

PROYECTO DE LEY

REGISTRO ESPECIAL TEMPORAL DEL CABOTAJE NACIONAL (RETCAN)

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación sancionan con fuerza de LEY

CAPÍTULO 1

Disposiciones Generales

Artículo 1°. – **Creación y ámbito de aplicación.** Créase el REGISTRO ESPECIAL TEMPORAL DEL CABOTAJE NACIONAL (RETCAN), el cual funcionará en el ámbito del Registro Nacional de Buques, creado por la Ley N° 19.170, bajo la órbita de la Prefectura Naval Argentina. Podrán inscribirse en el RETCAN los buques y/o artefactos navales pertenecientes u operados por aquellos armadores que posean, al menos, un (1) buque o artefacto naval inscripto y en actividad, de acuerdo con la definición establecida en el artículo 4° de la Ley N° 27.419. Quedan expresamente excluidos del presente régimen los buques y artefactos navales comprendidos en los incisos a) al f) del artículo 3° de la citada Ley N° 27.419.

Artículo 2°. – **Tratamiento de bandera nacional y régimen laboral.** Otórguese el tratamiento de bandera nacional, a todos los fines de la navegación, comunicación y comercio, tanto de cabotaje nacional como de navegación internacional, a todos los buques y artefactos navales de propiedad de u operados por armadores argentinos, que se encuentren inscriptos en el RETCAN.

Los buques y artefactos navales de bandera extranjera, a los que se les hubiese otorgado el tratamiento de bandera argentina, inscriptos en el RETCAN, deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino, bajo pena de pérdida de los beneficios establecidos en la presente ley. Los contratos que se celebren con el objeto de tripular cualquier buque o artefacto naval inscripto en el RETCAN se regirán por la legislación argentina vigente y por los Convenios Colectivos de Trabajo argentinos, celebrados con las organizaciones sindicales representantes de los trabajadores, quedando todo ello bajo jurisdicción administrativa y judicial argentina.

A tal fin, sustitúyase el inciso g) del artículo 1° de la Ley N° 27.802, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"g) Al personal embarcado comprendido en el régimen de la Ley de Navegación N° 20.094 y sus modificatorias, sin perjuicio de que las disposiciones de la presente ley serán de aplicación supletoria en todo lo que resulte compatible y no se oponga a la naturaleza y modalidades propias del trabajo a bordo, y en virtud de las normas de las Convenciones Colectivas de Trabajo que resulten aplicables."

Artículo 3°. – Vigencia y prórroga. La presente ley tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2027. Facúltase al Poder Ejecutivo Nacional a prorrogar dicho plazo por única vez y por un período adicional de cuatro (4) años, a partir del 1° de enero de 2028.

A tal efecto, seis (6) meses antes del vencimiento del plazo original, el Poder Ejecutivo Nacional deberá convocar a los actores de la actividad, a los fines de analizar la situación del sector y determinar la conveniencia y los alcances de una eventual prórroga.

CAPÍTULO 2

Disposiciones Especiales

Artículo 4°. – **Permisos excepcionales y prioridad del RETCAN.** Sustitúyase el artículo 5° de la Ley N° 27.445 por el siguiente texto:

"Artículo 5°. - Cuando por circunstancias excepcionales no sea posible abastecer de artículos de primera necesidad a una zona costera, o bien cumplir un contrato por no encontrarse barcos argentinos o con tratamiento de tales en condiciones de prestar el servicio correspondiente, la autoridad de rango ministerial con competencia portuaria nacional quedará facultada para otorgar un permiso precario. Dicho permiso se otorgará por un plazo máximo de trescientos sesenta y cinco (365) días por año aniversario en cada caso, priorizando a los buques disponibles inscriptos en el RETCAN y, en su defecto, a buques extranjeros, mientras subsistan las circunstancias de fuerza mayor que originaron la excepción. La autoridad deberá reglamentar el procedimiento, pudiendo delegar la emisión de la autorización en quien designe. Toda renovación del citado permiso se reputará como continuación del anterior, aun cuando fuere otorgado a otro peticionante.

Las organizaciones sindicales representativas y las cámaras empresarias del sector deberán ser notificadas previamente al otorgamiento de permisos precarios superiores a treinta (30) días.

Trimestralmente la autoridad portuaria nacional deberá informar al Honorable Congreso de la Nación de los permisos precarios que se mencionan en el presente artículo, especificando en cada caso, plazos y toda información que se considere relevante."

Artículo 5°. – **Exigencias laborales e impositivas para buques extranjeros.** Los buques y artefactos navales de bandera extranjera que, en virtud del artículo 6° del Decreto-Ley N° 19.492/44 (ratificado por la Ley N° 12.980 y sus modificatorias), 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, con aplicación de los Convenios Colectivos de Trabajo argentinos. Se permitirá únicamente la inclusión de técnicos extranjeros en condición de supernumerarios.

Asimismo, los citados buques, tendrán un trato impositivo similar al que correspondería a buques argentinos afectados a igual tarea.

CAPÍTULO 3

Beneficios Especiales

Artículo 6°. – **Beneficios especiales e impuesto al tonelaje.** Los armadores que posean buques inscriptos y en actividad, conforme al artículo 1° de la presente ley, gozarán de los siguientes beneficios dispuestos en los artículos 7°, 8°, 9° y 10° expresados a continuación.

Artículo 7°. – **Exportación de servicios.** Todos los fletes generados por buques o artefactos navales inscriptos en el RETCAN, con origen en puertos argentinos y hacia destinos internacionales marítimos o fluviales, serán considerados exportación de servicios, siéndoles aplicables las exenciones y demás beneficios consecuentes. Se invita a las provincias y a los municipios a adherir a la presente norma eximiendo a los referidos fletes de los tributos locales correspondientes a sus jurisdicciones.

Artículo 8°. – **Exención impositiva.** Las actividades de tráfico de cabotaje nacional, sean de carácter fluvial o marítimo, realizadas por medio de buques y/o artefactos navales inscriptos en el RETCAN gozarán de un régimen tributario específico. En virtud de este, los armadores argentinos que operen dichos buques o artefactos abonarán únicamente el "impuesto al tonelaje" definido en el inciso siguiente, quedando exentos del pago de cualquier otro tributo que pudiera corresponder por tales actividades.

Artículo 9°. – **Impuesto al tonelaje.** Consistirá en una suma fija, a pagar al finalizar cada año calendario. Será calculable en función de las toneladas de registro neto correspondientes a los buques y artefactos navales inscriptos en el RETCAN, y de acuerdo con la cantidad de meses —o fracción de mes— en que la embarcación hubiere prestado servicios. Se aplicará la siguiente escala, expresada en dólares estadounidenses (USD) a pagar por tonelada, por cada mes o fracción mensual de servicio:

- Hasta 1.000 toneladas: USD 0,90.
- Entre 1.001 y 10.000 toneladas: USD 0,70.
- Entre 10.001 y 25.000 toneladas: USD 0,40.
- A partir de 25.000 toneladas: USD 0,20.

Artículo 10°. – **Obligaciones de Seguridad Social.** Los armadores, además de cumplir con el pago del impuesto establecido en el artículo 9° deberán dar estricto cumplimiento a lo establecido en materia de aportes y contribuciones al Régimen Nacional de la Seguridad Social de sus tripulantes. El incumplimiento de esta obligación derivará en la exclusión del presente régimen, sin perjuicio de la aplicación de las multas correspondientes.

CAPÍTULO 4

Disposiciones Finales

Artículo 11°. – **Carácter intransferible de los derechos.** Los derechos otorgados a los armadores argentinos inscriptos en el RETCAN corresponden únicamente a las personas humanas y jurídicas que cumplan con los requisitos impuestos para su goce, y no podrán ser cedidos ni transferidos por ningún título a terceros.

Artículo 12°. – **Vigencia.** Las disposiciones de la presente ley entrarán en vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

Artículo 13°. – **Reglamentación.** El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará el régimen previsto en la presente ley dentro de los sesenta (60) días corridos contados a partir de su entrada en vigencia, y dictará las normas complementarias que resulten necesarias a los efectos de su aplicación.

Artículo 14°. – **De forma.** Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

Jorge Taiana

Sabrina Selva

FUNDAMENTOS

La República Argentina es una nación bicontinental, marítima y fluvial. Su extensión territorial, que la ubica entre los ocho países más grandes del mundo, su amplio espacio aéreo, su importante red de vías navegables interiores, su inmenso litoral marítimo y la riqueza de sus recursos estratégicos renovables y no renovables le otorgan una relevancia geopolítica particular. Estas características hacen del control y aprovechamiento de sus espacios marítimos y fluviales una condición indispensable para el ejercicio efectivo de la soberanía nacional.

En el contexto internacional actual, caracterizado por una creciente competencia por el control de los recursos estratégicos, las rutas comerciales y los espacios marítimos, la capacidad de un Estado para ejercer plenamente su soberanía requiere contar con capacidades logísticas propias, infraestructura de transporte, una política fluvial y marítima integrada y una Marina Mercante capaz de garantizar el abastecimiento, la conectividad territorial y el transporte de bienes bajo control nacional.

A pesar de su enorme potencial geográfico y estratégico, la Argentina aún enfrenta una fragmentación territorial y logística que limita su desarrollo. La histórica desconexión entre la Argentina fluvial y la marítima evidencia la necesidad de consolidar una política nacional de transporte por agua y avanzar en obras estratégicas de integración, como el Canal Magdalena.

En este marco, la Marina Mercante Nacional adquiere una importancia estratégica, cuyo fortalecimiento lejos de responder únicamente a una política de promoción económica o a una medida destinada a favorecer a un determinado sector productivo, es, ante todo, una política de soberanía.

Un país que depende mayoritariamente de flotas extranjeras para transportar sus cargas, abastecer su mercado interno, asistir a sus regiones más alejadas o movilizar recursos estratégicos resigna capacidades fundamentales para decidir autónomamente sobre su propio desarrollo. Contar con una Marina Mercante propia significa disponer de una herramienta logística bajo bandera nacional que reduzca la dependencia respecto de intereses extranjeros y garantice la continuidad de servicios estratégicos, incluso en contextos de crisis internacionales o emergencias.

La experiencia internacional demuestra que las principales potencias marítimas del mundo protegen sus marinas mercantes y reservan el cabotaje para embarcaciones bajo control nacional. Lejos de constituir una excepción, la reserva del cabotaje representa uno de los instrumentos más utilizados por los Estados para garantizar su autonomía logística, fortalecer el trabajo nacional, preservar capacidades estratégicas y asegurar la disponibilidad de flotas propias.

El cabotaje nacional no puede ser entendido exclusivamente como una actividad económica porque constituye un instrumento de integración territorial que permite conectar regiones, abastecer comunidades, reducir costos logísticos, promover el desarrollo de las economías regionales y fortalecer la presencia del Estado en todo el territorio nacional, al tiempo que resulta indispensable para garantizar la continuidad del transporte de bienes esenciales, sostener el comercio interior y consolidar una infraestructura logística acorde con la dimensión territorial de nuestro país.

En el presente, la Marina Mercante Nacional sufre una retracción sostenida y una significativa pérdida de participación en el transporte de cargas y en la prestación de servicios marítimos y fluviales, tanto internacionales como de cabotaje. Como consecuencia de ello, nuestro país depende cada vez más de

embarcaciones extranjeras para el transporte de cargas y la prestación de servicios especializados. Esta situación provoca una importante salida de divisas por el pago de fletes al exterior, limita la capacidad nacional para atender necesidades estratégicas y debilita una herramienta esencial para el ejercicio efectivo de la soberanía.

Lejos de revertir esta tendencia, las políticas adoptadas por el Poder Ejecutivo Nacional profundizan el deterioro del sector, incrementando la dependencia externa y afectando el entramado productivo vinculado al transporte por agua.

Un ejemplo de esto fue el Decreto N.º 340/2025, posteriormente rechazado por ambas Cámaras del Honorable Congreso de la Nación, que pretendió avanzar sobre uno de los principios históricos de la política marítima argentina al flexibilizar el régimen de cabotaje y ampliar la participación de embarcaciones extranjeras en actividades reservadas a la bandera nacional. Una medida que desprotegía al mercado interno, ponía en riesgo miles de puestos de trabajo y representaba un retroceso en materia de soberanía logística.

Lo que se encuentra en discusión no es únicamente el futuro de un sector productivo, sino la capacidad del Estado argentino para definir una política nacional de transporte por agua, garantizar el trabajo argentino, proteger una actividad estratégica y ejercer plenamente su soberanía sobre un territorio marítimo y fluvial cuya importancia geopolítica será cada vez mayor conforme siga avanzando el siglo XXI.

En este contexto, el presente proyecto propone la creación del Registro Especial Temporal del Cabotaje Nacional (RETCAN) como una herramienta transitoria destinada a recuperar capacidades estratégicas para la Nación. Su objetivo consiste en incrementar la cantidad de embarcaciones bajo control argentino, fortalecer la reserva del cabotaje nacional, reducir las asimetrías competitivas

que afectan a los armadores argentinos, promover el empleo registrado y favorecer el desarrollo de una Marina Mercante moderna, eficiente y competitiva.

La creación del RETCAN procura ampliar la disponibilidad de buques bajo control nacional sin resignar los principios que históricamente han orientado la política marítima argentina, contemplando instrumentos específicos destinados a corregir los desequilibrios regulatorios y competitivos existentes, otorgando prioridad a las embarcaciones incorporadas al registro frente a las autorizaciones excepcionales para la participación de buques extranjeros en el cabotaje, al tiempo que reafirma el carácter excepcional y transitorio de dichas autorizaciones, preservando el principio de reserva del cabotaje nacional.

El fortalecimiento de la Marina Mercante Nacional constituye una inversión estratégica para el desarrollo argentino. Cada buque incorporado bajo bandera o control nacional genera empleo directo e indirecto, fortalece las capacidades logísticas del país, mejora la competitividad del comercio exterior, contribuye a reducir la dependencia respecto de operadores extranjeros y consolida una infraestructura esencial para la integración territorial.

El carácter temporal del RETCAN constituye, además, una garantía adicional de razonabilidad y control. Su vigencia limitada permitirá evaluar objetivamente sus resultados, introducir los ajustes que resulten necesarios y asegurar la participación de todos los actores involucrados en el análisis de su continuidad.

En definitiva, el presente proyecto procura recuperar capacidades logísticas nacionales, fortalecer la Marina Mercante, consolidar la reserva del cabotaje, promover el empleo argentino y avanzar hacia una política fluvial y marítima coherente con la condición bicontinental del país y con los desafíos del escenario geopolítico actual.

La defensa de la soberanía no se limita a la protección de nuestras fronteras, también exige contar con los instrumentos necesarios para ejercerla efectivamente. En este sentido, un cabotaje nacional robusto constituye un pilar indispensable para garantizar la autonomía, la integración territorial y el desarrollo de la República Argentina.

Por las razones expuestas, solicitamos el acompañamiento del presente proyecto de ley.

Jorge Taiana

Sabrina Selva