

**AGENDA POLÍTICA PARA LA ACTIVIDAD
MARÍTIMA, PORTUARIA Y EL COMERCIO
EXTERIOR ARGENTINO
(2023-2027)**

CABA, 20 de julio de 2023

CONTENIDOS

A) Introducción

B) Una agenda para el comercio exterior argentino

C) Agenda

- 1. Puertos y vías navegables**
- 2. Aduana**
- 3. VUCE. Ley de Transporte Multimodal**
- 4. Restricciones cambiarias y tributarias**
- 5. Fomento de la marina mercante y del cabotaje nacional**
- 6. MERCOSUR. Acuerdos de reserva de cargas**
- 7. Medidas de control sanitario y ambiental**
- 8. Medidas de control de seguridad**
- 9. Cruceros**
- 10. Gobernanza del Sector**

A. INTRODUCCIÓN

El Centro de Navegación, es una asociación civil con personería jurídica sin fines de lucro, fundada el 9 de mayo del año 1900. Desde entonces, agrupa como cámara a las Agencias Marítimas, empresas argentinas que realizan el agenciamiento de los buques de carga y cruceros dedicados al transporte de cargas y pasajeros fluvio-marítimo nacional e internacional, que movilizan más del 80% de las cargas de nuestro comercio exterior por las vías navegables y puertos argentinos y que transportan aproximadamente el 15% del total del turismo extranjero que arriba a la Argentina.

Desde nuestra institución, destacamos la importancia de alentar y facilitar el intercambio comercial con el resto del mundo. El comercio exterior constituye uno de los pilares fundamentales en los que se sostienen y desarrollan las economías de los países, comercio que, a nivel global, se efectúa en más de un 90% por medio del transporte acuático.

La Argentina necesita vender y comprarle al mundo. Llevamos más de 20 años sin crecer en comercio exterior, situación que, desde el punto de vista estratégico, nos desconecta del resto de las naciones, lo que hace más difícil el posicionamiento global de nuestros productos y servicios, como también la adquisición de los insumos y capitales necesarios para generarlos, entorpeciendo nuestro crecimiento productivo y económico.

La Argentina necesita explotar su perfil exportador para la colocación en los mercados externos de productos con mayor valor agregado –principalmente en el ámbito de la industria agropecuaria, energía convencional y verde, industria automotriz, metalmecánica y servicios-, para generar recursos genuinos y apuntalar el crecimiento de nuestra economía. Lo anterior, no será posible si no se articulan adecuadamente los mecanismos para promover, facilitar y expandir nuestro comercio exterior. No podemos seguir ostentando ser un país que castiga sus exportaciones vía retenciones.

En el mismo orden de ideas, la Argentina debe facilitar y eliminar las trabas a las importaciones, reconociendo que, más de un 80% de las importaciones, constituyen insumos y capital de trabajo necesarios para abastecer y completar los procesos de producción nacional y desarrollar nuestras exportaciones; mientras que el mínimo porcentaje de carga importada para consumo, alimenta la oferta de bienes al consumidor, manteniendo una sana competencia que habilita el acceso a bienes y servicios de calidad internacional a precios domésticos de equilibrio.

Los planes económicos basados en medidas de restricción del comercio exterior, tales como cepo cambiario, control de precios, cierre de las importaciones y entorpecimiento de las exportaciones, todas ellas implementadas para administrar los desequilibrios económicos en las cuentas públicas y mitigar el sostenimiento del déficit fiscal, comercial y de la balanza de pagos, han sido implementadas en la Argentina en múltiples oportunidades, habiendo fracasado en todos los casos, sin excepciones. El resultado fue siempre el mismo: crecimiento desenfrenado de la inflación, falta de competitividad, pérdida de capacidad productiva, aumento del desempleo y de los índices de pobreza.

La Argentina debe vitalizar su comercio exterior y no restringirlo. Debemos consolidar la competitividad y favorecer el crecimiento de nuestras exportaciones e importaciones lo que, en conjunto, favorecerá el desarrollo de la producción nacional y de las economías regionales, el ingreso de divisas por millones, la generación de empleo y el bienestar social para todos los argentinos.

Nuestro sector necesita consolidar hoy los lineamientos de modernización y apertura que se perfilaron en nuestro país durante el inicio de la década de los 90' como medidas de primera generación, y que permitieron superar décadas de atraso y trabas regulatorias.

En cumplimiento del mandato otorgado por nuestra Comisión Directiva, y del principal objetivo del Centro de Navegación, cual es el fomento y desarrollo de la navegación y el comercio entre la Argentina y el resto del mundo, emitimos con espíritu patriótico el presente documento de trabajo, que es de carácter público y de libre difusión, a los efectos de hacer llegar a las autoridades intervinientes, actores del sector y a la totalidad del arco político, aquellas principales medidas de segunda generación que nuestra cámara considera imprescindibles y estratégicas para mejorar y hacer más competitiva a la actividad marítima y portuaria en nuestro país y fortalecer así nuestro comercio exterior de cara un próximo gobierno nacional (2023-2027), pero por sobre todo, concibiéndolas como elementos constituyentes de una misma actividad esencial, sensible y prioritaria para la economía nacional, que debe erigirse en auténtica Política de Estado, que trascienda a mediano y largo plazo, potenciando el desarrollo logístico integral y el crecimiento económico en beneficio de todo un país.

Nuevamente, debemos definir un horizonte de grandes realizaciones, capaz de recrear la esperanza de toda la Argentina.

B. UNA AGENDA PARA EL COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO

Nuestra economía presenta un doble problema externo: exporta poco y debe mucho. El mundo desconfía del uso dado a los fondos recibidos, de la estrategia de inversión y de la capacidad del país de cumplir con sus compromisos, lo que ha generado un cese de las fuentes de financiamiento, agravando el problema. Desde 1975, el país solo representa el 0,4% de las exportaciones mundiales, prácticamente sin impacto en el globo. Para aumentar la capacidad productiva y exportadora, debemos aumentar nuestros niveles de competitividad y, en este sentido, la logística es un capítulo central.

En la Argentina, más allá de algunos avances de los últimos años en materia de energías renovables, la oferta energética es todavía dependiente de los recursos fósiles, al tiempo que la oferta de cargas está muy concentrada en el transporte carretero (caro y con externalidades en materia de congestión, contaminación y siniestralidad), en detrimento de medios de transporte alternativos, como el ferrocarril o el transporte por agua marítimo y fluvial, ya sea de cabotaje o internacional.

Desde los países centrales, la industria marítima de avanzada ya está trabajando en la producción de fuentes alternativas de combustibles verdes, factor exacerbado por la guerra Rusia-Ucrania, de forma tal de que Europa occidental pueda prescindir de seguir dependiendo del gas ruso para alimentar su economía. Es así que los grandes puertos del norte de Europa (Amberes, Rotterdam y Hamburgo), ya están preparando su infraestructura para recibir hidrógeno verde y otros tipos de combustibles verdes.

Se presenta entonces una doble oportunidad para la Argentina. Por un lado, la posibilidad de cambiar su matriz doméstica de transporte, volcándola al transporte por agua, ganando así eficiencia y competitividad. Por otro lado, el aprovechamiento de sus condiciones naturales -costa, sol y viento-, de forma tal de convertir al país en productor de energías

renovables, tanto para alimentar las economías de los países europeos y del resto del mundo, como para abastecer también de combustibles a la industria marítima del futuro.

Desde nuestros puertos, podemos crear nodos exportadores de energía y servicios con valor agregado. Para ello, será clave la inversión en infraestructura y la adecuación de los marcos regulatorios necesarios para alentar el comercio exterior argentino. Para ello, será fundamental contar también con una adecuada política económica, fiscal y monetaria, orientada a estabilizar el tipo de cambio y la inflación y a evitar distorsiones, que favorezcan el intercambio comercial, la expansión productiva y la generación de empleo.

Consecuentemente, proponemos la siguiente Agenda compuesta de diez puntos que incluyen acciones a ser tenidas en cuenta para abonar la consecución del objetivo trazado: 1. Puertos y Vías Navegables; 2. Aduana; 3. VUCE. Ley de Transporte Multimodal; 4. Restricciones cambiarias y tributarias; 5. Fomento de la Marina Mercante y del transporte por agua de cabotaje; 6. Mercosur. Acuerdos de Reserva de Cargas; 7. Medidas de Control Sanitario y Ambiental; 8. Medidas de Control de Seguridad. Actividad Esencial; 9. Cruceros; 10. Gobernanza del Sector.

C. AGENDA

1. PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES

a) Puertos

Los puertos representan una pieza vital y estratégica para el crecimiento y dinámica de las economías nacionales y regionales, constituyendo nodos interactivos con los buques y las cargas.

A este respecto, cabe señalar que, en la Argentina, luego de la implementación en la década de los noventa del proceso de Reforma del Estado y la sanción de la Ley de Actividades Portuarias 24.093, se alcanzó un desarrollo y eficiencia de la industria sin precedentes. Dicho proceso fue posible gracias a la aplicación de los siguientes principios rectores: Desmonopolización, Desregulación, Descentralización, Provincialización, Privatización y Libre Competencia.

Asimismo, el éxito del resultado encontró eco en que la ley dispuso las bases necesarias para que el PEN efectuara, más que la “transferencia”, la debida “restitución” a título gratuito a las Provincias, del dominio y la administración de los puertos, respetando así los lineamientos federales de nuestra propia Constitución Nacional, en virtud de lo cual, las Provincias conservan todo el poder no delegado expresamente a la Nación.

Por medio de la implementación generalizada del Sistema *Landlord Port* y la proliferación del modelo de entes públicos no estatales (consorcios de gestión), se afianzó un modelo exitoso aplicable a los puertos estatales, separando las funciones de administración y explotación de los puertos, alentando a que la primera sea encarnada por la autoridad portuaria y que la gestión de las infraestructuras y servicios quede a cargo de los privados (mayoritariamente por medio de la aplicación del régimen legal de concesiones).

Asimismo, el sistema legitimó y alentó la figura de los puertos particulares, en terrenos fiscales o de propiedad privada, modelo aprovechado principalmente *up river*, como un eslabón más de la cadena logística aplicada a la producción y exportación de graneles agropecuarios.

Estas herramientas, combinadas, permitieron que la Argentina pudiera desprenderse del mote de “Puerto Sucio” que lamentable y justamente le cupo durante muchos años, logrando la reactivación de los puertos provinciales sin necesidad de vender puertos de dominio público, la modernización de infraestructuras, la aplicación de la libre competencia entre puertos, una mayor inversión para el desarrollo y crecimiento del sector, el aumento exponencial de la productividad y la disminución de costos y riesgos; todo ello, en beneficio del comercio interno y comercio exterior del país.

En la actualidad, habiendo transcurrido más de treinta años desde la génesis de dicho proceso, vale considerar e implementar una nueva noción de puerto, que no se limite más a la sola gestión de las infraestructuras y a su interacción con los medios de transporte (acuático y terrestre) y con las cargas.

Conforme lo alientan la UNCTAD y la OEA (Ley Modelo de la CIP), hoy cabe aplicar una nueva definición de Puerto, basada en el concepto de puerto como nodo de desarrollo del comercio e industria de su zona de influencia. Hoy cabe aplicar la noción de *Smarts Ports* y de *Port Community Systems*, como nuevos sistemas de desarrollo y expansión de la industria y del comercio a través de los puertos, respetando los ejes de sostenibilidad ambiental, responsabilidad social y de integración Puerto - Ciudad.

Esta nueva coyuntura, además de generar fuertes desafíos, abre nuevas e importantes oportunidades para la Argentina, como ser la exploración y desarrollo de la producción de energías renovables (hidrógeno verde, entre otras) y el crecimiento de la producción existente de energías fósiles (Vaca Muerta), aprovechando la extensión del litoral marítimo y fluvial de la Argentina y sus condiciones climáticas favorables para ello.

Dichos modelos productivos, requieren de la creación de nuevos y modernos puertos a los cuales integrar como parte de su proceso productivo y desde los cuales exportar energía a Europa y otras regiones, y desde los cuales abastecer la demanda que insumirá la propia industria de transporte acuático, la cual está evolucionando a pasos acelerados hacia la aplicación de combustibles verdes.

Asimismo, durante los años venideros, la Argentina deberá afrontar los procesos de relicitación de los puertos de contenedores más importantes del país: Buenos Aires y Dock Sud (debiendo previamente relicitar de la Vía de Navegación Troncal).

Consecuentemente con lo anterior, hoy más que nunca, la Argentina necesita de la profundización del diálogo público-privado, de forma tal de sentar las políticas y bases normativas que hagan posible este desarrollo y modernización tan necesarios para nuestro país. En este sentido, resulta prioritario trazar una política portuaria nacional en coordinación con la política económica y aduanera del país, respetando los principios de autonomía provincial y libre competencia, para convertirla en una verdadera Política de Estado.

A este efecto, cabe considerar la creación de un Consejo Consultivo Portuario bajo la órbita de la Autoridad Portuaria Nacional (Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante), como órgano de consulta integrado por actores públicos y privados del sector, garantizando una visión de equilibrio.

Desde dicho foro, podrían planificarse y gestionarse diversas acciones, como también incorporarse Recomendaciones Generales Guía (a nivel presupuestario, ambiental, seguridad, calidad, capacitación y otras), buscando que sean aplicadas por todos los puertos en forma uniforme, en cumplimiento de la política estratégica portuaria federal.

En este sentido, cabría contemplar la creación de un Fondo Federal Portuario de ayuda financiera para proyectos estratégicos provinciales e integrado por determinadas partidas asignadas por la Ley de Presupuesto al Ministerio de Transporte, y que dichos fondos sean liberados en base al cumplimiento de un sistema de *scoring* para medir la performance de los puertos provinciales por lo que refiere a la aplicación de las Recomendaciones Generales Guía, debiendo cumplirse con resultados mínimos como condición previa para poder aplicar a las erogaciones del Fondo Federal Portuario.

De esta forma, se cumpliría al mismo tiempo con un doble objetivo: (i) desarrollo de los puertos provinciales; y (ii) resguardo del cumplimiento de una política portuaria federal.

b) Hidrovía Paraguay - Paraná

El Centro de Navegación, efectúa las siguientes observaciones y recomendaciones en representación de las Agencias Marítimas, empresas argentinas que realizan el agenciamiento de los buques de carga y cruceros que transitan las vías de navegación que integran el Sistema de Navegación Troncal (SNT), movilizándolo la casi totalidad de las cargas de importación, exportación y de pasajeros, utilizando para sus operaciones los puertos argentinos ubicados en el litoral fluvial del Río de la Plata, Río Paraná y Río Uruguay; buques que, además, son los usuarios directos del SNT y que pagan sus peajes.

Desde el año 2019, el CNAV viene pronunciándose respecto de la necesidad de relicitar la Hidrovía, presentando ante las Autoridades diversos estudios de análisis técnico y tarifario con relación a los tramos Santa Fe-Océano, Santa Fe al Norte y al Canal Magdalena, bajo el lineamiento general de una concesión a diez (10) años, prorrogable, con una traza a 38 pies en toda la vía y la revisión del peaje, respetando un sistema de concesión por adjudicación a riesgo empresario y sin el aval del Estado, conforme los propios lineamientos propuestos por el Decreto 949/2020.

Desde el punto de vista técnico, destacamos que la Hidrovía requiere en forma urgente de más obras: profundización (más calado), ancho de solera, zonas de pases y de cruce, con el fin de evitar congestionamientos y disminuir el tiempo de tránsito de buques, generando (a) mayor eficiencia en el uso de bodegas up-river; y (b) mayor eficiencia en los tiempos de la navegación. En este sentido, se acompaña el estudio y propuesta técnica desarrollado en conjunto con la Cámara de Practicaje y Pilotaje, considerando una traza a 38 pies.

Desde el punto de vista tarifario, se requiere implementar una nueva fórmula, que abone la posibilidad de bajar el costo del peaje para todos los buques, en forma equitativa, en el corto y en el mediano plazo. En la actualidad, el sistema de tarifación por TRN, calado de diseño de buque y de cortes en secciones de la distancia recorrida, generan distorsiones para distintos tipos de embarcaciones, además de no representar un valor objetivo, como el esfuerzo de dragado y balizamiento proporcional.

A partir de los datos de tránsito, procedimos a realizar una nueva propuesta de fórmula basada en el TRN, pero reemplazando el esquema de corte en secciones por uno que pondere la distancia efectiva recorrida en kilómetros; aplicando además distintos coeficientes y estableciendo un tope máximo de tarifa aplicable, con el fin de reducir las

distorsiones de la fórmula actual. De esta forma, el costo tarifario en los buques que deban realizar trayectos más extensos, como los graneleros y buques tanques, se verá compensado ampliamente con la profundización de la traza, lo que permitiría la optimización de uso de bodega a un menor costo por embarcación, propiciando así un esquema en donde todos ganan (win-win).

Por lo que refiere a la administración de la Hidrovía, cabe considerar la necesidad de contar con un Órgano de Control con presupuesto y cuadros técnicos capacitados, financiado con el producto del peaje, que permita el desarrollo constante de la infraestructura y la generación de estadísticas para un análisis de mejora continua.

La implementación de estos tres ejes en simultáneo, permitiría un flujo de buques más grandes, potenciando la competitividad de los fletes, alentando nuestras exportaciones e importaciones por medio del transporte de contenedores, productos agroindustriales, energía, industria automotriz y metalmecánica, entre otras; como también el transporte de pasajeros de cruceros, lo que, en su conjunto, fomentaría la producción nacional y las economías regionales, el ingreso de divisas y la generación de empleo.

c) Peaje Santa Fe al Norte

Por lo que refiere al peaje implementado en el tramo de la Vía Navegable Troncal que va desde Puerto Santa Fe hasta Confluencia, cabe referir que el Centro de Navegación apoya toda iniciativa de mejora de las infraestructuras de los puertos y vías navegables argentinos, sujeto a la aplicación de las siguientes consideraciones:

1. Todo cobro de peaje debería estar precedido de una contraprestación directa y efectiva que lo justifique. En este caso, obras de dragado de profundización y mantenimiento, ensanche y balizamiento, entre otras, las cuales, a su vez, deberían contemplar las reales necesidades de los usuarios de dicha vía navegable, la seguridad de la navegación, el impacto ambiental y también cómo estas obras impactarán en el desarrollo de nuestros puertos como *hub* regional.
2. El monto a ser cobrado a los usuarios por medio de dicho peaje, debería ser razonable y guardar directa relación con la contraprestación y servicio a ser brindados a los usuarios.
3. La implementación del peaje debe respetar los términos y condiciones del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) suscripto con las Repúblicas de Bolivia, Federativa del Brasil, Paraguay y Oriental del Uruguay (ley 24.385) y demás normativa de aplicación.
4. Consideramos prioritario y estratégico evaluar la implementación de un nuevo peaje en toda la extensión de la Hidrovía, por medio del estudio y re-licitación para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema, tanto por su señalización, como por las tareas de dragado y redragado y mantenimiento.
5. Para lo anterior, señalamos una vez más la conveniencia de respetar un sistema de concesión por adjudicación a riesgo empresario y sin el aval del Estado, conforme los lineamientos propuestos por medio del Decreto 949/2020.

d) Canal Magdalena

Sobre el particular, atento la inexistencia de informes técnicos recientes que sean concluyentes en cuanto a las ventajas de la navegación por esta vía y, considerando por

otro lado, la urgente prioridad de definir los lineamientos de un nuevo contrato de concesión relativo a la VNT, señalamos la conveniencia de analizar la cuestión del Canal Magdalena en un segundo nivel de prioridad, por separado y en forma complementaria a la VNT, mediante la consideración de los análisis de factibilidad técnica, ambiental y financiera correspondientes.

En este sentido, se adjunta el documento “Vía de Navegación Troncal – Análisis Tarifario de una posible concesión del Canal Magdalena”, para que sea tenido en cuenta por la Autoridad en el marco de una eventual licitación para la ejecución de las tareas de dragado de apertura, señalización y mantenimiento del sistema en el denominado Canal Magdalena, desde el par de Señales N° 22 (Km 143,900) del canal Punta Indio - zona denominada “El Codillo”, hasta la isobata que define los once (11) metros de profundidad inicial; de conformidad con lo dispuesto por el Decreto 949/20, la Res. MT 33/21, la Res. MT 103/21, la Res. MT 201/21 y la Res. 942/22.

El trabajo de análisis considera los costos inherentes a los trabajos de manutención del SNT, observando asimismo los parámetros necesarios para la obtención de un sistema tarifario que permita una operación eficiente, sustentable y sostenible del SNT, bajo la premisa básica de que la inversión para las obras de apertura del canal, de aproximadamente USD 250 millones, se contempla a cargo del Estado Nacional de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Presupuesto, por lo que las tarifas indicadas no contemplan la amortización de capital, ni el costo de financiamiento de la inversión.

Se destacan las siguientes conclusiones principales del trabajo:

- La necesidad de considerar la Hidrovía como una sola vía navegable (VNT + CM), lo que requiere considerar su impacto como un todo.
- La solución óptima para el ejercicio de tarifación del Canal Magdalena pasaría por realizar una concesión común como parte de la Hidrovía y no en forma aislada. Desde el punto de vista de los ingresos, ello eliminaría la necesidad económica de tener que arbitrar en el tránsito para mantener un nivel de retorno estable. Desde el punto de vista operativo, una draga de 6.000m³ de cántara prevista para tareas de mantenimiento del Canal Magdalena, sólo tendría trabajo durante sesenta (60) días por año en promedio, haciendo ineficiente su utilización específica a esta obra.
- Una concesión común permitiría poner el foco en la eficiencia de la administración conjunta del tráfico en la VNT, dejando de lado los factores antes mencionados.

e) Otras vías navegables

El Centro de Navegación alienta el estudio y desarrollo de nuevas vías navegables en la Argentina, de forma tal de potenciar la navegación por agua (fluvial y marítima), tanto de cabotaje, como regional y de ultramar.

En este sentido, cabe considerar que el transporte acuático constituye el medio de transporte por excelencia y el de mayor eficiencia, a través del cual se mueve más del 90% del comercio global, y cuya utilización respecto de otros medios de transporte -como por ejemplo el camión-, contribuye al cuidado del medioambiente, reduciendo la huella de carbono, la congestión y el nivel de siniestralidad durante el transporte.

Anexo 1: Puertos y Vías Navegables

- 1. Trabajo de análisis técnico (2019) y tarifario (2020) de la Hidrovía**
 - 2. Consideraciones aplicables a una extensión del contrato de concesión (2021)**
 - 3. Consideraciones aplicables al tramo Puerto Sante Fe – Confluencia (2022)**
 - 4. Análisis tarifario de una posible concesión del Canal Magdalena (2023)**
 - 5. Rechazo frente a un eventual aumento de peaje de la Hidrovía (2023)**
-

2. ADUANA

La función básica de la Aduana, constituye en prestar el servicio de control del comercio internacional. En este sentido, se proponen las siguientes medidas, de forma tal que la Autoridad pueda seguir cumpliendo con dicha misión, en forma más eficiente, modernizando y sistematizando los flujos de información y documentación y actualizando su normativa a la realidad de los avances operativos y tecnológicos, facilitando el intercambio del comercio y bajando costos para toda la cadena logística.

a) Intercambio digital, eliminación formato papel. Estandarización de los requerimientos y procedimientos en todos los puertos del país

Motivado por la situación de pandemia del COVID-19, la realidad operativa del comercio exterior aceleró el proceso que ya existía, de migrar sus sistemas documentales eliminando el papel y la presencialidad hacia sistemas de transferencia electrónica de datos, o al menos de mínima, de digitalización de documentación (*paperless*), lo cual fue receptado por muchas autoridades en nuestro país, incluyendo la Aduana.

Se requiere que dicha iniciativa se conserve y profundice, de forma tal de estandarizar los requerimientos y procedimientos en todos los puertos del país, garantizando uniformidad de criterios y seguridad jurídica, propiciando el ahorro de costos y la competitividad de nuestro comercio exterior.

Principalmente, señalamos la necesidad de eliminar el requerimiento de presentación física del B/L y considerar la implementación del B/L electrónico, conforme la iniciativa presentada por este Centro ante la Aduana.

Destacamos que estas propuestas se efectúan considerando las recomendaciones realizadas por la Organización Mundial del Comercio (“OMC”), la Organización Mundial de Aduanas (“OMA”) y la Organización Marítima Internacional (“OMI”). Asimismo, cabe señalar que durante 2023, las principales líneas navieras de contenedores (MSC, MAERSK, CMA-CGM, HAPAG LLOYD, ONE, EVERGREEN, YANG MING, HMM y ZIM), sellaron un compromiso global para digitalizar el 50% de los B/L en un plazo de 5 años y contar con un B/L completamente digital y estandarizado en 2030.

La Argentina no puede quedar fuera de este proceso global y debe preparar sus sistemas para subirse a la gestión del e-B/L, de forma tal de resguardar y fortalecer su competitividad.

La iniciativa es técnica y legalmente viable y solo requiere modificar la reglamentación aduanera y no una ley formal, ya que, la Ley de Navegación solo contempla como

requisito para los B/L, la firma a secas, sin restringirlo a la firma ológrafa, y, por otro lado, el Código Civil y Comercial de la Nación contempla la firma digital y electrónica.

b) Reingeniería de declaraciones aduaneras sumarias

Por medio de las RG AFIP 4278 y 5110, se dispuso la reingeniería de las declaraciones aduaneras sumarias, habiéndose implementado ya la correspondiente a la Información Anticipada de los Manifiestos de Carga de Importación y de los Manifiestos de Desconsolidación para la vía acuática.

Conforme lo anterior, sería necesario continuar con los trabajos correspondientes al resto de las declaraciones aduaneras, de modo tal de completar la informatización tanto del circuito de importación, como del de exportación; y con ello, cumplir con el objeto de armonizar los requisitos relativos a la información anticipada sobre los movimientos de cargas, a fin de facilitar el comercio y aumentar la certidumbre y predictibilidad en la cadena logística internacional de acuerdo a los lineamientos dispuesto en el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (SAFE) de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

c) Informatización del MIC-DTA Fluvial

Como parte del diálogo y acciones en cooperación público-privado mantenidas entre la Aduana y el Centro de Navegación, nuestra institución ya implementó y puso a disposición de todos los ATA (socios o no socios del Centro) la plataforma Mercuria, desde la cual pueden cumplir con la obligación de efectuar el registro del MIC-DTA (Manifiesto Internacional de Carga/Documento de Transporte Aduanero) fluvial electrónico, lo cual ya es una realidad por lo que refiere a las operaciones de exportación punto a punto, conforme el cronograma de implementación establecido por la Aduana.

Habiendo avanzado en conjunto con la Autoridad Aduanera en la exclusión de los campos requeridos de los valores de flete, seguro y mercadería FOB, conforme lo comunicado a los ATA vía SICNEA de fecha 13.12.22, se destaca la importancia de resguardar dicho criterio de cara al futuro, de forma tal de resguardar su viabilidad operativa.

Se resalta además la importancia de aplicar el MIC/DTA en forma recíproca con el resto de los países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, de forma tal de evitar perder competitividad en las operaciones marítimo-fluviales de la Argentina y la pérdida y transferencia de operaciones de transbordo desde los puertos argentinos hacia Montevideo.

d) Facilitación de operaciones de transbordos y cabotaje de contenedores

Resulta necesario considerar una enmienda a la RG AFIP 3433 por lo que refiere a transbordos, para establecer un proceso sumario con controles de selectividad inteligentes, resguardando la función del control aduanero, evitando al mismo tiempo la pérdida de ventanas operativas de buques, que implican extra costos para la carga, puertos y barcos y pérdida de competitividad de nuestro comercio exterior, habiéndose registrado una constante pérdida de transbordos que migraron al Puerto de Montevideo (principalmente por lo que refiere a operaciones desde y hacia Paraguay).

Asimismo, se detecta la misma problemática asociada a los transbordos y operaciones de cabotaje hacia Ushuaia. Hoy la Argentina cuenta solamente con un buque utilizado en el

transporte de cabotaje y en las operaciones de transbordo de contenedores, mercaderías sueltas y pallets desde Puerto Buenos Aires y Dock Sud hacia Ushuaia. Resulta fundamental poder resguardar las ventanas operativas de dicho buque, por medio de mecanismos de selectividad que permitan efectuar los controles correspondientes, pero garantizando a la vez que la mercadería pueda ser embarcada en tiempo y forma y sin demoras o pérdida del viaje.

Se proponen como soluciones alternativas, aplicar un precinto botella y efectuar los controles intrusivos en destino final. Asimismo, por lo que refiere a las operaciones de removido, se propone revisar la reglamentación vigente, considerando aplicar una declaración electrónica o remito de carga (similar al terrestre), por cuanto muchas veces no se cuenta con servicio aduanero entre punto y punto nacional para la verificación de la carga, lo que obliga a tener que recurrir a personal del servicio aduanero de la jurisdicción más cercana, lo que se traduce en el pago de viáticos, hotel y en demoras operativas que atentan contra esta modalidad de transporte y alientan el uso del camión.

e) Régimen de admisión temporal de contenedores

La pandemia del COVID-19 ha generado un colapso y congestión logística en todos los puertos del mundo, ralentizando los tiempos de reposicionamiento de contenedores vacíos, al mismo tiempo que se registró un aumento exorbitante de su demanda.

Se solicita eliminar las restricciones de plazos del sistema de admisión temporal para su importación y exportación, o de mínima, computar dichos plazos no desde el arribo del buque (tal el sistema vigente), sino desde que el ATA vuelve a tener disponibilidad jurídica y física del contenedor, eliminando asimismo el pago de derechos, lo que posibilitaría su posicionamiento en lugares alejados del interior y su utilización en apoyo de emprendimientos estratégicos de desarrollo nacional, tal el caso de Vaca Muerta.

La limitación al libre ingreso y egreso de contenedores a y desde nuestro territorio aduanero y la penalización por el incumplimiento de los plazos involucrados, atenta contra la posibilidad de contar con mayor cantidad de esos equipos de transporte en nuestro país para ponerlos a disposición de nuestro sector productivo y exportador.

Asimismo, se solicita la eliminación del doble registro de contenedores actualmente existente (ATA y operador de contenedores), y simplificar la información declarada a la recibida por la Aduana vía Manifiesto informatizado.

f) Reaprovisionamientos de combustible (bunker) y de provisiones

Se recomienda establecer un método de declaración jurada del ATA, con la debida información del caso, que permita aprovisionar adecuadamente a los buques de carga. En la actualidad, hay una instrucción que ha facilitado la operatoria, pero vemos necesario perfeccionar los procedimientos y dar mayor intervención al ATA en su carácter de auxiliar del servicio, para hacer más dinámico y efectivo el sistema, tal y como ya se ha logrado implementar para buques cruceros.

g) Zonas Francas

Se proponen dos medidas básicas para dotar al sistema de mayores ventajas tanto para la exportación como para la importación e integrarlo con el resto de la cadena logística. Por un lado, integrar los puertos con las zonas francas (ejemplos: Villa Constitución y La

Plata), respetando el sistema de otorgamiento de concesiones. Por otro lado, modificar la actual limitación de Ley de Zonas Francas 24.331, que impide el ingreso al territorio aduanero general o especial de mercaderías industrializadas y con valor agregado producido en las zonas francas -excepto por los bienes de capital que no registren antecedentes de producción en el territorio aduanero general o especial-, exigiendo su exportación a terceros países.

Esta limitación, constituye una de las causas principales de la falta de inversión y desarrollo en este instrumento aduanero ya consolidado con éxito en países hermanos tales como Uruguay o Colombia, limitando la actividad a depósitos de almacenaje de mercaderías de importación a bajo costo. La eliminación de dicha prohibición, permitiría una mayor integración con los puertos, la carga y con la propia industria local, respecto con la cual, con una visión acertada y estratégica de las cosas, cabría constituir un modelo productivo de complementación y no de anulación.

En otras palabras, el abanico de pymes ubicado en la región de una zona franca, bien podría impulsar su crecimiento dando un salto de calidad productivo a través de su integración con la cadena productiva de la zona franca. Las cadenas de valor no deberían dañar la industria nacional, sino potenciarla, generando insumos para industrias radicadas en el territorio aduanero general o especiales a costos más competitivos, fomentando la actividad de dichas industrias.

Por último, cabe referir la necesidad de reglamentar la Ley de Zonas Francas, garantizado al sistema de ventajas tributarias en forma integral y dotándolo de mayor viabilidad y claridad operativa.

Las Zonas Francas son instrumentos de promoción del comercio, la producción, el empleo y la integración regional en condiciones de competitividad. Se presenta entonces el desafío de transformar el marco legal que regula las Zonas Francas, en aras de cumplir sus propios objetivos, con fines productivos y de exportación de bienes y servicios.

Anexo 2: Aduana

- 1. Trabajo de análisis de implementación del e-B/L (2021)**
- 2. Trabajo de análisis de implementación del MIC/DTA electrónico (2022)**
- 3. Informe situación de transbordo (2022)**
- 4. Propuesta de reforma del régimen de contenedores (2023)**

3. VUCE. LEY DE TRANSPORTE MULTIMODAL

a) Ventanilla Única de Comercio Exterior

Desde el Centro de Navegación, consideramos el desarrollo e implementación paulatina y sostenida de la anhelada Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) como un elemento fundamental y necesario para modernizar y mejorar la competitividad del comercio exterior argentino.

Si bien resulta atinado que una tarea tan compleja y ambiciosa como lo es la conformación de la ventanilla única, recaiga en una sola autoridad (VUCE), entendemos que dicha responsabilidad ha de ser la de conformar un órgano de coordinación de las distintas

iniciativas desarrolladas con el mismo fin por las diversas autoridades y actores privados que integran el sector y la cadena logística.

En este sentido, destacamos la conveniencia de seguir la lógica de creación de la VUCE “desde abajo para arriba” y no “desde arriba para abajo”. En otras palabras, señalamos como virtuosos los desarrollos informáticos llevados adelante por la Aduana, la PNA, SENASA, Sanidad y Migraciones y las distintas interfaces creadas para conectar al sector privado; para que los mismos sean luego entrelazadas por la propia VUCE bajo un idioma común.

Observando cómo gran parte del mundo ya se modernizó, podemos avanzar en la implementación de un sistema inteligente de transferencia electrónica de datos entre los actores del comercio exterior, evitando caer en errores conceptuales que costaron a otros países años de esfuerzo y mucho dinero.

La solución para alcanzar estándares robustos de comunicación electrónica requerirá de un grupo de trabajo público-privado, que garantice el accionar soberano y de control de la autoridad, con sus propios sistemas y desarrollos, resguardando en simultáneo la información comercial y confidencial de los actores privados en sus propios sistemas. Las conexiones o interfaces entre los distintos sistemas públicos y privados definen hoy el nivel de eficiencia de las comunicaciones y gestión logística de cada país.

Naturalmente, que lo anterior debe guardar armonía con el plan general estratégico ya trazado por la VUCE, dando asimismo participación al sector privado para alimentar dicha evolución y avanzar hacia el estadio deseado.

b) Ley de Transporte Multimodal

Cabe considerar la conveniencia de avanzar en una enmienda a la Ley de Transporte Multimodal de Mercaderías 24.921 y en su reglamentación, aún pendiente.

Dicha norma, contempla la aplicación del transporte multimodal para la importación, pero no para la exportación. La posibilidad de tener un solo B/L para toda la operación de transporte, nuevamente generaría una mejora en eficiencia de las operaciones de documentación y de la logística en general, aplicada tanto a la importación como a la exportación, contribuyendo con ello al impulso y desarrollo del transporte integrado y a una mejora de competitividad de la cadena logística.

La medida sería de gran utilidad para las cadenas de valor productivas, tanto en su circuito de importación, como de exportación, bajando costos y alentando el desarrollo del transporte acuático de cabotaje y el transporte multimodal en la Argentina (ver pto. 5).

4. RESTRICCIONES CAMBIARIAS Y TRIBUTARIAS

a) Restricciones Cambiarias

Hacemos referencia a las recientes medidas de restricción de acceso al mercado de cambios adoptadas mediante las Comunicaciones “A” 7746 y 7771 del Banco Central de la República Argentina (BCRA), que modifican la Norma de Exterior y Cambios,

impidiendo la normal remesa de los fletes percibidos por las agencias marítimas en esta plaza por cuenta y orden de sus principales beneficiarios en el extranjero.

Asimismo, hacemos referencia al DNU 377/23 mediante el cual el Poder Ejecutivo Nacional estableció que queden alcanzados por la aplicación del impuesto PAIS la adquisición en el exterior de los servicios de fletes y otros servicios de transporte por operaciones de importación o exportación de bienes, o su adquisición en el país cuando sean prestados por no residentes, identificados con el Código del Régimen Informativo Contable Mensual para Operaciones de Cambio BCRA S04, S30 y S31, con aplicación de una alícuota del 7,5%.

Señalamos con absoluta preocupación la aplicación de dichas medidas, ya que las mismas imponen un sistema completamente disruptivo con la realidad operativa básica y generalizada a nivel global de las operaciones y flujos del comercio exterior y el transporte marítimo, perjudicando no solo a las agencias marítimas, sino también a despachantes, agentes de carga, transportistas, productores, consumidores, importadores y exportadores.

En este sentido, cabe referir que, la remisión de los pagos que corresponden a los conceptos “S02. Servicios de fletes”¹ o “S04. Otros servicios de transportes”, es desde siempre efectuada por el Agente Marítimo al Armador radicado en el exterior en el marco de un contrato de transporte internacional, sin restricciones, de acuerdo con lo regulado bajo la Norma de Exterior y Cambios del BCRA, accediendo a la compra y giro de divisa, de conformidad con los montos recibidos en Pesos por los clientes residentes en el país pagadores de dichos fletes y servicios de transporte.

Por medio del nuevo régimen, se impone en forma irrazonable, para las remesas de efectuadas por agentes locales que recauden en el país fondos correspondientes a servicios prestados por no residentes en concepto de fletes y otros servicios de transportes a contrapartes vinculadas, que las mismas se concreten recién a partir de los noventa (90) días corridos desde la fecha de efectiva prestación del servicio.

Dicha situación, se agrava aún más por la exigencia de tener que contar con SIRASE en estado "APROBADA" (cuyo otorgamiento puede demorar hasta sesenta (60) días), como requisito previo a la remesa de los servicios de fletes y otros servicios de transporte, con impacto tanto para empresas vinculadas como no vinculadas. Y como corolario de lo anterior, se agrega la reciente imposición del impuesto PAIS a los fletes, con una alícuota del 7,5% dispuesta por decreto, lo que convierte a la medida en cuestionable, no solo porque aumenta los costos del transporte internacional (perjudicando al productor y al consumidor argentino), sino también porque invade facultades indelegables propias del Congreso, como ser la atribución de legislar en materia tributaria.

A este respecto, conforme fuera expresamente anticipado a todas las autoridades por nuestra institución, en el contexto reinante de inestabilidad cambiaria e inflación, y con fletes cuyo valor en promedio bajaron un 70% respecto de 2022, las medidas en cuestión no hacen más que alentar en forma obligada a los armadores de buques y agencias

¹ Mediante la Comunicación “A” 7789 del BCRA, se dio de baja el código de concepto “S02” (Fletes), siendo el mismo reemplazado, con aplicación para las operaciones cursadas desde el 12.06.23, inclusive, por los siguientes nuevos conceptos:

- S30 “Servicios de fletes por operaciones de importaciones de bienes”.
- S31 “Servicios de fletes por operaciones de exportaciones de bienes”.

marítimas a que cambien su condición de cobro de los fletes, aceptando únicamente pagos en el exterior, decisión ya adoptada y comunicada públicamente por varias empresas, atento la imposibilidad de que puedan financiar la diferencia de costo de esos fletes y absorber el riesgo cambiario e inflación durante el “parking” de noventa (90) días, con más el plazo de sesenta (60) días que puede insumir la aprobación de la SIRASE. Lo anterior, alimentado además por la aplicación de un impuesto del 7,5% del valor de flete.

Cabe resaltar que dicho cambio de paradigma genera un encarecimiento de los fletes para nuestros exportadores e importadores (productores y consumidores), ya que ello los obliga a que deban cumplir con los pagos en divisa en el exterior, en vez de poder hacerlo en nuestro país, al tipo de cambio oficial.

Asimismo, como consecuencia de lo anterior, es probable que varias empresas marítimas opten por saltarse a nuestros puertos como escala, encareciendo en consecuencia los costos de nuestro comercio exterior, lesionando los intereses de los actores que conforman la cadena logística y productiva, con aumento de costos y pérdida de competitividad para la importación y exportación, lesionando la producción nacional y las economías regionales, produciendo desabastecimiento, pérdida de miles de puestos de trabajo e ingreso de divisas por millones para nuestro país, generando paradójicamente el efecto diametralmente opuesto al supuestamente buscado por el nuevo sistema.

Por último, consideramos importante señalar la improcedencia de que, desde las distintas autoridades, se emitan normas o solicitudes tendientes a recabar información referente a “tarifas” de fletes.

Lo anterior, por dos razones. Por un lado, porque dicha información constituye información comercial privilegiada y confidencial de cada agencia marítima y respecto de la cual este Centro está ajeno, por su función institucional. Por otro lado, por la simple razón de que los fletes no constituyen tarifas reguladas, sino precios que son concertados en forma privada y que fluctúan día a día y caso a caso de conformidad con las reglas de libre mercado y competencia aplicadas a nivel global, resultando entonces la compulsa de imposible cumplimiento.

La situación de las reservas argentinas es dramática, y de eso nadie tiene dudas, pero tomar al comercio exterior como rehén y sacrificarlo como resorte cortoplacista, no puede ser nunca una solución viable.

En virtud de lo anterior, se requiere en forma urgente que se revierta el estado de situación impuesto por medio de la nueva normativa, excluyendo a los servicios de transporte del SIRASE, del impuesto PAIS y de cualquier otra restricción o gravamen, permitiendo a las Agencias Marítimas efectuar libremente las remesas correspondientes a los pagos de los fletes y servicios facturados por cuenta y orden de los Armadores, de conformidad con la normativa cambiaria aplicable, sin que las mismas queden supeditadas al previo y obligatorio cumplimiento de plazo o condición algunos.

Solicitamos esta medida, en sintonía con lo requerido por casi todas las cámaras e instituciones que nuclean y representan a importadores, exportadores, productores, comerciantes, transportistas y auxiliares del comercio exterior, a fin de garantizar el normal flujo del comercio exterior argentino, evitando que los Armadores opten por fijar directamente como política el cobro y pago de fletes fuera del país, lo que provocaría que nuestro mercado de transporte sea definido, negociado y arbitrado en el exterior, convirtiendo a la Argentina en “Puerto Sucio”, lesionando los intereses de todo un país.

Anexo 4: Restricciones Cambiarias

- 1. Nota CNAV 027/23 (21.04.23)**
 - 2. Nota conjunta intercámara (26.04.23)**
 - 3. Nota CNAV 035/23 (05.05.23)**
 - 4. Nota CNAV 052/23 (19.05.23)**
 - 5. Informativo CNAV 089/23 (12.06.23)**
-

b) Restricciones Tributarias (IIBB)

Los agentes marítimos actúan como representantes de los armadores de buques ante las diversas autoridades, cumpliendo con los arts. 193 y 194 de la Ley de Navegación 20.094.

Sin embargo, al momento de registrar y pagar gastos originados por gestiones efectuadas por cuenta y orden de dichos armadores relacionados a servicios conexos contratados por operaciones de transporte internacional (puertos, terminales portuarias, etc.), sufren indebidamente percepciones de ingresos brutos en CABA, Buenos Aires y Santa Fe -entre otras jurisdicciones-, restándole así competitividad al comercio exterior argentino.

Lo anterior, aun cuando resulta manifiesto que dichas gestiones se efectúan por cuenta y orden de un tercero -armador del buque- cuya actividad -el transporte internacional- NO constituye actividad gravada con este impuesto, conforme es ratificado expresamente por las propias normas locales de las provincias.

Además, en cualquier caso, el agente marítimo jamás asume obligaciones ni responsabilidades a título personal por las contrataciones efectuadas por cuenta y orden de los armadores de buques a quienes representan, exclusivos titulares de las relaciones jurídicas establecidas y beneficiarios de los servicios brindados al buque.

Cabe destacar que este criterio fue ratificado por la propia ARBA a través de sendos Informes emitidos como consecuencia de las consultas oportunamente efectuadas por el Centro de Navegación con relación a la improcedencia de efectuar retenciones de IIBB a las Agencias Marítimas por los fletes cobrados en el país por cuenta y orden de los armadores de buques internacionales.

No obstante lo anterior, en la práctica, los entes recaudadores provinciales siguen efectuando dichas percepciones, las cuales, por otro lado, no guardan proporción en muchos casos con la propia capacidad contributiva de las agencias marítimas, generándose así situaciones de elevados créditos fiscales, con los cuales se pueden abonar desde 14 hasta 250 veces el importe tributario mensual, produciendo a los agentes marítimos un perjuicio financiero irreparable.

En este último sentido, se destaca que resulta imposible para muchas agencias marítimas trasladar o absorber la percepción de ingresos brutos acumulada, lo que la torna lisa y llanamente en una carga tributaria que impacta directamente sobre la renta, máxime si se considera el contexto de extrema inflación actual, convirtiéndose así, de acuerdo con la realidad económica, en un segundo impuesto a las ganancias que se suma al impuesto a la renta ya tributado a nivel nacional, gravándose dos veces un mismo concepto en exceso de las facultades provinciales, contrariando la ley y la Constitución Nacional.

Consecuentemente, resulta necesario que los órganos recaudatorios provinciales emitan los actos administrativos correspondientes, de forma tal que (a) se ratifique la improcedencia de efectuar percepciones de IIBB a las Agencias Marítimas en los pagos efectuados por cuenta y orden de terceros (Armador) por servicios conexos al transporte internacional brindados a favor de los buques; y (b) se aclare expresamente que los prestadores de servicios conexos deben abstenerse de practicar percepciones a los Agentes Marítimos.

Anexo 4: Restricciones Tributarias

- 1. Nota CNAV 111/22 dirigida a ARBA (2022)**
- 2. Nota CNAV 021/23 dirigida a la AGIP (2023)**
- 3. Nota CNAV 053/23 dirigida a la APISF (2023)**

5. FOMENTO DE LA MARINA MERCANTE Y DEL CABOTAJE NACIONAL

El Centro de Navegación comparte y apoya todas las iniciativas que permitan el crecimiento y fortalecimiento de la Marina Mercante, siempre que estas actividades se traduzcan en emprendimientos que se realicen con inversiones genuinas, asumidas con capital a riesgo empresario, que, eventualmente, tengan acceso al crédito y/o alicientes impositivos -sin subsidios del Estado-, como herramientas idóneas para que sean impulsores de la reactivación deseada y necesaria para favorecer el desarrollo y fortalecimiento del transporte por agua y el crecimiento del comercio exterior argentino.

En tal sentido, señalamos que, de manera de poder alcanzar con éxito el fin buscado, resulta necesario implementar medidas de consenso que abonen la competitividad del sistema de bandera nacional, propiciando un marco regulatorio estable, aplicable a mediano y largo plazo, con aceptación entre todos los actores del sector.

Consecuentemente, a continuación, se proponen algunas medidas a ser tenidas en cuenta en una posible modificación de la Ley de Desarrollo de la Marina Mercante Nacional 27.419, para impulsar nuestra marina mercante y dotarla de mayor competitividad.

(a) Régimen de Promoción Fiscal

Referimos a las medidas de promoción fiscal y subsidio contempladas en los artículos 10 y 12 de la ley 27.419. Más allá de los plazos allí contemplados y su falta de reglamentación que limitan su aplicación, se recomienda obviar la aplicación de subsidios a cargo del Estado -con el consecuente costo que una medida de dicha índole acarrea para el tesoro nacional-; y, por el contrario, considerar la posibilidad de aplicar, en forma permanente, un sistema de exención impositiva parcial del tipo “triple diez”, aplicando alícuotas de 10% al IVA, 10% al impuesto a las ganancias y 10% a las cargas sociales.

Más aún, respecto del IVA, cabría considerar un escenario de máxima, por medio de la aplicación de una exención del 100% de la alícuota en el transporte de cabotaje, replicando el sistema pautado para el rancho de embarcaciones afectadas al tráfico o transporte internacional o pesca (cfr. ley 23.966, art 7, inc b); y ley 26.028, art. 6, inc. b).

Asimismo, cabría considerar actualizar el régimen laboral vigente, de forma tal de dotar a la marina mercante nacional de condiciones similares a las que imperan actualmente en Paraguay, que tal y como resulta de público conocimiento, ha tenido un crecimiento exponencial y sostenido durante las últimas décadas en su marina mercante.

(b) Incorporación de buques y artefactos navales

Se recomienda extender los plazos para la incorporación a la bandera argentina de buques y artefactos navales nuevos y usados por medio de su importación definitiva para consumo con arancel 0% (cfr. arts. 13 y 14, ley 27.419).

Se alienta asimismo revisar las limitaciones impuestas a las locaciones de buques a casco desnudo, tanto en su plazo como en su tonelaje (cfr. arts. 20 y 22 de la ley), ya que, por medio de este instrumento, se extiende una mayor oferta de bodega para las exportaciones argentinas, favoreciendo al mismo tiempo, la creación de puestos de trabajo para tripulantes argentinos.

El objetivo ha de ser el fomento de una flota mercante privada de bandera argentina para incentivar el transporte acuático (marítimo y fluvial), medio de transporte de mayor eficiencia y cuidado para el medioambiente, creando condiciones de mayor competitividad y reducción de costos para el comercio exterior argentino, alentando el crecimiento de la economía y el desarrollo de nuestra sociedad.

(c) Peaje de la Vía de Navegación Troncal

Con referencia al peaje pagado por los buques que transitan la Vía de Navegación Troncal (Hidrovía Paraná-Paraguay) y, en general, para cualquier otra vía marítima o fluvial que en el futuro pudiera estar gravada con peaje, se propone considerar una tarifa preferencial o bien directamente la eximición del cobro del peaje para el transporte de cabotaje.

Entiéndase que, de conformidad con el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) incorporado a nuestra legislación mediante la ley 24.385, se garantiza la igualdad de tratamiento entre las condiciones de navegación de los buques de bandera de los países signatarios (cfr. art. 6).

Ahora bien, ello no obsta a que se disponga una tarifa preferencial al cabotaje regional respecto de la tarifa aplicable al transporte internacional de ultramar.

(d) Controles Aduaneros - Sistematización de Procesos

Con el fin de mejorar la competitividad de los buques de bandera en operaciones de cabotaje e internacionales, se propone revisar en conjunto con la Autoridad Aduanera distintos procesos, resguardando la función del control aduanero, buscando al mismo tiempo su simplificación, para generar ahorro de tiempos y costos, de conformidad con los lineamientos propuestos por el Acuerdo de Facilitación de Comercio.

- ✓ *Removido.* Se propone revisar la reglamentación vigente, considerando aplicar una declaración electrónica o remito de carga (similar al terrestre), por cuanto muchas veces no se cuenta con servicio aduanero entre punto y punto nacional para la verificación de la carga, lo que obliga a tener que recurrir a personal del servicio aduanero de la jurisdicción más cercana, lo que se traduce en el pago de viáticos y hotel y en demoras operativas que atentan contra esta modalidad de transporte y alientan el uso del camión.

- ✓ *Transbordos.* Hoy la Argentina cuenta con tan solo un buque utilizado en el transporte de cabotaje y en las operaciones de transbordo de contenedores, mercaderías sueltas y pallets desde Puerto Buenos Aires y Dock Sud, hacia Ushuaia. Resulta fundamental poder resguardar las ventanas operativas de dicho buque, por medio de mecanismos de selectividad que permitan efectuar los controles correspondientes, pero garantizando a la vez que la mercadería pueda ser embarcada en tiempo y forma y sin demoras o pérdida del viaje, lo que atenta contra los costos del transportador, de su operador, de los puertos involucrados y de la propia carga. Una alternativa, podría pasar por aplicar un precinto botella y efectuar los controles intrusivos en destino final.
- ✓ *Régimen de Admisión Temporal de Contenedores.* Cabe referir la conveniencia de avanzar sobre la eliminación del régimen de admisión temporaria de contenedores internacionales limitado a un plazo de permanencia de 480 días. Se propone la modificación reglamentaria, con el fin de potenciar el shipping y el comercio exterior argentino y evitar que las líneas marítimas -incluyendo las líneas de bandera que efectúan transporte de cabotaje- sufran perjuicios económicos innecesarios que atenten contra su competitividad como consecuencia de restricciones operativas, y el consecuente impacto negativo que esta problemática produce para todo el comercio exterior argentino. En virtud de ello, se propone la eliminación en la reglamentación de todo plazo limitante de la libre circulación de los contenedores de matrícula extranjera, tal lo implementado en la Ley Multimodal de Brasil 9.611, de fecha 19 de febrero de 1998. En el peor de los casos, que el cómputo de dicho plazo sea a partir de la posibilidad del ATA de poder disponer físicamente del contenedor y no desde el arribo del buque (Res. ANA 1870/87 y 869/93).
- ✓ *B/L electrónico.* Se propone explorar la implementación del B/L electrónico. Este sistema, ya fue implementando por la gran mayoría de las líneas marítimas que operan contenedores a nivel global y regulado por muchos países. Ello posibilita la interacción de todos los eslabones de la cadena logística, entre sí y con la Autoridad, garantizando seguridad, celeridad y transparencia en un sistema basado en la transferencia electrónica de datos, estandarizando los requerimientos y procedimientos en todos los puertos del país, generando ahorro de tiempos de gestión y baja de costos en nuestro comercio exterior. Cabe referir que este Centro ya ha elevado una propuesta en este sentido a la Autoridad Aduanera para efectuar este desarrolla a nivel nacional.
- ✓ *B/L multimodal.* Cabe considerar la conveniencia de avanzar en una enmienda a la Ley 24.921 de Transporte Multimodal de Mercaderías y en su reglamentación, aún pendiente. Dicha norma, contempla la aplicación del transporte multimodal para la importación, pero no así para la exportación, eje fundamental para el desarrollo de la marina mercante nacional. La posibilidad de tener un solo B/L para toda la operación de transporte, nuevamente propicia una mejora en eficiencia de las operaciones de documentación y de la logística en general, aplicada tanto a la importación como la exportación, contribuyendo con ello al impulso de la flota de bandera, bajando costos.

(e) Transporte de Cabotaje – Interconectividad entre puertos argentinos

Por último, cabe referir que distintos armadores y agencias marítimas, en conjunto con terminales portuarias y autoridades portuarias, están desarrollando alternativas de transporte de cabotaje flexible, ágil y eficientes, lo cual resulta de gravitante importancia para el impulso de la marina mercante nacional, de las economías regionales y del comercio exterior argentino.

En este sentido, referimos al reciente desarrollo efectuado por uno de nuestros socios, de un servicio quincenal que conecta al Puerto de Santa Fe con el Puerto La Plata, cargando mercaderías con procedencia de Brasil y destino final Asia, constituyendo una muy interesante alternativa para exportadores e importadores.

Se recomienda favorecer e impulsar el diálogo entre los actores de la cadena logística, a saber, carga, barcos y puertos, de forma tal de buscar mayores y mejores soluciones de interconectividad de rutas fluviales y marítimas para el transporte entre los puertos argentinos.

(f) Régimen para el interés de la carga

Respecto del régimen establecido en el art. 25 de la ley 27.419, cabe referir que el mismo aplica para las cargas marítimas y/o fluviales originadas desde o destinadas a los organismos del Estado nacional, incluyendo la Administración Pública Nacional y sus organismos descentralizados, por las cuales se deberá dar prioridad a buques y artefactos navales de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina.

En este sentido, cabe aclarar que, de conformidad con dicho precepto, quedan fuera del alcance de su aplicación, las sociedades anónimas con participación del Estado Nacional, tales como YPF o ENARSA, más aún cuando su composición accionaria resulta mixta y/o cuando sus acciones cotizan en bolsa.

Consecuentemente, el transporte por agua de cargas originadas desde o destinadas a dichas sociedades, podrá realizarse en buques de bandera extranjera, sin que necesariamente deba priorizarse a los buques de bandera nacional.

(g) Sentido de la competitividad

Como postulado general, cabe señalar que la Ley de Marina Mercante debe procurar fletes competitivos y priorizar la bandera nacional en la medida que exista capacidad operativa y de oferta de bodega por parte de esta. Caso contrario, dicha prioridad debería ceder al resto de la oferta disponible, evitando que, en ningún caso, la carga pueda quedar como rehén de un sistema que entorpezca la normal aplicación de las excepciones al régimen de cabotaje para garantizar el transporte acuático desde y hacia nuestros puertos.

En términos generales, resulta deseable, a efectos de poder dotar de mayor competitividad al sistema y alentar las economías regionales y el transporte de cabotaje, que la prioridad de los buques de bandera, traiga aparejado, como condición ínsita, la igualdad o mejora de precios respecto del resto de la oferta disponible en el mercado de buques.

Se sugiere evitar los esquemas de prioridad sin competitividad; y sí reemplazarlos por un esquema de derecho de preferencia (*first refusal right*), en virtud del cual se de prioridad a los buques de bandera nacional en la medida que empaten o mejoren los precios del

resto de la oferta existente en plaza para brindar el servicio requerido por la carga, evitando así que esta deba acarrear con los costos de cualquier privilegio o prioridad.

Anexo 5: Fomento de la Marina Mercante y del Cabotaje

1. Nota CNAV 062/23 dirigida a la SSPV NyMM

6. MERCOSUR. ACUERDOS DE RESERVA DE CARGAS

a) Acuerdo Bilateral de Transporte Argentina-Brasil

Por medio de las leyes 18.348 y 23.557, se aprobaron los sucesivos Acuerdos sobre Transporte Marítimo existentes entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil. Mediante los mismos, se reservaba el tráfico bilateral Argentina-Brasil a los buques de bandera de ambos países, creándose una conferencia para administrar el tráfico, quedando ello a cargo de un Ente Público No Estatal denominado Servicios de Transporte Marítimo Argentina/Brasil (SEMARBRA), entre cuyos miembros figuran algunos armadores nacionales.

El sistema, contemplaba la notificación a dicho ente de las solicitudes de *waiver* efectuadas por la carga ante la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, por el transporte a ser efectuado entre dichos países utilizando buques de otras banderas. Notificado de dichas solicitudes, el SEMARBRA debía confirmar si existían buques de banderas argentina o brasilera, disponibles para efectuar dicho tráfico.

En octubre de 2020, el sistema pretendió, en una medida de facto, establecer para la resolución de dichas solicitudes, un plazo de veintiún (21) días para confirmar si existían barcos disponibles de dichas banderas, lo cual perjudicaba las operaciones del comercio exterior por lo desmedido de la extensión de dicho plazo, entorpeciendo el flujo y encareciendo los costos de las exportaciones e importaciones. Finalmente, a instancias de varias protestas, entre ellas, las del Centro de Navegación, la medida se retrotrajo.

Por medio de nota de fecha 03.02.21, la Embajada de Brasil notificó a la Cancillería de la Argentina la decisión del gobierno del Brasil de no renovar el Acuerdo Bilateral de Transporte, con efectos a partir del 05.02.2022. Asimismo, Brasil hizo lo propio con el gobierno del Uruguay respecto del acuerdo bilateral oportunamente suscripto con dicho país, con efectos a partir del 06.10.2021.

Al respecto, cabe señalar que la decisión de Brasil resulta legítima y soberana, no siendo pasible de reversión, en la medida que no confluya la voluntad política bilateral.

En este sentido, más allá de si Brasil y la Argentina deciden reflowar el acuerdo bilateral para privilegiar a sus buques de bandera en dicho tráfico, cabe considerar que todo procedimiento de solicitud de *waiver* aplicable, debe ser instrumentado para que sea sencillo, expeditivo y transparente, que constituya una solución para la carga, velando por la mejora de la competitividad del sistema.

Como reflexión general, cabe considerar la conveniencia de resolver este tipo de acuerdos a nivel regional y no bilateral, privilegiando un mismo sistema entre todos los países socios del MERCOSUR, considerando asimismo el impacto que un acuerdo de esta naturaleza pueda tener a efectos de instrumentar el cierre del Acuerdo MERCOSUR-UE.

Anexo 6: Mercosur. Acuerdos de Reserva de Cargas

1. Nota CNAV 105/20 dirigida a la SSPV NyMM (2020)

2. Nota CNAV 004/22 dirigida a la SSPV NyMM y a la DGA (2022)

7. MEDIDAS DE CONTROL SANITARIO Y AMBIENTAL

a) SENASA

a.1) Sistema de control de aptitud de carga de bodegas y tanques de buques

Después de cumplirse casi cinco (5) años de vigencia del “*Sistema de control de aptitud de carga de bodegas y tanques de buques y barcasas para exportación de granos, sus productos y subproductos*” regulado por la Res. 693/2017 –modificado por la Res. 813/2019 y complementado por la Res. 861/2020-, y sin que durante dicho período existiera ningún reclamo, queja, o incidente con un país de destino o comprador de la carga transportada, el SENASA dictó la Res. 708/2022, aprobando un nuevo sistema, con la introducción de modificaciones trascendentes sobre el modelo hasta entonces vigente.

El nuevo Sistema, fue lanzado luego del cierre de la Consulta Pública 443, la cual mereció diversas observaciones y el rechazo por parte de este Centro de Navegación, en forma conjunta con otras Cámaras representativas de los actores intervinientes del sector y coordinadas por la *Maritime Anti-Corruption Network* (MACN).

En términos generales, las reformas incorporadas son consideradas innecesarias; amplían de manera irrazonable el alcance de las inspecciones; y promueven una descentralización de funciones que generará mayor heterogeneidad de criterios y discrecionalidad.

Puntualmente, se destaca la involución en los siguientes puntos:

- ✓ Se extiende la aplicación del sistema en forma obligatoria a todas las bodegas, tanques de buques y barcasas destinados a la carga de granos, sus productos y subproductos, con destino a la exportación, a excepción de los aceites. Previamente, se requería esta intervención sólo en los casos que se transportaran cargas con requerimiento de aprobación Fitosanitaria del SENASA.
- ✓ Se modificaron los procedimientos de supervisión y selección de casos en los que intervienen los inspectores del SENASA, estableciendo que podrán realizarla tanto en muelle o eventualmente en rada, dentro de un porcentaje mínimo del 20% y máximo del 30%. Se ha variado a su vez el proceso interno otorgando autonomía a las delegaciones locales para el ejercicio de esta y otras funciones.
- ✓ El esquema sancionatorio prevé en forma irrazonable la responsabilidad solidaria de las agencias marítimas junto con la entidad certificadora a la cual le fue asignado el trabajo, por los incumplimientos verificados. Lo anterior, aun cuando nada puede reprocharse a la agencia marítima con relación a eventuales inconsistencias o incumplimientos que puedan verificarse, sencillamente porque escapan a la órbita de las funciones del Agente Marítimo como representante del armador del buque, normadas bajo la Ley de Navegación 20.094.

Se sobrentiende que la reforma mencionada, además de reprochable por innecesaria, irrazonable y propensa a generar mayor discrecionalidad, erosiona los logros anteriormente alcanzados a dicho efecto, lesionando la competitividad del transporte por agua y la exportación de productos agropecuarios desde la Argentina, recomendándose retrotraer este sistema en los términos anteriores a su reforma normativa.

a.2) Gestión de Residuos Orgánicos Regulados

Durante 2021, el SENASA inició la Consulta Pública 413 relativa a la reforma del Programa de Residuos Orgánicos Regulados, el cual fue rechazado por parte del Centro de Navegación junto con otras entidades intervinientes en el sector, cuyos argumentos fueron desoídos, derogándose finalmente la hasta entonces vigente Res. 77/2019 y siendo reemplazada la misma por la Res. 645/2021.

Respecto de la reforma normativa, se efectúan las siguientes observaciones:

- ✓ La gestión técnica de los residuos a bordo de los buques de navegación marítima está ampliamente normada en el Convenio MARPOL 73/78 de la Organización Marítima Internacional (OMI), el que en su Anexo V (Basuras) comprende a todos los buques de tráfico internacional cuyos residuos orgánicos pudieren generar algún tipo de amenaza para la sanidad animal o vegetal.
- ✓ Las modificaciones efectuadas por la regulación del SENASA, contradicen lo dispuesto por el Convenio MARPOL -que constituye una norma de mayor precedencia y que, por ello, debiera priorizarse-, asumiendo el SENASA potestades de inspección con una gran discrecionalidad para intervenir a bordo de los buques y dejando de lado el principio de intervención de la PNA en dicho control, acorde al Convenio MARPOL, que evitaba la superposición de controles y la aplicación de diferentes criterios técnicos. En caso de observarse la necesidad de mayores controles, solo procedería impulsar su concreción por parte de la PNA, conforme procedimientos estandarizados por la OMI.
- ✓ Cabe agregar, además, que no se registran estudios o estadísticas puntuales que demuestren a nivel nacional o internacional que los residuos normales de los buques hayan afectado o generado la existencia de riesgos fácticos desde el punto de vista zoofitosanitario, lo que pudiera justificar este cambio regulatorio que contiene intervenciones más restrictivas para la operación de los buques, produciendo mayores dificultades, demoras y extra costos en su operación.

Por lo expuesto, se recomienda retrotraer este sistema en los términos anteriores a su reforma normativa, evitando modificar los procedimientos y principios de fondo que, además de estar contemplados por una norma de carácter internacional y de mayor jerarquía, en este tema, han introducido una clara mejora en la previsibilidad, transparencia técnica y costos de operación de los buques operados en puertos argentinos, en beneficio de toda la cadena logística y de la competitividad del comercio exterior de nuestro país.

a.3) Tarifario SIG-RES

Referimos al sistema de actualización del tarifario del SENASA aplicado en el SIG-RES en cumplimiento de lo establecido en el Programa de Residuos Orgánicos Regulados, el cual, en la actualidad, no cuenta con un respaldo documental publicado, que permita a las

agencias marítimas comprender los ajustes tarifarios, que se introducen regularmente en el cuadro tarifario, ni mucho menos poder justificarlos ante sus clientes armadores.

El cuadro tarifario aplicado está integrado por dos componentes principales. Por una parte, los “Aranceles”, que se actualizan en forma anual y son publicados por el SENASA mediante una resolución (siendo la última vigente la Res. 542/2022); y, por otra parte, los “Servicios Extraordinarios Requeridos (SER)” y “Trámite Urgente (TU)”, que se modifican prácticamente en forma mensual, dado que están enlazados a las actualizaciones que por paritarias se establecen en el SENASA acorde al Convenio Colectivo de Trabajo y la normativa interna aplicables.

Si bien los Aranceles son publicados por norma y por ello son de libre y público acceso; al momento de su cobro, se añaden los componentes SER y TU que según cada caso puedan corresponder, y sobre los que no se emite ninguna publicación y/o notificación previa, no existiendo previsibilidad de los ajustes, ni tampoco el debido soporte documental que lo respalde, de forma tal que las agencias marítimas puedan solicitar ni justificar a sus principales, las sumas correspondientes para su debido pago.

Esta coyuntura ha generado que varios armadores de buques reclamen a las agencias por no entender los aranceles que deben ser pagados, lo que genera falta de seguridad jurídica y riesgo de pérdida de operaciones en puertos argentinos por falta de claridad.

Ante lo expuesto, resulta necesario que el SENASA emita el acto administrativo correspondiente, a efectos de que todos los conceptos tarifarios sean de acceso público y publicados en forma previa a su aplicación, ya sea por norma, publicación en la web del SENASA y/o notificación en detalle, dotando así al sistema de claridad, previsibilidad y transparencia, todo ello, en beneficio de la competitividad de nuestro comercio exterior.

Por último, cabe señalar la necesidad de replicar el criterio de claridad, celeridad y transparencia de las tarifas y sus actualizaciones aplicables a los servicios prestados por todas las autoridades intervinientes en el sector, de forma tal de garantizar seguridad jurídica y competitividad al comercio exterior argentino.

Anexo 7: Medidas de Control Sanitario y Ambiental - SENASA

- 1. Nota conjunta intercámara dirigida al SENASA (12.08.22)**
- 2. Nota CNAV 106/22 dirigida al SENASA (01.12.22)**
- 3. Nota CNAV 029/23 dirigida al SENASA (28.04.23)**
- 4. Nota CNAV dirigida al SENASA y a la PNA (25.03.21)**
- 5. Informativo CNAV 064/22 (23.02.22)**
- 6. Nota CNAV 057/21 dirigida al SENASA (15.07.21)**
- 7. Nota CNAV 058/23 dirigida al SENASA (21.06.23)**

b) SANIDAD DE FRONTERAS

b.1) Clorado de Aguas en Lastre

Nos referimos a la regulación de clorado de aguas en lastre de buques prevista en la Res. 1333/92 del Ministerio de Salud y publicada en el Boletín Oficial por medio de la Resolución N° 159/99 de ese mismo Ministerio.

En efecto, dicha resolución contemplaba una serie de medidas para la prevención de la epidemia del cólera, entre las cuales estaba incluida el clorado de los tanques de aguas de lastre de buques; aguas utilizadas como elemento de estabilidad y regulación de calado en los buques, mediante el ingreso o egreso mecánico de agua de la vía de navegación. Sin embargo, cabe considerar que la norma referida, se ha convertido en obsoleta y carente de aplicación por contradecir previsiones expresas de normas dictadas con posterioridad.

En este sentido, señalamos la entrada en vigencia de la Ordenanza N° 12/98 de la Prefectura Naval Argentina, la cual exige, como medida de cuidado ambiental, que previo al ingreso a aguas del Río de la Plata, se efectúe un recambio de aguas de lastre.

Asimismo, cabe recordar que la Argentina suscribió el “Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques” -ratificado por la ley 27.011-, y reglamentado en nuestro país mediante la Ordenanza N° 7/07 de la Prefectura Naval Argentina, con el objeto de evitar la propagación de organismos acuáticos perjudiciales de una región a otra. Esta norma, también establece protocolos para efectuar el recambio de aguas de lastre, prescindiendo de la técnica del clorado por afectar gravemente el medio ambiente y la salud humana.

En virtud con lo anterior, la Res. N° 1333/92 del Ministerio de Salud ha perdido vigencia, junto con la posterior Res. 85-E/2017 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable, la cual establece un procedimiento químico en tanques de lastrado.

Consecuentemente, a fin de procurar un mejor ordenamiento normativo y velar por una mayor seguridad jurídica aplicable al sector, y evitar a futuro una posible errónea interpretación y aplicación del sistema normativo referido, se recomienda la derogación expresa de estas últimas dos normas, que han entrado en desuetudo.

b.2) Pest Control – Certificado de Fumigación de Buques

Nos referimos al requerimiento exigido a nuestros socios en algunos puntos operativos de Sanidad de Fronteras relativo a la fumigación de los buques que provienen del extranjero, por una interpretación equívoca de normas dispersas aplicables.

La Ley de Profilaxis de la Peste 11.843 del año 1934, establece la fumigación periódica de los buques de cabotaje y extranjeros que operen en el país, a los efectos de prevenir la propagación de enfermedades (principalmente roedores). Asimismo, existen normas particulares del Ministerio de Salud en las que se solicita la fumigación específica (Ej. fumigación de buques provenientes de África).

Dicha exigencia generalizada de fumigación quedó sin efecto en el año 2007, a partir de la implementación del Certificado de exención de control de sanidad SSCEC (*Ship Sanitary Control Exemption Certificate*) establecido por el Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud -RSI (2005)- y reglamentado por la Resolución N° 2/2007 del Ministerio de Salud.

Con el nuevo certificado, se eliminaron los requerimientos hasta entonces establecidos a dicho efecto; si bien dicho Reglamento delega en los países signatarios miembros de la Organización Mundial de la Salud la facultad de regular localmente los requisitos necesarios para el otorgamiento del nuevo certificado.

En uso de las facultades propias de la autoridad, el Ministerio de Salud exige la fumigación de buques exclusivamente previo al otorgamiento o renovación del certificado sanitario por aplicación de la ley 11.843; y únicamente también en casos específicos de buques que provengan de puertos en los que la carga o el mismo buque puedan constituir un medio para la transmisión de enfermedades (caso muy inusual).

Sin embargo, en algunos puntos operativos de Sanidad de Fronteras, se ha requerido a los buques la presentación de un certificado de fumigación (*Pest Control Certificate*), sin considerar anteriormente si el buque cuenta o no con certificado sanitario vigente; e imponiendo la obligación de fumigación en caso de no presentar el buque el certificado de fumigación, lo que es claramente contrario al Reglamento Sanitario Internacional.

Se propone emitir una norma aclaratoria que especifique la aplicación de los alcances del Reglamento Sanitario Internacional; y, en consecuencia, se exima a los buques de presentar el certificado de fumigación (*Pest Control Certificate*) al momento del despacho del buque, salvo que los mismos tengan el certificado sanitario vencido.

Anexo 7: Medidas de Control Sanitario y Ambiental – SANIDAD DE FRONTERAS

1. Nota Clorado de aguas en lastre dirigida a Sanidad de Fronteras (10.06.2020)

2. Nota Pest Control dirigida a Sanidad de Fronteras (10.06.2020)

8. MEDIDAS DE CONTROL DE SEGURIDAD. ACTIVIDAD ESENCIAL

a) Actividad Esencial

La actividad marítima y portuaria es una actividad esencial, sensible y prioritaria para el desarrollo del comercio exterior y de la economía de nuestro país. Como tal, trabaja sin descanso las 24 hs. del día, los siete días de la semana.

No obstante lo anterior, lamentablemente se ha vuelto costumbre que el comercio exterior argentino, se convierta periódicamente en víctima de un cese total en su operatoria, producto de medidas de fuerza llevadas adelante por varios gremios del sector, lo que en muchos casos, ha escalado incluso al impedimento del ingreso y egreso de buques, cargas y personas hacia y desde nuestros puertos, como también al propio impedimento de poder cumplir con la carga y descarga de mercaderías y con el ascenso y descenso de personas a los barcos.

Este tipo de situaciones, afecta seriamente la confiabilidad de toda la actividad marítimo-portuaria de nuestro país, produciendo pérdidas millonarias en divisa, en términos de incumplimiento de contratos, lucro cesante y extra costos, no solo para toda la cadena logística interviniente, sino también para sus actores fundamentales, importadores y exportadores, lesionando la cadena de abastecimiento y la producción nacional, perjudicando también a las propias autoridades aduanera y portuaria, que se ven impedidas de poder cumplir con sus funciones y recibir los ingresos correspondientes al servicio prestado.

La Argentina no puede darse el lujo de profundizar su grave crisis económica y social, y menos aún como consecuencia de una disputa que obedece al interés sesgado de unos pocos y que va en perjuicio de todos. Esta situación nos revela ante el mundo entero como

un país imprevisible, poco confiable para efectuar inversiones. La reiteración de estos hechos, hace peligrar las escalas de buques en nuestros puertos, produciendo un encarecimiento de la cadena logística, con consecuente pérdida de competitividad para nuestra producción nacional, para la exportación de nuestros productos, y lo más importante, para el resguardo de miles de puestos de trabajo de muchos compatriotas que todos los días luchan ante la adversidad, por su propio sostén y por el desarrollo del país.

El Centro de Navegación reconoce y ratifica el derecho de huelga constitucionalmente tutelado, pero con la firme convicción de que el ejercicio de dicho derecho debe efectuarse sin perjudicar a la producción, al trabajo argentino o al propio Estado.

Consecuentemente, se destaca la necesidad de declarar y encuadrar a la actividad como esencial, respetando los derechos de los trabajadores, pero garantizando al mismo tiempo la continuidad del flujo del comercio exterior y de la cadena logística en el país.

b) Servicio de serenos abordo. Propuesta de mejora del sistema

Se propone la mejora del sistema de sorteo y despacho de serenos de buques actualmente vigente, de forma tal de procurar contar con un sistema armonizado y sistematizado, aplicable por igual en todas las dependencias jurisdiccionales de la Prefectura Naval Argentina y lograr con ello una mayor agilidad, previsibilidad y transparencia.

b.1) Digitalización del sistema de sorteos y despachos

Se propone que la PNA considere implementar un sistema digital de sorteos y despachos, a fin de dar mayor claridad, previsibilidad y celeridad a la asignación de los turnos y su finalización, especificando los días y horas aplicables, evitando confusiones en este último sentido, facilitando la liquidación de los servicios correspondientes, es decir, aquellos turnos para los cuales fuera solicitada la prestación efectiva del servicio.

Esta medida, además de garantizar que los serenos no trabajen más de dos turnos seguidos, evitaría tener que cumplir con el trámite en forma presencial, bajando con ello los extra costos vinculados con el exceso de tiempo de gestión y movilidad.

b.2) Sorteo diario de serenos

A este respecto, se sugiere que los sorteos de los serenos de buques se efectúen los siete (7) días de la semana en todas las jurisdicciones, sin importar que los días sean hábiles o inhábiles. Esta modalidad rige hoy en el ámbito del Puerto Buenos Aires y Puerto Dock Sud, aportando claridad y previsibilidad a los serenos de buques y facilitando en consecuencia la tarea de los agentes marítimos intervinientes.

Dicho sistema, podría ser replicado en el resto de las dependencias jurisdiccionales de la PNA por medio de la implementación de un sistema digital o electrónico, facilitando de esta forma la gestión en aquellas dependencias de la PNA que carecieran localmente de recursos humanos suficientes para llevar adelante esa tarea.

Lo anterior, facilitaría además la gestión de liquidación y pago por parte de las agencias marítimas de los servicios prestados por los serenos de buques.

b.3) Edad máxima y aptitud física del sereno

Resulta necesario garantizar el cumplimiento del límite de edad -cincuenta (50) años- y la aptitud física establecidos como requisitos para la prestación del servicio de sereno; o bien que se extienda dicha edad adecuando la norma aplicable, de forma tal que la edad estipulada para la jubilación de los serenos sea cumplida en la realidad de los hechos.

El incumplimiento de la edad reglamentaria o de la aptitud física de los serenos, atenta contra las exigencias y calidad de servicio demandados -en especial en el marco de las normas de seguridad del Código PBIP-, y genera dificultades al momento de tener que contratar la correspondiente ART, por cuanto muchas de estas aseguradoras lo rechazan, considerando que no se cumplen con las condiciones del marco normativo vigente.

Cabe recordar, además, que las agencias marítimas carecen de legitimidad para intimar al sereno a jubilarse, por cuanto la naturaleza del servicio prestado se encuadra en la de un contrato de trabajo temporal.

Desde este Centro, entendemos que esta propuesta de mejora aplicable al sistema actualmente imperante resulta necesaria y conveniente para todos los actores intervinientes, y también técnica y jurídicamente viable, con base en las disposiciones normativas del Régimen de la Seguridad Portuaria (“REGISEPORT”); la Ordenanza Policial PNA N° 1/81; y el Dictamen PNA N° 1344/01.

Cabe señalar que han transcurrido más de cuarenta (40) años desde que se instauró el régimen legal aplicable (REGISEPORT) y más de 28 años desde que se dispuso su reinstauración (cfr. Dec. N° 817/92 y Dec. N° 673/94) hasta tanto se disponga un nuevo régimen, lo que en sí mismo, abona la razonabilidad de considerar una propuesta de revisión a dicho régimen y reglamentación aún vigentes.

Anexo 8: Medidas de Control de Seguridad

- 1. Solicitada dirigida al Presidente de la Nación (Diario La Nación, 11.01.21)**
- 2. Nota CNAV 068/23 dirigida al Ministerio de Transporte y de Trabajo (04.07.23)**
- 3. Nota CNAV 014/22 dirigida a la PNA (14.03.22)**

9. CRUCEROS

Nuestros socios representan legalmente al 95% de las compañías de cruceros que visitan nuestro país y coordinan operaciones de buques que tienen lugar entre los meses de octubre y abril, habiéndose recibido durante la temporada 2022-2023, más de 750 mil pasajeros y tripulantes por medio de aproximadamente 700 recaladas distribuidas entre los puertos de Buenos Aires, Puerto Madryn y Ushuaia; lo que representa aproximadamente el 15% del total del turismo extranjero que arriba a la Argentina.

En la actualidad, la Argentina carece de políticas comerciales para atraer más cruceros y pasajeros a nuestros puertos y para reaprovisionarlos con productos argentinos.

Se recomienda formar una mesa de trabajo público-privada, con la participación de las autoridades con injerencia y capacidad de implementar medidas de mejora para la industria (PNA, Aduana, Sanidad y Migraciones, entre otras) y una entidad articuladora que permita comunicarlas en forma eficiente y compartirlas a nivel regional, con el objeto

de que se repliquen en el resto de los destinos que integran un mismo itinerario en el Cono Sur, generando políticas comunes y amigables, beneficiando así el crecimiento de la actividad en nuestros puertos.

a) Puerto Buenos Aires

- ✓ *Licitación de terminal portuaria de cruceros.* El proyecto de licitación de una terminal de cruceros ha quedado suspendido, con una concesión renovada hasta que se adjudique a un nuevo concesionario. Este escenario no permite la planificación a largo plazo por parte del puerto o de las compañías de cruceros, de forma tal de poder potenciar y hacer crecer a la industria. Se necesitan mejoras en infraestructura (tanto en la terminal como en sus alrededores) y que se generen las condiciones para que cualquier tipo de crucero pueda operar sin limitaciones de dimensiones, en forma eficiente. Sería necesario avanzar con el proceso licitatorio y definir cuanto antes la dirección de la política del puerto para con la industria.
- ✓ *Tarifas.* Sería deseable avanzar con un análisis integral de la estructura tarifaria vigente, considerando todos los “ítems” aplicables, de forma tal de evitar tasas superpuestas y buscar una mayor competitividad de precios.
- ✓ *Política Comercial.* Se propone crear una mesa de trabajo integrada por la AGP, la terminal operadora y representantes de los armadores, con el objetivo de conformar una política comercial sostenible a mediano y largo plazo, que permita aumentar el crecimiento de la actividad, generando un aumento en la cantidad de buques y pasajeros que arriben al puerto.

b) Puerto Madryn

Puerto Madryn constituye un puerto que ofrece una infraestructura ordenada y servicios amigables para los cruceros, con menor tráfico que Buenos Aires o Ushuaia, pero con gran potencial de crecimiento.

Considerando lo anterior, se recomienda desarrollar un plan comercial integral con proyección a mediano y largo plazo, impulsado por la autoridad portuaria y con apoyo directo del Estado nacional, de forma tal de difundir el puerto y las grandes atracciones turísticas de la región, con el objetivo de atraer más buques y pasajeros.

c) Puerto Ushuaia

c.1) Importancia estratégica de Puerto Ushuaia. Conectividad con la Antártida

Varias compañías de cruceros efectúan viajes a la Antártida para la realización de expediciones turísticas y/o científicas. En general, para estas últimas, se desarrollan todas las operaciones de aprovisionamiento, movimiento de pasajeros, movimiento de tripulación, mantenimiento, etc., en el Puerto de Ushuaia, ya que, en general, es el único puerto con capacidad logística para abastecer dichas travesías. Los itinerarios más comunes tienen su inicio en Ushuaia y luego se dirigen directamente a la Antártida para retornar aproximadamente diez días más tarde a Ushuaia.

Hoy en día, Ushuaia se ha posicionado como una de las principales puertas de entrada a la Antártida y esto ha permitido que el volumen de tráfico se incremente anualmente, además de potenciar su importancia estratégica desde el punto de vista geopolítico.

Sin embargo, cabe considerar que el gobierno de Chile está destinando una cantidad sumamente importante de recursos para poder captar tráfico que habitualmente recalaba en Ushuaia y desviarlo a Punta Arenas o a Puerto Williams (durante la temporada 2022-2023, este puerto captó 74 recaladas de buques antárticos, a expensas de Ushuaia), en consideración de una industria que, por sobre todas las cosas, requiere previsibilidad.

En este sentido, si bien en la actualidad se sigue trabajando en la ampliación del muelle comercial del Puerto de Ushuaia, se sugiere trabajar en el desarrollo de un proyecto robusto de infraestructura del puerto, articulado entre el gobierno nacional y el provincial, que incluya un plan director del puerto que permita segregar las operaciones de carga general y de contenedores respecto de las operaciones de cruceros, abonando así una mayor fluidez y fidelidad en la conexión con la actividad antártica.

Además, lo anterior, permitiría reordenar la geografía del puerto, permitiendo un flujo de operaciones más eficiente tanto para cargas como para pasajeros, sin interrupciones, evitando el fondeo de buques en rada y el desembarco de pasajeros en lanchas, lo que sin dudas mejoraría tanto el volumen del comercio desde y hacia el puerto, como también la recepción de cruceros y pasajeros, de suma importancia para la economía regional, generando ingreso de divisas y la creación de cientos de puestos de trabajo, permitiendo al mismo tiempo ganar en condiciones de seguridad operativa y física de las personas y resguardar el patrimonio ambiental y cultural de Ushuaia.

c.2) Ocupación del muelle en Puerto Ushuaia

Conforme lo anterior y en el ínterin dicha infraestructura se desarrolle, surge la necesidad de articular medidas en el Puerto de Ushuaia para planificar la asignación de giros que permitan el mayor grado de eficiencia posible en la coordinación de recaladas de buques de carga y cruceros que utilizan un mismo muelle, respetando la prioridad dispuesta por ley para los buques de carga de bandera nacional, pero al mismo tiempo, sin postergar para ello el ingreso a muelle de los buques cruceros, con el objetivo de lograr una convivencia armoniosa y ordenada entre dichos buques y potenciar sus operaciones.

c.3) Régimen Antártico

Desde hace muchos años, desde el Centro de Navegación se trabaja con la Aduana con el fin de implementar la figura del “Régimen Antártico”, a efectos de permitir poder realizar en forma inmediata más operaciones logísticas en territorio de Tierra del Fuego, generando beneficios para los habitantes de esa provincia y un mejor posicionamiento del Puerto de Ushuaia frente a otros competidores (Puerto Williams o Punta Arenas en Chile, Puertos de Sudáfrica y Puertos de Oceanía).

La aprobación de la RG AFIP 5373/23, ha significado un gran avance por lo que refiere al abastecimiento en el tráfico con la Antártida. No obstante lo anterior, se requiere profundizar aspectos técnicos de la norma para facilitar y poder implementar dicho régimen en la práctica con éxito, y con ello, detener la migración de operaciones en desmedro de la actividad de los puertos argentinos hacia puertos de Chile.

La implementación de lo anterior, favorecerá también la puesta a bordo de productos argentinos para el reaprovisionamiento de buques cruceros, beneficiando la economía circular, aumentando la producción y el trabajo argentino.

d) Otros Puertos

Nuestro país tiene más de 1.800 km de costa marítima. Sin embargo, hoy existen tan solo tres puertos principales (uno de los cuales -Buenos Aires- ni siquiera está alojado sobre la costa marítima) que acumulan el 99% del tráfico de cruceros en la Argentina.

Considerando lo anterior, cabe potenciar el desarrollo de otros puertos del litoral marítimo para que puedan formar parte de los itinerarios de los cruceros. Dicho cometido, requiere el apoyo del Estado nacional para fomentar y articular estos tráficos en forma regular y que, de tal forma, estos puertos pequeños puedan darse a conocer y promocionarse.

Anexo 9: Cruceros

- 1. Nota CNAV 095/22 dirigida al Ministerio de Transporte (27.10.22)**
 - 3. Informativo 096/23 (21.06.23)**
-

10. GOBERNANZA DEL SECTOR

La República Argentina debe integrar su planificación logística, portuaria y del transporte por agua como una Política de Estado, articulándola con la política económica, aduanera y cambiaria del país, de forma tal de facilitar e impulsar su comercio exterior en forma orgánica y armonizada.

Hoy más que nunca, el sector reclama la creación de una Política Nacional del Agua que podría producir muchos beneficios para el país. Para ello, resulta fundamental la acción central del Ministerio de Transporte, por medio de la participación de funcionarios de carrera calificados, que garanticen criterios técnicos uniformes sostenibles en el tiempo que permitan potenciar el desarrollo logístico integral.

Ahora bien, por lo que refiere a acciones concretas de mejora del orden administrativo, respecto de la Administración General de Puertos SE (AGP), se recomienda dar por terminada su intervención y normalizar su funcionamiento. Por definición, una intervención tiene vocación temporal y no a perpetuidad. En el caso concreto, no hace sentido una intervención sostenida en el tiempo durante más de dos décadas.

Por otro lado, cabe reconsiderar el objeto y función central de la AGP con base en los postulados de la ley 24.093 y demás normativa aplicable, cual es ser el órgano administrador del Puerto Buenos Aires. Hoy en día, la misión principal de la AGP, que pasaría por sentar las bases de los pliegos para la relicitación del Puerto Buenos Aires, se ha visto desviada, debiendo cargar la AGP con la gestión de otros proyectos a nivel federal -entre otros, la concesión de la VNT), aprovechando la reconocida capacidad técnica de sus recursos humanos, pero que comprometen la capacidad de sus esfuerzos y patrimonio.

En contrapartida, la Argentina cuenta con una Autoridad Nacional, la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante (SSPVNyMM) que carece de presupuesto y recursos suficientes, o de flexibilidad de acción y que, por esas mismas razones, perdió a manos de la AGP, el rol central de administración del contrato de concesión de la Hidrovía, tal y como lo hizo por más de veinticinco (25) años, a la par de la creación del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable (ECOVINA), nuevo ente llamado a preparar la licitación de la Hidrovía, pero que se presenta como un órgano vacío, que no ha materializado hasta ahora ningún proyecto.

En este sentido, en términos generales, cabe considerar un reordenamiento de funciones y facultades, impulsando el rol de la SSPVNYMM, dotándola de recursos y presupuesto suficientes, reorganizando la AGP como autoridad administradora del Puerto Buenos Aires y considerando un órgano de control para la Hidrovía desconcentrado de la SSPVNYMM, que garantice la administración eficiente y mejora permanente de la Hidrovía desde el gobierno federal, respetando la injerencia de la provincias a través del Consejo Federal Hidrovía, como órgano de consulta.

Al mismo tiempo y de forma de mantener las acciones de apoyo federal a los grandes proyectos estratégicos regionales y provinciales, en línea con lo propuesto en el Punto 1. a) de la presente Agenda, surge la conveniencia de contemplar la creación de un Fondo Federal de Financiamiento de Obras de Infraestructura, que permita procurar ayuda financiera aplicable a proyectos estratégicos provinciales e integrado por determinadas partidas asignadas por la Ley de Presupuesto al Ministerio de Transporte.

Por medio de la creación de un Consejo Consultivo Marítimo-Portuario, compuesto con la participación de actores públicos y privados del sector, como órgano de consulta de la Autoridad Nacional, llamado a presentar las inquietudes y medidas de respuesta que hagan a la conformación de la tan anhelada Política de Estado, podrían articularse diversas acciones e incorporar las Recomendaciones Generales Guía que permitan aplicar una política de *scoring* para medir la performance de las provincias en la administración de sus puertos provinciales y demás obras asociadas, como parámetro objetivo de cumplimiento mínimo a ser considerado como condición previa para poder aplicar a las erogaciones del Fondo Federal.

De esta forma, se alcanzaría al mismo tiempo un doble objetivo: (i) el desarrollo de las infraestructuras regionales; y (ii) el resguardo del cumplimiento de la política federal.

Respecto del Consejo Consultivo Marítimo-Portuario, cabe considerar los antecedentes de creación en el marco de la SSPVNYMM, del Consejo Consultivo (cfr. Disp. 40/06) y del Consejo Consultivo Portuario (cfr. Disp. 7/12), a fin de perfeccionar un ente de consulta serio, vinculante, que pueda consolidar una verdadera política de Estado para el Agua a través del aporte de todos los actores del sector: autoridades, cámaras y gremios, articulando el diálogo público-privado, impulsando medidas y acciones de mejora por medio de reuniones periódicas para tratar en forma permanente la discusión y avance de medidas a corto y mediano plazo y con mesas de trabajo *ad hoc*, asesorando a la Autoridad de Aplicación, proponiendo medidas reglamentarias y participando como comunidad en foros y con terceros países, toda vez que corresponda o resulte conveniente.
