



H. Cámara de Diputados de la Nación

Proyecto de Resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

Resuelve

Expresar preocupación por las declaraciones expresadas por diferentes miembros del Gobierno Nacional sobre la Desregulación de la Marina Mercante.

Marcela F. Passo
Carolina Yutrovic
Eduardo Leandro Toniolli
Carlos Daniel Castagneto
Martin Guillermo Aveiro
Cristian Alejandro Zulli
Sabrina Selva
Pablo Todero
Nancy Sand
Gustavo Carlos Miguel González
Gabriela Pedrali
Micaela Moran
Lorena Pokoik
Andrea Freites
Santiago Cafiero

Fundamentos

Sr. Presidente:

El presente proyecto de resolución tiene como objetivo expresar la profunda preocupación por las recientes manifestaciones de integrantes del Gobierno Nacional respecto a la desregulación de la Marina Mercante Nacional.

La experiencia histórica nos demuestra que las políticas de desregulación aplicadas en la década de 1990 resultaron contraproducentes para el sector. Un ejemplo paradigmático es el Decreto 1772/91, que condujo a la desaparición de los buques de ultramar argentinos dedicados al transporte de carga general y contenedores, entre otros.

Cabe destacar, que la Argentina llegó a contar con una de las mayores flotas del mundo, solo en el caso de E.L.M.A. (Empresa Líneas Marítimas Argentinas) con más de 60 buques. Sin embargo, luego de las políticas aplicadas en los años 90, la Argentina llega a la actualidad sin un solo buque que realice tráfico internacional. En la práctica, se produjo un desequilibrio en el mercado en el que opera la industria naval, con el impacto negativo en dicho sector.

El Decreto 1772/91 no logró los resultados esperados, provocando la pérdida de puestos de trabajo para marinos argentinos y equiparando las condiciones laborales de las tripulaciones nacionales con las de los buques de bandera extranjera.

Las políticas erráticas en materia de navegación y cabotaje provocaron una sensible disminución de las embarcaciones para transporte fluvial y marítimo de bandera nacional pasando de 149 unidades en 1991 a 70 unidades en 2002.

Tanto la actividad naviera nacional como la industria naval son pilares fundamentales de los intereses marítimos argentinos, y resultan claves para el desarrollo económico nacional mediante la generación de fletes y la ocupación de mano de obra, tanto a bordo de los buques como en la industria naval por sus conocidos efectos multiplicadores, capaces de producir ingresos por la exportación de bienes y servicios.

El dictado del Decreto 1772/91 no dio las soluciones a los problemas invocados para su implementación, por cuanto la oferta de bodega fue disminuyendo progresivamente desde su vigencia y produjo un aumento significativo de las excepciones al cabotaje nacional previsto en el artículo 6 del Decreto-Ley N° 19.492 de cabotaje Nacional de fecha 25 de julio de 1944, ratificado por Ley N° 12.980.

Para el año 2004, a través del decreto 1010/04, que derogó entre otros el decreto 1772/91, este último decreto rezaba “Que el régimen del cabotaje nacional adquiere particular importancia, en momentos en que la apertura de los tráficos internacionales y la suscripción de acuerdos multilaterales y bilaterales con otras naciones, permite el arribo de buques y artefactos navales extranjeros cuya actividad comercial podría ser, en su propio interés, extendida a jurisdicción nacional, en perjuicio de la Marina Mercante Nacional, de empresarios y capitales nacionales, y de los tripulantes argentinos” y que luego todo esto fuera ratificado por la Ley N° 27.419 “Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la Integración Fluvial Regional”.

Por todo lo expuesto, es que nos preocupa la aplicación de las mismas recetas que no obtuvieron los resultados prometidos, produciendo la disminución de mano de obra argentina en los buques cesados provisoriamente y otorgo tratamiento de extranjeros a las tripulaciones de los buques con tratamiento de bandera argentina.

Según trascendidos periodísticos, desde el Ministerio de Desregulación y Transformación del Estado impulsa un proyecto de decreto que busca la desregulación y promoción del transporte marítimo y fluvial de la República Argentina. Según el oficialismo, la reforma inicial se centra en la supresión de disposiciones de sometimiento del usuario a la tramitación de autorizaciones y aprobaciones que resultan redundantes en virtud de la duplicidad de autorizaciones y aprobaciones de igual tenor y fuerza legal. Asimismo, se configura una nueva embestida al movimiento obrero organizado, con disposiciones que atacan la libertad sindical, vulneran el derecho a huelga y limita el accionar de los convenios colectivos de la actividad estableciendo la aplicación de la legislación de bandera extranjera para nuestros tripulantes argentinos con inferiores condiciones salariales y laborales.

Vemos que las expresiones realizadas por integrantes del Gobierno Nacional llevan un riesgo profundo de desarticulación del sistema de relaciones laborales en el sector marítimo, favoreciendo intereses corporativos en detrimento de las garantías fundamentales de los trabajadores. Dentro de los puntos que integra la reforma del Gobierno Nacional se declara al transporte marítimo y fluvial como servicio esencial restringiendo el derecho a huelga, con la exigencia de cobertura mínima de un 75% del servicio durante conflictos colectivos. Por otro lado, el proyecto de decreto flexibiliza los contratos de embarque permitiendo excluir normativa laboral nacional, abriendo la puerta a contrataciones bajo leyes laborales extranjeras. El tema central está referido a la firma de contratos sin ser sometidos a convenios colectivos locales ni a regímenes de estabilidad o de seguridad social obligatoria.

La desregulación, según anticipo el titular de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación Iñaki Arresegor en el marco de la reunión del bloque federal portuario que organizo el Ente Administrador de Puerto Rosario (ENAPRO), también fomenta la llegada de buques de banderas extranjeras en detrimento del empleo local. A su vez, la adopción de un

régimen de Bandera Nacional de Conveniencia, que permite operar bajo matrícula extranjera sin perder beneficios ni acceso al mercado interno. Otro punto que trata el proyecto de Decreto, es la desvinculación de las bolsas de trabajo sindicales, habilitando plena libertad de contratación para los armadores.

Como podemos observar, cada una de estas reformas son presentadas, como en el pasado, como mecanismos de modernización y eficiencia, pero que en la práctica configuran un proceso de externalización jurídica y precarización estructural del trabajador embarcado. Resulta preocupante el estímulo a operar con buques extranjeros usados o alquilados, una situación que genera vulnerabilidad y debilita la demanda de construcción naval local.

Lo que pretende el Ejecutivo no es una novedad, de hecho, es una añoranza del mentado y perverso Decreto N° 1772/91 que, desregulo a las tripulaciones nacionales, convirtiendo a las mismas en extranjeros en su propio país, manteniendo los beneficios del Cabotaje Nacional para los armadores argentinos que habían optado por acogerse al Decreto.

Las consecuencias de dicho decreto fueron la desaparición la Marina Mercante Argentina: se desmembró la Flota Petrolera de YPF, cuyos buques pasaron a empresas privadas con bandera de conveniencia, se disolvió la Flota de Yacimientos Carboníferos Fiscales, y se vació la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (E.L.M.A), que perdió sus líneas, sus propiedades y agencias en el exterior.

Esta medida “logró como beneficio para nuestra Marina Mercante Nacional” que su flota se redujera de 130 buques de más de 1000TRB a 16 en el año 2004, cuando el Decreto 1772/91 fue finalmente derogado a través del Decreto 1010/04.

Resulta de vital importancia para el país, dado que el 95% del comercio argentino se realiza por vía acuática, el sostenimiento de una flota de bandera tripulada con nacionales para brindar mínimamente los servicios indispensables que nuestra Nación requiere.

Por los argumentos expuestos y la importancia estratégica del sector en el desarrollo económico nacional, es que solicito a mis pares el acompañamiento a la presente iniciativa.

Marcela F. Passo
Carolina Yutrovic
Eduardo Leandro Toniolli
Carlos Daniel Castagneto
Martin Guillermo Aveiro

Cristian Alejandro Zulli

Sabrina Selva

Pablo Todero

Nancy Sand

Gustavo Carlos Miguel González

Gabriela Pedrali

Micaela Moran

Lorena Pokoik

Andrea Freites

Santiago Cafiero