



Centro de Navegación
ARGENTINA

El cabotaje y la Marina Mercante en la Región. Un nuevo horizonte para el comercio exterior

**Hacia un nuevo concepto de cabotaje. Futuro y desarrollo del
comercio exterior argentino**

Alfonso Mingo Jozami

20 de marzo de 2024

Agenda

- 1. Cabotaje. Introducción**
- 2. Valoración. Contexto actual**
- 3. Promoción del sistema nacional**
- 4. Actualidad regional**
- 5. Pensar un nuevo sistema**
- 6. Beneficios de nuevo**
- 7. Conclusiones**



1. Cabotaje. Introducción

- **Decreto-Ley 19.492** (1944), ratificado por **Ley 12.980** (1947). Cumple **80 años**.
- La **navegación, comunicación y comercio** de **cabotaje nacional** serán practicados **únicamente** por **barcos argentinos** (art. 1º).
- **Navegación de cabotaje:** Tiene por objeto la **comunicación y el comercio entre puertos** de la **misma nación** y se realiza **sin perder de vista la costa** más que para acortar camino recalando de **cabo a cabo** (art. 55, ap. 9).
- **Cabotaje nacional: entre puertos** de la **República** exclusivamente (art. 55, ap. 10). **Cabotaje fronterizo:** por **acuerdos de reciprocidad**, se practica haciendo **escala** en las **costas** de **naciones limítrofes** (art. 55, ap. 11).
- El **privilegio recae** en la **bandera nacional no** sobre el **hecho técnico** de la **navegación (tránsito del buque)**, sino sobre el **objeto de comercio** de dicha navegación (**tráfico de carga y pasajeros y servicios a la navegación**).



2. Valoración. Contexto global

- **Beneficios del cabotaje:** reducción del **transporte carretero (deterioro de rutas, contaminación y congestión, siniestralidad)**; **menores** costos por **fletes**; y generación de **empleo** en el **sector marítimo y portuario**.
- **Mundo** cada vez más **globalizado, competitivo** y sujeto a cambios imprevistos: **“cisnes verdes”**.
- **Nuevo orden post II WW. Apertura comercial: GATT, GATTS. Creación** de la **OMC** (1995) vs. Jones Act 1920 (buques construidos, operados y tripulados por ciudadanos norteamericanos).
- **Inviabilidad** de **costos** operativos y de administración.
- **Reemplazo** de las **conferencias de fletes** y sistemas de **reservas de cargas** por marinas mercantes internacionales y **competencia internacional**. **Proliferación** de **registros** de **banderas de conveniencia**.



**Y la presión por
reducir costos
continuará...**



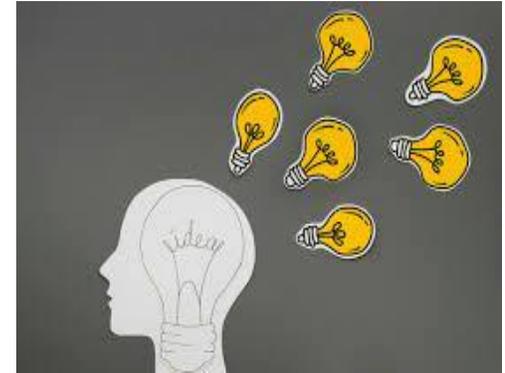
2. Valoración. Contexto nacional

- **Crítica** a la **definición técnica: tautología** entre **navegación** y **comunicación** (González Climent, 1952). **Excluye** la **navegación** a **otros territorios** más allá de las costas. (**¿Y MALVINAS?...**)
- La Argentina poseía **149 buques** de **bandera nacional (1991)**. **Liquidación** de **ELMA**. En **2007, 128 buques**. En **2024, 25 buques** (**pérdida del 84% en 30 años**).
- **Pérdida** de **transbordos** de **contenedores** en **Puertos Buenos Aires – Dock Sud (5%)** a manos de **Montevideo (50%)** para eludir las **restricciones** de la **ley**.
- **Necesidad** de un **sistema** de **cabotaje** con **equilibrio** entre la **protección** de la industria **nacional** y la **promoción** de la **competitividad** y la **eficiencia**.
- **Oportunidad** de **desarrollo** del **comercio interior** y **exterior** de la **Argentina** y de la **región**.



3. Promoción del sistema nacional

- **Dec. 1772/91. Suspensión provisoria** en la **matrícula nacional** de **buques de bandera argentina**, posibilitando su **inscripción en registros extranjeros** por 2 años. **Prorrogado** por **Decs. 2094/93 y 2733/93** hasta la **sanción de una ley**.
- **Dec. 1493/92 y Dec. 343/97. Tratamiento de bandera nacional a buques extranjeros arrendados a casco desnudo. Derogados** por **ley 25.230** (1999).
- **Mayor competitividad. Mayor capacidad de bodega. Pérdida de control y de fuentes de trabajo.** Medida de **naturaleza transitoria**. Prórrogas.
- **Dec. 1010/04. Deroga Dec. 1772/91** otorgando plazo de 2 años para el retorno de los buques al registro nacional. **Dec. 1022/06, prorroga** el plazo hasta el dictado de un **nuevo régimen legal** para la marina mercante.
- **Ley 27.419.** Desarrollo de la marina mercante nacional y la integración fluvial. **Promoción fiscal limitada** (subsidio **50%** del **impuesto** a los **combustibles** por 36 meses y **descuentos** sobre **contribuciones patronales**).



4. Actualidad regional. Brasil

- En **2021 denuncia Acuerdo Bilateral de Transporte** con Uruguay y la **Argentina**, con efectos **a partir** del 06.10.21 y **del 05.02.22**.
- **Búsqueda** de **reducción de costos** y **fomento** de la **competencia**.
- **Búsqueda** de **incremento** de **volumen de contenedores transportados** a 2 millones de TEUs **a partir** de un **incremento** del **40%** de **oferta de bodega**.



Actualidad regional. Chile

- **Proyecto de reforma de ley** con media sanción en Cámara de Diputados.
- Se **excluye** del **cabotaje** al **transporte** de **contenedores vacíos**.
- Las naves mercantes extranjeras que descarguen carga en puertos chilenos **pueden realizar cabotaje** entre puertos nacionales solo **en su ruta de salida**, conforme al itinerario informado previamente a la Autoridad Marítima y sin transportar más carga de cabotaje que la carga de comercio exterior descargada en puertos nacionales.
- Autorización de **cabotaje** a **buques extranjeros** de al menos 150 metros de eslora **por un año**, renovable una vez, **si no hay naves chilenas** en la ruta.



Actualidad regional. Perú

- El Cabotaje está reservado a las empresas navieras nacionales.
- En **2018**, se **abrió el cabotaje por 3 años** (hasta 2021), a todos los tráficos, **excepto** el **transporte marítimo** de **hidrocarburos** porque hay buques de bandera peruana.
- **Proyecto de ley de reforma**. Busca **consolidar** la **apertura definitiva** (sin plazo) del **cabotaje marítimo** en todos los tráficos de carga, **salvo líquidos a granel distintos al gas natural licuado**.



Sistemas alternativos

- **Sistema canadiense de cabotaje.** Mecanismo de **apertura temporal** a buques de bandera extranjera en **condiciones excepcionales** de **falta** de **competencia**.
- **Sistemas discriminados de tonelaje.**
- **Sistema de cabotaje regional.** Casos de la **Comunidad Económica Europea** o de la **Comunidad Andina de Naciones** en donde todos los buques de países miembros pueden hacer cabotaje en su territorio.



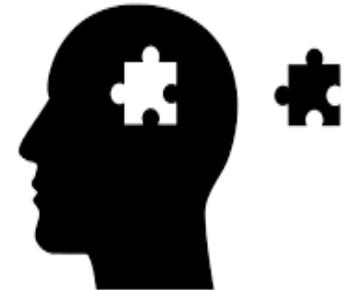
UNA VISIÓN DE FUTURO...



5. Pensar un nuevo sistema

- La **realidad obliga** a **repensar** la **noción** actual de **cabotaje** garantizando la **competitividad**.
- **Navegación: reemplazar navegación entre cabos** por **entre puertos de la República Argentina**.
- **Comercio: principio del transporte: acto derivado del acto comercial causal**. Si la **transacción mercantil** es **nacional**, el **transporte** es de **cabotaje**. Si es **internacional**, el **transporte** lo es **también**.
- **Diferenciación** entre el transporte destinado al **comercio interior nacional** entre puertos argentinos, del **transporte** para el **comercio exterior**, efectuado **entre puertos argentinos**, pero como **trayecto parcial** con **origen o destino** sea un **puerto extranjero (caso de los transbordos)**.
- **Exclusión** del **contenedor vacío** de la noción de mercadería **a los efectos del cabotaje**. Es un **equipo de transporte** a ser repuesto por su titular a disposición de otras operaciones de comercio exterior.
- Existieron **proyectos de ley** de **exclusión** del **cabotaje** entre **puertos patagónicos** y entre estos y **puertos de transbordo** (**contrario** al art. 12 de la **CN**: “**no pueden concederse preferencias a un puerto respecto de otro**, por medio de leyes o reglamentos de comercio”).
- **Cabotaje regional**. Explorar la creación de un **registro del MERCOSUR**, liberando el cabotaje a los buques de los países miembros, **garantizando** condiciones de **competitividad**. **Necesidad** de existencia de un **Mercado Común**.

Pensamiento lógico



Fomento de la Marina Mercante

- **Garantizar** la **subsistencia** y **desarrollo** de la **marina mercante** como **eje estratégico**.
- **Crear** un **régimen de promoción fiscal sin subsidios del Estado**: exención impositiva de tipo **“triple cero”**, aplicando alícuotas de **0%** al **IVA**, al **impuesto a las ganancias** y a las **ganancias personales**.
- **Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná** (Ley 24.385.). Los **países signatarios compatibilizarán** y/o armonizarán sus respectivas legislaciones en la medida que fuere necesario, para **crear condiciones de igualdad de oportunidad**, de forma tal que permitan simultáneamente la **liberalización del mercado**, la **reducción de costos** y la **mayor competitividad**.
- **Garantizar** el **flujo** de **hidrocarburos** a través de la **marina mercante**.

Otras medidas necesarias



- **Oportunidad** de **desarrollo** a través de la **incorporación** de **tecnología** y **sistematización de procesos documentales**.
- **Controles Aduaneros - Sistematización de Procesos.**
 - Simplificación de las operaciones de removido
 - Simplificación de las operaciones transbordos
 - Flexibilizar el régimen de admisión temporal de contenedores
 - Implementación del B/L electrónico
 - Implementación del B/L multimodal
- **Sin costo económico** (solo **voluntad política** y **decisión ejecutiva** para implementar dichos cambios).



CUSTOMS CONTROL

SEGURIDAD
JURIDICA



6. Beneficios de un nuevo paradigma de cabotaje

- **Equilibrio** entre **industria nacional** y **competitividad** en **beneficio** del **interés general** de la República Argentina.
- Una **nueva noción** en donde **todos ganen (win-win)**: **cargadores**, **puertos** (del litoral fluvial y marítimo), **armadores** y **trabajadores**.
- Beneficios para la **producción nacional**, el aumento de **exportaciones** y desarrollo de las **economías regionales**, la generación de **empleo** y el **ingreso de divisas** para todos los argentinos.
- Utilización de **capacidad de bodega** ociosa con **mayor regularidad** y generando **fletes más baratos**.
- Menor impacto al **medio ambiente**.
- **Impulso de la marina mercante**, garantizando condiciones de **competitividad**.
- Necesidad de **consenso**.



7. Conclusiones



- La situación del cabotaje y de la marina mercante en la Argentina necesitan una revisión estratégica.
- Necesidad de dotar de impulso y competitividad al sistema.
- Fomento de la Marina Mercante.
- Mejora de procesos.
- Beneficios para todo el sector y el país.

An aerial photograph of a dark blue ocean with a white wake from a boat stretching from the bottom center towards the horizon. The sky is a pale, hazy blue.

Muchas gracias

ajozami@cnav.org.ar

www.centrodenavegacion.org.ar