



DECLARACION COJUNTA ARMADORES ARGENTINOS Y BRASILEÑOS AUTORIZADOS

“DEFENSA DEL ACUERDO BILATERAL SOBRE TRANSPORTE MARITIMO ARGENTINA-BRASIL / MERCOSUR”

Como consecuencia de fuertes versiones que circulan en la R. Argentina y dan cuenta de una eventual denuncia del Acuerdo sobre transporte marítimo suscripto entre la R. Argentina y la R. F. del Brasil, por parte del Brasil, los armadores argentinos y brasileños autorizados a operar en los tráficos cubiertos por la ley argentina N° 23.557 y decreto brasileño N° 99.040/90, reunidos en el Servicio de Transporte Marítimo Argentina-Brasil / Sede Buenos Aires y Comité de Río de Janeiro, consideran conveniente y necesario transmitir lo siguiente:

1. Las empresas navieras que participan de este Acuerdo, representan la casi totalidad de las Flotas Mercantes de ambos países; y estos tráficos marítimos, al igual que su proyección natural al Mercosur, sumado inescindiblemente a los cabotajes nacionales, constituye el eje y el norte del presente y futuro de ambas Marinas Mercantes, generadoras de inversiones de capital intensivo; y fuentes de trabajo para los tripulantes, astilleros y talleres navales nacionales.
2. Una perspicaz política para el desarrollo del comercio de bienes y servicios debe ponderar la necesaria presencia de los armadores locales, en este caso argentinos y brasileños. En nuestra opinión la importancia estratégica del sector que representamos, ha podido ser debidamente dimensionada por las respectivas autoridades nacionales, en oportunidad de negociarse el acuerdo de libre comercio entre el Mercosur y la Unión Europea, finalizado el 15 de julio de 2019.
3. La fuerte concentración internacional de la oferta de servicios de transporte marítimo, principalmente de contenedores, da cuenta de la desaparición de competidores locales y la consiguiente alza de los fletes marítimos. En general, las megaempresas de navegación internacional, que ostentan posiciones dominantes en el mercado mundial de fletes, operan en paraísos fiscales con exenciones de tributos y cargas fiscales y sociales; configurando así una “competencia desleal” para las empresas navieras regionales que matriculan sus buques en sus propios registros nacionales.



4. Desde hace varios años, el mercado internacional de fletes se define a partir de términos como Autopistas del Mar; Índices de conectividad; Servicios de transporte marítimo de corta distancia; e Integración vertical de los puertos, que tienen por objeto responder a las necesidades estratégicas de los grandes operadores logísticos internacionales, quienes deciden también cuándo atender, o no, los requerimientos de los cargadores de determinada área geográfica; sumado a ello, el contexto actual de la guerra comercial entre las grandes potencias mundiales.

A lo largo de la pandemia del COVID´19 -que viene atravesando el mundo- se hizo notar la estrategia de “blank sailings” (suspensión de servicios) desplegada por las navieras internacionales en detrimento de los intereses de los cargadores, quienes han visto aumentos récord en los fletes durante el año 2020; ratificándose así la necesidad de contar con una férrea política naviera nacional para para neutralizar esas prácticas desleales.¹

A la fecha y debido al posible impacto que la referida concentración del mercado tenga en los fletes durante la contracción que deviene de la pandemia del COVID´19 y la posterior recuperación, organismos internacionales como la CEPAL ya muestran su preocupación.²

5. El Convenio bilateral sobre transporte marítimo suscripto entre la R. Argentina y la R. F. del Brasil data del año 1985.

Posteriormente, los Estados Parte del MERCOSUR ratificaron su vigencia a través del Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del Mercosur (apartado 4 del Anexo sobre servicios de transporte terrestre y por agua (Apendice I- Anexos Sectoriales); y establecieron que el bilateral sea complementado por los correspondientes Compromisos Específicos emergentes del Programa de Liberalización del referido Protocolo. Es decir que, a través del paso del tiempo -y la envergadura de las obligaciones asumidas por los Estados Parte del Mercosur- el referido Convenio pasó a integrar la mesa de negociación del Mercado Común y cualquier alteración en la materia debe inexorablemente canalizarse a través del párrafo 2º del Artículo XX –

¹ GALLI, Emilio . TRADENEWS. Por qué los fletes marítimos están en niveles récord de hasta 4000 dólares por contenedor, ver en <https://tradenews.com.ar/por-que-los-fletes-maritimos-estan-en-niveles-record-de-hasta-4000-dolares-por-contenedor/> visitado el 26/01/21

² NACIONES UNIDAS. CEPAL. Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística, pág. 15, ver en https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/1/S2000497_es.pdf Visitado 01/02/21



Modificación o suspensión de compromisos³. En su defecto, se estaría lesionando la seguridad jurídica de los armadores argentinos y brasileños, autorizados a participar de este bilateral y que suscriben la presente Declaración Conjunta.

Este Convenio bilateral integra también los compromisos asumidos por Argentina, Brasil y el Mercosur en el ámbito de la negociación del Acuerdo de Libre Comercio MERCOSUR/UE, que contempla el acceso de los armadores extranjeros recién después de 10 años de entrada en vigencia del Acuerdo Biorregional. El acceso anticipado a estos mercados de servicios de transporte, también lesionaría la seguridad jurídica de los referidos armadores argentinos y brasileños.

6. No existen restricciones ni impedimentos en ninguno de nuestros países para que cualquier armador extranjero se instale y opere como armador nacional y regional.

Todos los argumentos hasta aquí vertidos ponen de manifiesto la necesidad y conveniencia de mantener la vigencia del Convenio sobre Transporte Marítimo Argentino-Brasileño.

Por otra parte, y dado que lo que está en juego es el futuro mismo de nuestras representadas, instamos a todos los organismos de ambos países que se encuentren evaluando este tema, que defiendan este instrumento de política naviera; que nos convoquen -a la brevedad- para ejercer nuestro derecho a ser oídos en el marco de los compromisos asumidos como Gobiernos Abiertos; y nos brinden acceso a las respectivas evaluaciones de impacto elaboradas, a fin de anticipar y abordar los principales efectos que la eventual denuncia del bilateral tendría para este sector productivo.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires / R. Argentina - Río de Janeiro / R. F. del Brasil, 8 de febrero de 2021.-

Dr. Mark Juzwiak
Presidente
COMITÉ RIO DE JANEIRO

Cap. Gustavo Roca
Presidente
SEMARBRA-SBA

³ Cada Estado Parte recurrirá al presente régimen sólo en casos excepcionales, a condición de que cuando lo haga, notifique al Grupo Mercado Común y exponga ante el mismo los hechos, las razones y las justificaciones para tal modificación o suspensión de compromisos. En tales casos, el Estado Parte en cuestión celebrará consultas con el o los Estados Partes que se consideren afectados, para alcanzar un entendimiento consensuado sobre la medida específica a ser aplicada y el plazo en que tendrá vigencia.