un período de treinta y seis (36) meses a partir del inicio del arrendamiento, más doce (12) meses de prórroga fundada o hasta la incorporación del buque o artefacto naval, lo que ocurra primero y en un plazo máximo de sesenta (60) meses, con una capacidad de locación no mayor a trescientos por ciento (300%) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de la unidad a incorporar en el caso de buques o artefactos navales en construcción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional;

b) Durante un período de treinta y seis (36) meses a partir del inicio del arrendamiento, con una capacidad de locación no mayor a cincuenta por ciento (50%) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de la unidad a incorporar en el caso de artefactos navales o buques nuevos sin uso importados en forma definitiva;

c) Durante un período de cuarenta y ocho (48) meses a partir del inicio del arrendamiento, con una capacidad de locación no mayor a:

c.1. Cien por ciento (100%) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de sus buques y/o artefactos navales incorporados a la bandera argentina o en trámite de incorporación definitiva a la misma, que se encuentren en actividad y con los certificados emitidos por Prefectura Naval Argentina vigentes;

c.2. Doscientos por ciento (200%) del tonelaje, potencia de máquinas o capacidad de bodega de las unidades que se hayan construido en astilleros nacionales desde la entrada en vigencia del régimen establecido por el decreto 1.010/2004 y que a su vez se encuentren en actividad y enarbolando pabellón nacional.

d) Con motivo de atender una demanda estacional o excepcional de carga o servicio y como máximo por el tiempo de duración de dicha demanda;

e) Aquellos armadores que disponiendo de buques marítimos o fluviales para embarcar, por unidad, un mínimo de ocho (8) o tres (3) alumnos, respectivamente, provenientes de las escuelas nacionales de la Marina Mercante y carreras terciarias de ingeniería naval, contando con las comodidades y el equipamiento adecuado para efectuar prácticas profesionales, y que efectivamente embarquen esa cantidad de alumnos haciéndose cargo de los costos asociados al embarque de los mismos, podrán arrendar a casco desnudo y solicitar tratamiento de bandera nacional de embarcaciones de similares características hasta un doscientos por ciento (200%) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de esa unidad, durante el lapso de tiempo que mantenga disponible el embarco de alumnos.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 21. Los buques y artefactos navales que a continuación y con carácter taxativo se indican, que por sus características y por la capacidad de la industria naval nacional, pueden ser construidos en el país, quedan excluidos del beneficio otorgado en el artículo anterior:

a) Los destinados a la pesca en cualquiera de sus formas que se encuentren amparados por la ley 24.922, que establece el Régimen Federal de Pesca;

b) Los destinados al transporte de pasajeros y/o vehículos, para navegación marítima, fluvial o lacustre, con un tonelaje igual o inferior a cinco mil toneladas de registro bruto (5.000 TRB), contemplando lo previsto en el artículo siguiente;

c) Los destinados al transporte de cargas, sin propulsión propia, cualquiera sea su tipo, porte y características;

d) Los remolcadores de tiro destinados a las modalidades de remolque por largo y remolque

de maniobra portuaria, menores de cinco mil caballos de fuerza (5.000 HP) de potencia de máquinas;

e) Los remolcadores de operaciones costa afuera y las embarcaciones de apoyo y asistencia para los tráficos marítimos y fluviales, cualquiera sea su potencia, contemplando lo previsto en el artículo siguiente;

f) Los destinados a las actividades deportivas o de recreación, cualquiera sea su tipo y características.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 22. Los armadores inscriptos en el presente régimen podrán arrendar a casco desnudo con tratamiento de bandera argentina los buques y artefactos navales con propulsión propia de bandera extranjera que a continuación y con carácter taxativo se indican, de acuerdo a lo previsto en el artículo 21 y al régimen establecido en este artículo para cada caso, con primacía de éste:

a) Los destinados al transporte de pasajeros y/o vehículos, para navegación marítima, fluvial o lacustre:

a.1. Con un tonelaje superior a mil toneladas de registro bruto (1.000 TRB) pero inferior a tres mil quinientas toneladas de registro bruto (3.500 TRB): durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100%) del tonelaje o potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales. Se autorizará la incorporación de buques de hasta quince (15) años de antigüedad.

a.2. Con un tonelaje superior a tres mil quinientas toneladas de registro bruto (3.500 TRB) pero igual o inferior a cinco mil toneladas de registro bruto (5.000 TRB): durante un período de treinta y seis (36) meses por el equivalente al doscientos por ciento (200%) del tonelaje o potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.

b) Las dragas:

b.1. De succión por arrastre, con una capacidad de cántara igual o inferior a dos mil quinientos (2.500) metros cúbicos: durante un período de treinta y seis (36) meses por el equivalente al doscientos por ciento (200%) de la capacidad de cántara que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.

b.2. De succión por arrastre, con una capacidad de cántara superior a dos mil quinientos (2.500) metros cúbicos: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir con la antigüedad máxima de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

b.3. De corte y succión de más de mil quinientos caballos de fuerza (1.500 HP) de potencia total instalada: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente,

hasta cumplir con la antigüedad máxima de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

c) Los remolcadores:

c.1. De tiro, de potencia de máquinas igual o mayor a cinco mil caballos de fuerza (5.000 HP): durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al doscientos por ciento (200%) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características, en astilleros nacionales. Este beneficio podrá ser renovado por un período adicional de veinticuatro (24) meses, por el equivalente al cien por ciento (100%) de la potencia que tengan en ejecución por nuevos contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.

c.2. De empuje:

c.2.1. De potencia de máquinas menor a cinco mil caballos de fuerza (5.000 HP): durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100%) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales.

c.2.2. De potencia de máquinas igual o mayor a cinco mil caballos de fuerza (5.000 HP): durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir una antigüedad de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

c.3. De operaciones costa afuera: durante un periodo de veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100%) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales, siempre que no estén provistos de tecnología de posicionamiento dinámico. En caso que posean dicha tecnología, el período máximo será de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente hasta cumplir una antigüedad de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

d) Los buques para transporte de carga con un tonelaje igual o superior a treinta mil toneladas de registro bruto (30.000 TRB) o con una capacidad de carga igual o superior a dos mil quinientas unidades equivalente a veinte pies (2.500 TEU): por un período de treinta y seis (36) meses prorrogables por otros treinta y seis (36) meses, sin máximo de capacidad de arrendamiento;

e) Las embarcaciones de apoyo y asistencia para los tráficos marítimos y fluviales de eslora igual o mayor a diez (10) metros: durante un período de doce (12) meses por el equivalente al cien por ciento (100%) de la potencia de máquinas que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales;

f) Los pontones grúa con capacidad de izaje igual o mayor a trescientas (300) toneladas: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir con la antigüedad máxima de quince (15) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 23. La autoridad de aplicación del presente régimen, establecida en el artículo 5° precedente, recibirá las solicitudes y tendrá a su cargo el otorgamiento de las autorizaciones correspondientes y el registro de los contratos de locación a casco desnudo, en cuya virtud se emitan los certificados autorizantes. Cuando corresponda, estas autorizaciones se otorgarán a partir de la firma de la orden de construcción, siempre y cuando se compruebe por parte de la autoridad de aplicación con la intervención del Consejo Profesional de Ingeniería Naval, en forma fehaciente y periódica, el avance efectivo de la obra conforme al plan de trabajos de la construcción contratada.

La autoridad de aplicación publicará periódicamente todas aquellas autorizaciones, registros y certificados que emita.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

Capítulo VI

ARTÍCULO 24. Los buques y artefactos navales alcanzados por el presente régimen deberán contar obligatoriamente con seguros para la navegación y operación comercial exigidos por las normas nacionales, a los que no les serán aplicables las reglas de la ley 12.988. Los seguros contratados en el país tendrán el tratamiento fiscal de exportación de servicios.

Los seguros de protección e indemnidad y los seguros de casco y máquinas podrán ser contratados, en empresas locales o extranjeras, de acuerdo al anexo I B del acuerdo general sobre comercio de servicios y anexos, aprobado por la ley 24.425 conforme la reglamentación vigente que fije el organismo regulador correspondiente.

Capítulo VII

ARTÍCULO 25. Para las cargas marítimas y/o fluviales originadas desde o destinadas a los organismos del Estado nacional, incluyendo la Administración Pública Nacional, sus organismos descentralizados y todos aquellos otros organismos regulados por el artículo 8° de la ley de administración financiera 24.156, se deberá dar prioridad a buques y artefactos navales de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina de armadores nacionales que soliciten realizar el servicio, de acuerdo a los criterios que fije la autoridad de aplicación.

No mediando solicitud de acuerdo a lo indicado en el párrafo precedente, el transporte se podrá realizar en buques de bandera extranjera, priorizando los convenios bilaterales o multilaterales vigentes en la materia.

Capítulo VIII

ARTÍCULO 26. Los armadores y/o propietarios nacionales podrán solicitar a la Prefectura Naval Argentina el cese temporal de la matrícula nacional de un buque o artefacto naval destinado al tráfico internacional, para su inscripción en registros extranjeros y siempre que las legislaciones de dichos países así lo admitan, por tiempo determinado no superior a tres (3) años, previa autorización de la autoridad de aplicación, y siempre que dicho propietario tenga inscripto como mínimo otro buque de similares características en el Registro Nacional de Buques, y ofrezca garantía suficiente para ser aplicada a las medidas cautelares o los derechos reales inscriptos sobre los buques o artefactos navales que eventualmente pudieren existir. El reingreso a la matrícula nacional se producirá de modo automático, a sólo requerimiento del propietario u armador, sin que ello suponga la obligación de efectuar pago de derecho, tasa, arancel o impuesto de ninguna especie.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 27. Los buques amparados por esta baja temporal, mientras dure la misma, no podrán ser afectados a los tráficos bilaterales o multilaterales reservados para los buques de bandera nacional o tratamiento de bandera argentina, ni al transporte naval de cabotaje con arreglo al decreto ley 19.492/44, ni aún por la vía de excepción que esta norma prevé.

Quedan excluidos de la prohibición de afectación a los tráficos bilaterales o multilaterales reservados para los buques de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina, los casos en que estos tráficos se desarrollen exclusivamente en el ámbito fluvial, siempre y cuando personal argentino ocupe empleo a bordo de dichos buques.

Capítulo IX

ARTÍCULO 28. Los buques y artefactos navales que desarrollen navegación de cabotaje nacional estarán sujetos a lo establecido por el decreto ley 19.492 del 25 de julio de 1944, ratificado por ley 12.980 y modificado por ley 26.778, como así también por los respectivos convenios colectivos de trabajo vigentes.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 29. Los buques y artefactos navales de bandera extranjera, a los que se les hubiese otorgado el tratamiento de bandera argentina, deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino, bajo pena de pérdida de los beneficios establecidos en la presente ley.

Si se comprobara la falta de disponibilidad de personal argentino, se podrá habilitar

personal extranjero, conforme lo establecido en el artículo 112 de la ley 20.094, modificado por la ley 22.228, otorgando preferencia al personal proveniente de los países miembros del Mercosur que acrediten la idoneidad requerida, hasta tanto exista disponible personal argentino.

Asimismo, todos los contratos que se celebren con el objeto de tripular los citados buques y artefactos navales se regirán por la legislación argentina vigente y quedarán bajo jurisdicción administrativa y judicial argentina.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 30. Los buques y artefactos navales de bandera extranjera que en virtud del artículo 6° del decreto-ley 19.492/44, ratificado por ley 12.980, sean autorizados para actuar en el cabotaje nacional por períodos superiores a los treinta (30) días consecutivos o no consecutivos en el año aniversario, deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino, pudiendo incluir técnicos extranjeros en condición de supernumerarios, en la forma y condiciones establecidas en la presente ley. Los citados buques, además de lo previsto en materia del personal, deberán dar cumplimiento a las regulaciones en materia impositiva establecida para los buques de bandera argentina.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 31. Todos los buques y artefactos navales de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina, deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino o residente, de acuerdo a lo establecido en los artículos 112, 142 y 143 de la ley 20.094, quedando los contratos de ajuste que se celebren en el marco de los respectivos convenios colectivos de trabajo, bajo jurisdicción administrativa y judicial argentina.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 32. El Poder Ejecutivo nacional deberá crear un fondo especial destinado a la formación y capacitación de tripulantes y oficiales de la marina mercante, así como la adquisición de simuladores de navegación para las escuelas nacionales de la marina mercante.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 33. Prácticos y baqueanos: limitación de responsabilidad. Incorpórese como segundo párrafo del artículo 145 de la ley 20.094, el que quedará redactado de la siguiente forma:

La responsabilidad civil por los servicios de practicaje y pilotaje se encuentra limitada a la cantidad de ciento sesenta (160) argentinos oro, salvo en casos de dolo en que la responsabilidad será ilimitada.

ARTÍCULO 34. Sustitúyese el artículo 181 de la ley 20.094, el que quedará redactado de la siguiente forma: Propietarios, transportadores, capitanes y miembros de la tripulación:

Artículo 181: La limitación de responsabilidad establecida en los artículos precedentes puede ser invocada también por el propietario del buque o por el transportador, cuando sean una persona o entidad distinta del armador, o por sus dependientes o por los del armador en las acciones ejercidas contra ellos. Si se demanda a dos (2) o más personas la indemnización total no podrá exceder la referida limitación.

Cuando los accionados sean el capitán o algún miembro de la tripulación, la limitación será de cincuenta (50) argentinos oro, salvo en casos de dolo en que la responsabilidad será ilimitada.

Pero si el capitán o miembro de la tripulación es al mismo tiempo propietario, copropietario, transportador, armador o administrador, solamente puede ampararse en la limitación del primer párrafo y cuando la culpa resulte del ejercicio de sus funciones de capitán o miembro de la tripulación. Si se prueba que el daño resulta de un acto u omisión del mismo realizado con la intención de provocar el daño, o que actuó consciente de que su conducta puede provocarlo, su responsabilidad será ilimitada.

Capítulo X

ARTÍCULO 35. Hipoteca Naval. Sustitúyanse los artículos 476, 477, 480, 490 y 511 de la ley 20.094, los cuales quedarán redactados de la siguiente forma:

Artículo 476: Son privilegiados en primer lugar sobre el buque:

a) Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores para la conservación del buque, o para proceder a su venta y a la distribución de su precio;

b) Los créditos del capitán y demás individuos de la tripulación, derivados del contrato de ajuste, de las leyes laborales y de los convenios colectivos de trabajo;

c) Los créditos por construcción del buque, de carácter hipotecario o prendario;

d) Los derechos impuestos, contribuciones y tasas retributivas de servicios, derivados del ejercicio de la navegación o de la explotación comercial del buque;

e) Los créditos por muerte o lesiones corporales que ocurran en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;

f) Los créditos por hechos ilícitos contra el propietario, el armador o el buque, no susceptibles de fundarse en una relación contractual, por daños a las cosas que se encuentren en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;

g) Los créditos por asistencia y salvamento, remoción de restos náufragos y contribuciones en averías gruesas. Son privilegiados en segundo lugar:

h) Los créditos por averías a las cosas cargadas y equipajes;

i) Los créditos que tengan su origen en contratos de locación o fletamento de un buque o

en un contrato de transporte;

j) Los créditos por suministros de productos o de materiales a un buque para su explotación o conservación;

k) Los créditos por construcción, reparación o equipamiento del buque o por los gastos de dique;

l) Los créditos por desembolsos del capitán, y los efectuados por los cargadores, fletadores o agentes por cuenta del buque o de su propietario;

m) El crédito por el precio de la última adquisición del buque y los intereses debidos desde los últimos dos (2) años.

Los créditos incluidos en el primer grupo son preferidos al crédito hipotecario, que tomará su lugar después de ellos y con preferencia a los del segundo grupo. Los acreedores privilegiados no podrán subrogarse en los derechos de propietario del buque a la indemnización debida en virtud de un contrato de seguro de casco y máquina del buque.

Artículo 477: Los gastos realizados por la autoridad competente para la extracción, remoción o demolición de restos náufragos de buques o artefactos navales conforme a las normas del título II, capítulo I, sección 2, gozan de la preferencia establecida en el inciso d) del artículo precedente.

Artículo 480: Los créditos vinculados a un mismo viaje son privilegiados en el orden en que se mencionan en el artículo 476. Los comprendidos en cada uno de los incisos de dicho artículo, en caso de insuficiencia del valor del asiento del privilegio, concurrirán a prorrata. Sin embargo, los privilegios que garanticen créditos por asistencia o salvamento, gastos de remoción de restos náufragos y contribución en avería gruesa, tienen preferencia sobre los demás que graven el buque al momento en que se efectuaron las operaciones que los originaron. Los privilegios enumerados en el inciso g) del primer grupo y los mencionados en los incisos i), j) y k) del segundo grupo del artículo 476, se graduarán en orden inverso al de las fechas en que nacieron. Los créditos enumerados en el inciso b), c), d), e) y f) del primer grupo y los de los incisos h) y m) del segundo grupo del artículo 476, concurren entre sí, en igualdad de condiciones. Los derivados de un mismo acontecimiento se reputan nacidos en la misma fecha.

Artículo 490: Tienen privilegio sobre el buque en construcción:

a) Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores para la conservación de la obra o para proceder a su venta y a la distribución del precio;

b) Los créditos garantizados con hipoteca o prenda sobre un buque en construcción, si se ha constituido en los términos del artículo 502, y en el orden dispuesto en el inciso c) del artículo 476.

c) Los créditos de constructor, siempre que el contrato respectivo se haya inscripto en el Registro Nacional de Buques.

Artículo 511: Orden de privilegios.

El privilegio de la hipoteca sobre el buque tiene el orden inmediato siguiente al de los

privilegios de primer lugar establecidos en el artículo 476. El de la hipoteca sobre un buque en construcción tiene el orden de privilegio ordenado en el inciso c) del artículo 476.

El acreedor puede solicitar que se forme un concurso particular para que se le pague de inmediato.

ARTÍCULO 36. Incorpórese el artículo 511 bis de la ley 20.094, el que quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 511 bis: Obligaciones del deudor hipotecario. El deudor hipotecario se compromete a:

a) Contratar los seguros necesarios sobre el buque gravado, a efectos de resguardar la garantía otorgada, dando cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 428 de la presente ley; y a endosar las pólizas a favor del acreedor hipotecario. Asimismo, deberá abonar el premio de dichos seguros a efectos de mantenerlos vigentes hasta el total y efectivo pago del crédito garantizado;

b) Mantener inscripto al buque en la matrícula nacional;

c) Mantener el buque en correcto estado de navegabilidad;

d) No gravar el buque, sin previo consentimiento por escrito del acreedor hipotecario.

Capítulo XI

ARTÍCULO 37. Derógase el decreto 1.010/2004 y el decreto 1.022/2006. El régimen establecido por el decreto 1.010/2004 y modificatorias, caducará de pleno derecho a partir de la reglamentación de la presente ley, sin perjuicio de los derechos adquiridos oportunamente.

ARTÍCULO 38. Lo que no se encuentre previsto en la presente ley, se regirá por lo estatuido en los convenios marítimos de los que el Estado nacional forme parte así como por lo que dispongan las leyes especiales y/o generales y los convenios colectivos de trabajo de la actividad vigente en el país.

ARTÍCULO 39. Ratifícase la plena y total vigencia de la reserva del cabotaje nacional para los buques argentinos conforme el decreto 19.492/44 de fecha 25 de julio de 1944, ratificado por ley 12.980 y modificado por ley 26.778, así como también los acuerdos bilaterales y multilaterales suscriptos por la República Argentina.

ARTÍCULO 40. Las disposiciones de la presente ley entrarán en vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 41. El Poder Ejecutivo nacional reglamentará el régimen previsto en la presente ley, dentro de los sesenta (60) días corridos contados a partir de la entrada en vigencia de la misma y dictará las normas complementarias que resulten necesarias a los efectos de su

aplicación.

ARTÍCULO 42. Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.



VEREDICTA LEYES

Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la Integración Fluvial Regional. Texto actualizado al...

Datos: Base InfoLEG de Normativa Nacional, Ministerio de Justicia de la Nación (CC BY 4.0).