



"2026 - AÑO DE LA GRANDEZA ARGENTINA"

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, sancionan con fuerza de ley:

Modificación del Régimen para la Navegación y Comercio de Cabotaje Nacional

ARTÍCULO 1°. - Sustitúyese el artículo 3° del Decreto-Ley N° 19.492/44, por el siguiente:

“Artículo 3°.- Los barcos de bandera extranjera en aguas de jurisdicción nacional sólo podrán ejercer navegación y comercio internacional, con excepción de los supuestos previstos en el artículo 6° de la presente ley.”

ARTÍCULO 2°.- Sustitúyese el artículo 6° del Decreto-Ley N° 19.492/44, por el siguiente:

“Artículo 6°.- Cuando razones de interés público, eficiencia logística, integración regional, o insuficiencia de oferta de transporte de bandera nacional así lo justifiquen, la autoridad de aplicación podrá autorizar la participación de buques de bandera extranjera en el transporte entre puertos de la República.

Dichas autorizaciones podrán comprender:

- a) La realización de escalas en uno o más puertos nacionales dentro de un mismo itinerario;
- b) El transporte de cargas entre dichos puertos cuando forme parte de un tráfico internacional o regional integrado;
- c) La continuidad operativa del buque en sucesivos puertos sin necesidad de autorización individual por cada escala.



"2026 - AÑO DE LA GRANDEZA ARGENTINA"

Las autorizaciones podrán otorgarse mediante regímenes generales, automáticos o por tiempo determinado, conforme lo establezca la reglamentación.

Los buques autorizados deberán cumplir con la normativa vigente en materia de seguridad de la navegación, protección ambiental, régimen fiscal y condiciones laborales aplicables.

La autoridad de aplicación establecerá mecanismos de control y evaluación periódica del impacto de estas autorizaciones sobre la marina mercante nacional, pudiendo fijar condiciones de reciprocidad con otros Estados.

Trimestralmente, deberá remitirse al Honorable Congreso de la Nación un informe detallado de las autorizaciones otorgadas en el marco del presente artículo."

ARTÍCULO 3°. - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Diógenes González

Guillermo Agüero

Darío Schneider



"2026 - AÑO DE LA GRANDEZA ARGENTINA"

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto propone la modificación de los artículos 3° y 6° del Decreto-Ley N° 19.492/44, con el objeto de adecuar el régimen de navegación y comercio de cabotaje a las condiciones actuales del sistema logístico, productivo y de integración regional de la República Argentina.

El régimen vigente fue concebido en un contexto histórico, económico y tecnológico sustancialmente distinto al actual. Su antecedente inmediato, la Ley N.º 10.606 de 1918, y su posterior reformulación en 1944, respondieron a una lógica de protección de la marina mercante nacional en un escenario caracterizado por la escasa conectividad, la limitada competencia internacional y la necesidad de consolidar capacidades propias de transporte. Si bien dichos objetivos resultaron razonables en su momento, las condiciones que les dieron origen han sido profundamente transformadas.

En la actualidad, el sistema de transporte de cargas presenta desafíos estructurales vinculados a la eficiencia logística, los costos de distribución, la integración territorial y la competitividad de las economías regionales. En este contexto, la persistencia de un esquema rígido de reserva de cabotaje, sin mecanismos ágiles de flexibilización, genera distorsiones que impactan negativamente en la economía nacional.

Particular relevancia adquiere el desarrollo del sistema fluvial de la Hidrovía Paraguay–Paraná, eje estratégico para la circulación de mercancías en el Cono Sur. Este corredor constituye una de las principales vías de salida de la producción agroindustrial y de integración con países vecinos, especialmente con la República del Paraguay. Sin embargo, el actual marco normativo limita la posibilidad de optimizar su utilización, al restringir la operatoria de buques de bandera extranjera en el tráfico entre puertos nacionales.

El artículo 1° del régimen establece la reserva del cabotaje a buques de bandera argentina, mientras que el artículo 3° restringe la actividad de buques extranjeros al



"2026 - AÑO DE LA GRANDEZA ARGENTINA"

tráfico internacional. Por su parte, el artículo 6° prevé una excepción de carácter restrictivo, limitada a situaciones de fuerza mayor o inexistencia de oferta nacional, cuya aplicación se realiza caso por caso.

Este esquema, basado en una lógica de prohibición con excepción, resulta insuficiente para atender las necesidades actuales de un sistema logístico dinámico, integrado y competitivo. En particular, dificulta la posibilidad de que buques que participan del tráfico internacional o regional puedan realizar escalas sucesivas en puertos argentinos, aun cuando ello redunde en una mejora sustancial de la eficiencia operativa.

El presente proyecto propone una adecuación puntual y estratégica de los artículos 3° y 6°, a fin de dotar al sistema de una mayor flexibilidad operativa, sin alterar el principio general de reserva del cabotaje, el cual se mantiene incólume en el artículo 1°, ni desnaturalizar sus fundamentos. Se adopta así un enfoque gradual, regulado y compatible con el marco institucional vigente, evitando afectar los principios estructurales del sistema.

En tal sentido, la modificación del artículo 3° introduce una cláusula de remisión expresa al artículo 6°, eliminando contradicciones interpretativas y otorgando coherencia interna al régimen. Por su parte, la reformulación del artículo 6° amplía los supuestos en los cuales la autoridad de aplicación puede autorizar la participación de buques de bandera extranjera, incorporando criterios objetivos tales como la eficiencia logística, la integración regional y el interés público.

Asimismo, se prevé la posibilidad de otorgar autorizaciones de carácter general, automático o por tiempo determinado, superando el esquema actual basado en decisiones individuales, lo que permitirá dotar de previsibilidad y agilidad al sistema. De igual modo, se habilita expresamente la realización de escalas múltiples dentro de un mismo itinerario, así como el transporte de cargas entre puertos nacionales cuando éste se inscriba en un tráfico internacional o regional integrado.

Estas modificaciones resultan especialmente relevantes para el fortalecimiento de la Hidrovía Paraguay–Paraná, en tanto facilitan la circulación eficiente de



"2026 - AÑO DE LA GRANDEZA ARGENTINA"

bienes a lo largo del corredor fluvial, reduciendo costos logísticos y mejorando la competitividad de las exportaciones argentinas.

Al mismo tiempo, el proyecto incorpora mecanismos de control y evaluación del impacto sobre la marina mercante nacional, así como la posibilidad de establecer condiciones de reciprocidad con otros Estados, resguardando de este modo los intereses estratégicos del país.

En definitiva, la iniciativa busca alcanzar un equilibrio entre la protección de la marina mercante nacional y la necesidad de modernizar el sistema de transporte, promoviendo una mayor eficiencia, competitividad e integración regional. La incorporación de herramientas de flexibilidad operativa permitirá aprovechar de manera más plena las capacidades existentes, favoreciendo el desarrollo económico y la inserción internacional de la República Argentina.

Por las razones expuestas es que solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de ley.

Diógenes González

Guillermo Agüero

Darío Schneider