

Proyecto de Resolución

Cámara de Diputados de la Nación...

RESUELVE

SOLICITAR al PODER EJECUTIVO NACIONAL que a través del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO y del MINISTERIO DE TRANSPORTE se tenga a bien brindar informe por escrito (Art. 204 del Reglamento de la HCDN) sobre los puntos que se indican a continuación respecto de la comunicación cursada por la embajada brasileña en Buenos Aires haciendo saber al Gobierno Nacional que el Gobierno de la República Federativa del Brasil ya no renovará más el Acuerdo sobre Transportes Marítimos oportunamente celebrado entre Argentina y Brasil del 15 de agosto de 1985 (Ley 23.577):

1.- ¿Hubieron **negaciones diplomáticas previas** emprendidas por el Gobierno de la República Federativa del Brasil con nuestro Gobierno antes de la adopción de la medida que motiva el presente ó se trató -en cambio- de una medida de manera unilateral, inconsulta y hasta “sorpresiva”?

2.- Si,- atento haberse adoptado esa resolución en el seno del Consejo de Estrategia Comercial (Conselho de Estrategia Comercial) que está encabezado por propio Pdte. Jair Bosonaro, actuando como miembro del mismo el Canciller brasileño, Embajador Ernesto Araujo,- nuestra representación diplomática en Brasilia habría anticipado en algún momento la gestación de la medida adoptada.

3.- Y si -además- se remitió copia de las actas del citado Consejo y/o de la Cámara de Comercio Exterior (CAMEX), órgano del cual depende dicho colegiado, adónde se **expliciten las razones** de la medida adoptada.

4.- Si durante la reciente visita a Argentina del Secretario de Asuntos Estratégicos de la Presidencia de Brasil, Almirante de la Escuadra Flavio Viana Rocha, **se alertó** -atento tratarse el transporte marítimo de un tópico de alto **valor estratégico** - sobre el tema que motiva el presente pedido de informes.

5.- Si a través de nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores se previó cuál iba a ser la decisión del Consejo de Estrategia atento a que una medida similar había sido ya adoptada **el 8 de agosto de 2017**, a fin de que el Tratado de Transporte Marítimo entre Brasil y Chile del 25 de abril 1974 dejara de surtir efectos legales, pero recién a partir del 08-01-2020.

6.- Atento a que círculos especializados en la materia revelan que el costo total de la masa de dinero invertida en fletes entre Brasil y Chile habría descendido en un 5% luego de la finalización -también allí a iniciativa del primero- de la vigencia del tratado de transporte marítimo entre ese país y Chile: ¿Ha confirmado en algún momento nuestra representación diplomática en Brasilia cuál ha sido la **variación real en el valor de los fletes** entre ambas naciones luego de la adopción de tal medida?.

7.- ¿También ha confirmado en algún momento nuestra representación diplomática en Santiago de Chile cuál ha sido **la variación real en el valor de los fletes** entre Brasil y Chile luego de la no renovación del tratado bilateral respectivo?.

8.- Si nuestras representaciones diplomáticas en Brasilia y Santiago de Chile han informado cuáles son las **principales banderas que pasaron a transportar las cargas entre Brasil y Chile** luego de la no renovación del tratado bilateral respectivo y cuáles han sido los porcentuales respectivos de cargas por cada una de las nuevas banderas involucradas.



“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

9.- Si nuestra representación diplomática en Montevideo ha informado si Brasil también comunicó al gobierno oriental que ya **no renovará** su **Tratado de Transporte Marítimo con Uruguay** del 12 de junio de 1975, **o no**,

10.- En caso de no ser afirmativa la respuesta al punto anterior, si se informó cuáles serían las razones alegadas para ello.

11.- Y en caso de ser negativa -en cambio- la respuesta al punto 9, si nuestra representación diplomática en Brasilia pudiera confeccionar un informe ilustrativo acerca de las razones por las cuales se habría eventualmente adoptado con Uruguay **un temperamento distinto** al seguido **respecto de Argentina** y Chile.

12.- ¿Ha informado nuestra representación diplomática en Brasilia si después de la finalización de la vigencia del tratado bilateral de transporte marítimo con Chile se produjeron respecto de las cargas con destino a este último país situaciones de **cancelaciones, rescisiones y/o resoluciones intempestivas de contratos de fletes** por parte de las navieras de terceras banderas, hechos de **omisión intencional de entrada a puerto** de mercantes ya agendados y contratados y/o de **suspensión directa de viajes**, prácticas comerciales corruptas todas, practicadas en menoscabo de los cargadores, también conocidas como “*void sailing*” [navegación anulada] y/o casos de **discriminación** en razón de la **nacionalidad del propietario u origen** de las mercaderías?.

13.- ¿Ha informado nuestra representación diplomática en Santiago de Chile si después de la finalización de la vigencia del tratado bilateral de transporte marítimo de Brasil con Chile se produjeron respecto de las cargas con destino al primero de los dos países, situaciones de **cancelaciones, rescisiones y/o resoluciones intempestivas de contratos de fletes** por parte de navieras de terceras banderas, o la **omisión intencional de entrada a puerto** de mercantes ya agendados y contratados y/o de **suspensión directa de viajes** y/o casos de **discriminación** en razón de la **nacionalidad del propietario u origen** de las mercaderías?.



“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

14.- ¿Cuál es el porcentual de naves argentinas actualmente abocadas al transporte con Brasil, respecto de la totalidad de unidades de nuestra flota mercante nacional?.

15.- ¿Planea nuestro Gobierno consultar uno por uno a los referentes del sector afectados en Argentina?

16.- ¿Planea nuestro Gobierno consultar uno por uno a los referentes del sector también afectados en Brasil?

17.- ¿Planea nuestro Gobierno solicitar al Gobierno de Brasil una **revisión de la medida?**

18.- ¿Cuál va a ser el contenido de la respuesta a ser dada a la comunicación recibida de la Embajada de Brasil en Buenos Aires?

19.- ¿Se encuentra el Gobierno estudiando la posibilidad de eventualmente otorgar algún tipo de subsidio a cada uno los sectores afectados?

20.- Si se considera que eventualmente sería aplicable aquí luego del cese de la vigencia del Tratado de Marras y de continuar vigentes otros convenios similares de Brasil con otras naciones- lo previsto en el Artículo III, Inc. 1 de **Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del Mercosur del 17 de julio del 2002**, (Ley 25.623) el cual establece al referirse al “*Trato de la nación más favorecida*”, que “*cada Estado Parte otorgará inmediata e incondicionalmente a los servicios y a los prestadores de servicios de cualquier otro Estado Parte un trato no menos favorable que el que conceda a los servicios similares y a los prestadores de **servicios similares de cualquier otro Estado Parte o de terceros países***”.

21.- Si se considera que la decisión de no renovar el tratado bilateral de marras se encontraría eventualmente incluida dentro de lo negociado entre Argentina, Brasil y el Mercosur con la comunidad europea con el fin de arribar al Acuerdo de Libre Comercio MERCOSUR/UNION EUROPEA, el cuál prevé el acceso directo de los armadores y navieras europeas a nuestros mercados de transportes y fletes de ultramar recién después de transcurridos un plazo de 10 años desde la entrada en vigencia del mismo.

22.- ¿Ha transmitido en algún momento nuestra representación diplomática ante la Unión Europea cualquier información respecto a la medida que motiva el presente?

23.- ¿Ha hecho lo propio nuestra representación permanente ante MERCOSUR/ALADI?

24.- Si se pudiera arrimar de forma pormenorizada:

a) Una estimación del **impacto de carácter estratégico** que causará la medida, atento a que la marina mercante nacional es el **primer recurso a privilegiar** ante casos de eventuales conflictos regionales o mundiales y a nuestra pertenencia a esquemas de comercio e integración como el MERCOSUR y ALADI y/o situaciones aún más excepcionales como emergencias y catástrofes, como son precisamente las presentes de pandemia, por las que lamentablemente estamos atravesando en estos momentos y bajo las cuales **el costo de los fletes está siendo incrementado** de forma acelerada.

b) Una estimación del **impacto de carácter económico y fiscal en general** (baja de la actividad, pérdida de oportunidades, menores fuentes de trabajo, menor posibilidad de capacitación de las tripulaciones, baja en la oferta y demanda de todos tipo de servicios vinculados con la actividad, menor recaudación tributaria en impuesto a las ganancias, a los bienes y otros, menores aportes previsionales y en especial, los nuevos costos en la materia para nuestras tan necesarias exportaciones y la necesidad de tener que obtener una mayor cantidad de divisas líquidas al pasar a utilizar banderas de terceros países, etc.).

- c) La cantidad de buques del sistema “*roll on-roll off*” (de “*carga rodante ó rodada*” ó “RO-RO”), para transportar la producción automotriz, de banderas argentina y brasileñas abocados al tráfico binacional.
- d) La cantidad de buques petroleros y de banderas argentina y brasileñas abocados al tráfico binacional.
- e) La cantidad de buques portacontenedores de banderas argentina y brasileñas abocados al tráfico binacional.
- f) La cantidad de buques graneleros de banderas argentina y brasileñas abocados al tráfico binacional.
- g) La cantidad de buques frigoríficos de banderas argentina y brasileñas abocados al tráfico binacional.
- h) Una estimación acerca de si, eventualmente, se podría suscitar una más ***marcada concentración*** internacional de la oferta de ***servicios de transporte marítimo***, principalmente respecto de aquel que se efectúa mediante contenedores, comunes y refrigerados.
- i) Una estimación del ***impacto a nivel particular*** respecto de las diversas ***navieras argentinas*** que hasta el momento se encuentran abocadas al tráfico bilateral entre las que se encuentran, Arpez SA, Horamar SA, Maruba S.A, Naviera Sur Petrolera SA, y Petro Tank SA.

- j) Una estimación por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores acerca del **impacto a nivel particular** respecto de las **navieras de Brasil** abocadas al tráfico bilateral, adónde principalmente opera la empresa Aliança (aunque las acciones de ésta son propiedad de la firma A.P. Moller – Maersk).
- k) Un listado de la totalidad de cargas transportadas a/desde Brasil durante el ejercicio 2020, por mercantes de bandera argentina discriminando por rubros y con porcentuales sobre el total de intercambio bilateral realizado.
- l) Un listado de la totalidad de cargas transportadas a/desde Brasil durante el ejercicio 2020 por mercantes de bandera brasileña discriminando por rubros y con porcentuales sobre el total de intercambio bilateral realizado.
- m) Un listado de la totalidad **de excepciones y autorizaciones de liberación de la obligación de cargar en buque de bandera nacional** tramitadas durante el ejercicio 2020 a tenor del Art. IV del Tratado de marras (Ley 23.557), en el cual se indiquen, bandera del mercante y cantidades de cada carga con indicación de porcentajes sobre el total de intercambio bilateral realizado.
- n) Un listado con el subtotal de **valores de fletes** por vía marítima de mercaderías exportadas por Argentina a Brasil llevados a cabo durante el año 2020 y porcentual de los mismos respecto del subtotal de fletes a Brasil (por tierra mar y aire) e ídem, respecto del gran total de gastos en fletes (a la totalidad de destinos del mundo desde Argentina) en el mismo período de tiempo.
- o) Una estimación del subtotal de **valores de los servicios conexos** (avituallamiento, combustibles, lubricantes, talleres navales, insumos navales, repuestos, instrumentos, seguridad física, de sanidad, servicios de telecomunicaciones, agenciamiento, capacitación permanente y otros) contratados durante el año 2020 por las navieras argentinas para los buques abocados al tráfico binacional.

- p) Una estimación acerca de cómo la decisión brasileña que motiva el presente afectaría **el desarrollo y crecimiento sustentable de la flota** mercante de bandera nacional, a tenor de lo previsto por el Art 1° inc. b) de la Ley 27.419.
- q) Una estimación acerca de cómo la decisión brasileña que motiva el presente afectaría la **consolidación y el incremento de la participación de la flota** mercante argentina en los fletes generados por el tráfico bilateral a tenor a tenor de lo previsto por el Art 1 inc. c) ap 2) de la Ley 27.419.
- r) Si resultaría de aplicación aquí, lo previsto en el APENDICE I/ANEXOS SECTORIALES/ANEXO SOBRE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE Y POR AGUA del **Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del Mercosur** (Ley 25.623), el cual establece que “*cada uno de los acuerdos multilaterales y bilaterales... mantendrán su vigencia*”
- s) Si se estima **cuáles banderas van a pasar a ser beneficiadas** con la medida que motiva el presente para transportar las cargas entre Argentina y Brasil.
- t) Una estimación acerca de cuál va a ser el **valor real de los fletes** inmediatamente después de que el Tratado de marras no se encuentre ya más en vigencia.



“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

25) ¿Ha informado nuestra representación diplomática en Brasilia si la decisión que motiva el presente habría sido adoptada tras una negociación con **terceras potencias** o esquemas de **asociación comercial supranacional** distintos del MERCOSUR y -en caso afirmativo- cuál **sería el beneficio a ser obtenido** por Brasil?

26) Si en el seno del MERCOSUR se ha seguido impulsando las negociaciones para la adopción de acuerdo multilateral en materia de transporte marítimo *‘inter alias’*.

Alberto Asseff
Diputado Nacional

Cofirmante. Diputado: Juan Aicega.



“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente,

En realidad esta nueva decisión del Gobierno de Brasil, al parecer adoptada de manera inconsulta, asombra.

El Tratado de Transporte Marítimo oportunamente celebrado entre Argentina y Brasil del 15 de agosto de agosto de 1985 (Ley 23.577) pocos días antes de la suscripción de la Declaración Conjunta sobre Política Nuclear por los Presidentes Raúl Alfonsín y José Sarney del 30 de noviembre de 1985 y de la inauguración del Puente Internacional Tancredo Neves, vínculo físico que unió -tras décadas de desconfianza mutua- a la Provincia de Misiones con el Estado brasileño de Paraná, fue uno de los primeros hitos preparatorios que un lustro después llevaron a la formalización del Tratado del Mercosur.

Las relaciones entre la Argentina y Brasil han sido históricamente competitivas. Ambos países, que cuentan con la mayor extensión territorial en del subcontinente sudamericano, con amplios recursos, con una amplia frontera común y miles de kilómetros de costas oceánicas combinadas.

Pero ese espíritu ese competición -que se dio hasta en deportes, como el fútbol- estaba basado en factores básicos: un profundo sentimiento de patriotismo y en los intereses de las dos potencias y los de sus empresas y ciudadanos, en especial en el tema de transportes por mar, en el cual cada una procuraba izar a popa lo más alto posible una bandera nacional más grande.

Sin embargo y más últimamente, han aparecido medidas que llaman la atención, pese a que se ha concluido el Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del Mercosur del 17 de julio del 2002, (Ley 25.623) llamando a “liberalizar” toda una serie de servicios, entre ellos el transporte.



“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

Así las cosas, el 8 de agosto de 2017, - es decir **hace ya más de tres años**- Brasil dispuso ponerle fin a la vigencia del Tratado de Transporte Marítimo entre Brasil y Chile del 25 de abril 1974 a partir del 08 de enero del 2020.

Según círculos especializados esa medida fue adoptada a fin de obtener **fuertes reducciones en el precio de los fletes**, las que, sin embargo, no habrían llegado a superar el 5% costo total de la masa de dinero invertida en tal concepto antes del fin de la vigencia del tratado por servicios de transporte acuático entre Brasil y Chile, encontrándose actualmente enfrentando los cargadores acelerados incrementos de esos servicios en virtud de los efectos de la pandemia.

También en aquel momento se comentó en distintos ámbitos el presunto interés del Gobierno de Brasilia se tratar de obtener quizás algún tipo **de retribución indirecta** por parte de la Unión Europea y eventualmente también de la R. Popular China, país en el cual Brasil logra colocar casi un tercio de su exportaciones (siendo, a su turno casi la mitad de sus exportaciones soja) si las navieras de estos dos colosos extracontinentales podían llegar absorber gran parte del tráfico hasta entonces reservado en forma exclusiva para las banderas brasileña y chilena.

Tampoco dejaron de señalar por aquel entonces que también Estados Unidos de América -que viene a ser el segundo mercado de exportaciones brasileñas- también contaba con medios para transportar mercaderías entre Brasil y Chile.

Por último, quedaría por desvelar también el intríngulis de la cuestión acerca de si Brasil ya decidió cancelar (o **no**) también sus **compromisos bilaterales con Uruguay** respecto al tema de reserva exclusiva de bandera.



“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

Para finalizar, se podrá traer a colación a guisa de colofón la famosa frase atribuida por Plutarco a Pompeyo, luego adoptada por Infante Real portugués Enrique el Navegante y por sus sucesores, quienes para poner de relieve la importancia de ***hacerse a la mar*** para comerciar, la impartían desde las postrimerías de la Edad Media como consigna a los alumnos en la Escuela de Navegación de Sagres: “*Es necesario navegar, no vivir*” [“Navegar é preciso; viver não é preciso”], frase que fuera luego incluida en un poema contemporáneo del portugués Fernando Pessoa.

Por todo lo expuesto, solicito el acompañamiento de mis pares.

Alberto Asseff
Diputado Nacional

Cofirmante. Diputado: Juan Aicega.