



VII JORNADAS RIOPLATENSES DE DERECHO MARÍTIMO 2013

“UNA POLÍTICA NAVIERA PARA EL MERCOSUR”

Sr. Mario Baubeta

Presidente del CENTRO DE NAVEGACIÓN



Montevideo, 27 de Junio de 2013



URUGUAY: Política Fluvio - Marítima

El País no tiene una Política de Estado para el fomento de la Marina Mercante Nacional.

Desarrollo del Cabotaje:

- *Identificación de rutas y productos*
- *Reducción de costos*
- *Mayor protección del medio ambiente*
- *Reducir desgaste de carreteras*
- *Disminución consumo de combustibles y emisión de CO2*
- *Minimizar externalidades negativas del transporte terrestre*
- *Viabilizar el Fondo de Fomento de la Marina Mercante*
- *Política Portuaria para el Cabotaje*



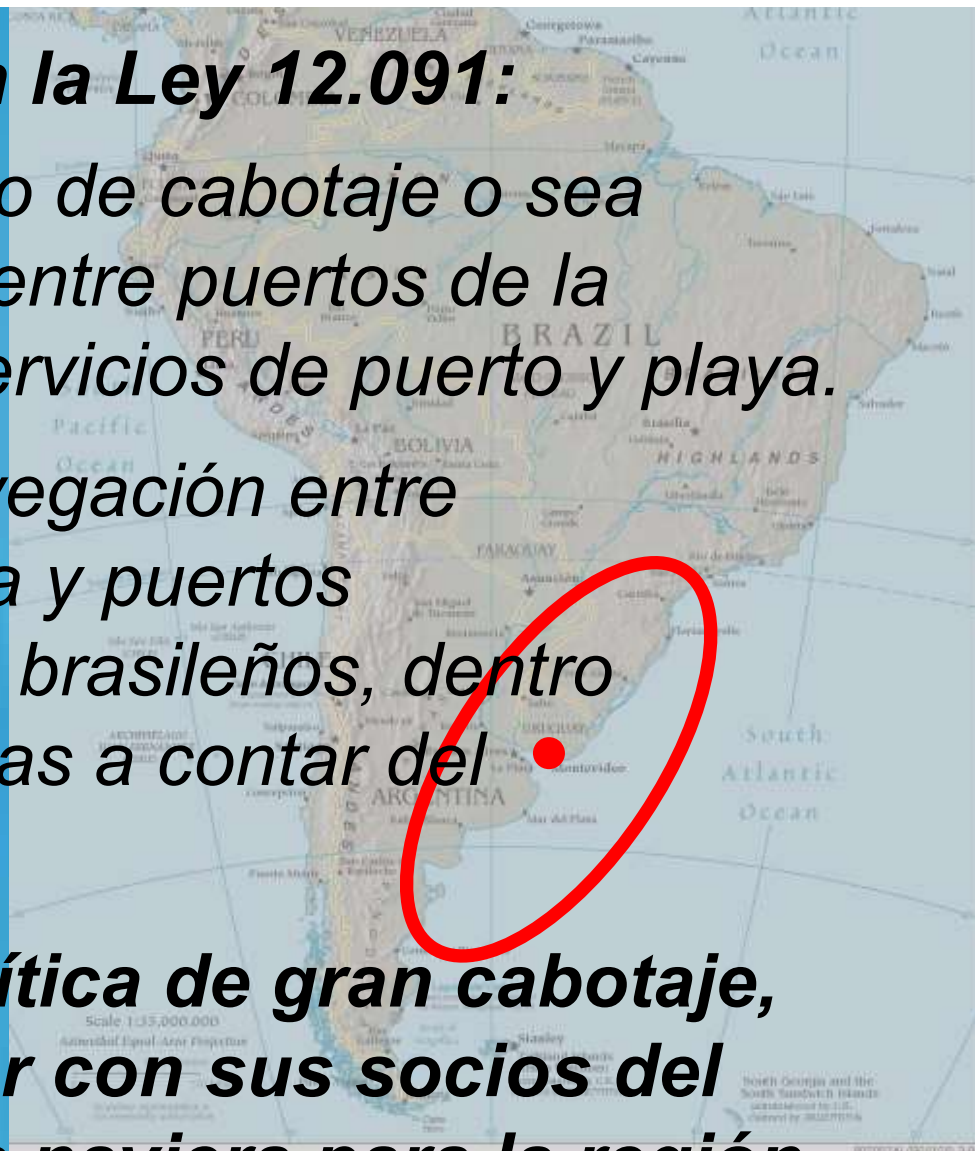


URUGUAY: Política de Gran Cabotaje

Definiciones en la Ley 12.091:

- *Navegación y comercio de cabotaje o sea aquella que se realiza entre puertos de la República, así como servicios de puerto y playa.*
- *Del gran cabotaje: navegación entre puertos de la República y puertos marítimos argentinos o brasileños, dentro de un radio de 900 millas a contar del Puerto de Montevideo.*

Para delinear una política de gran cabotaje, Uruguay debe acordar con sus socios del Mercosur una política naviera para la región.





Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios MERCOSUR

Objeto:

- **Promover el libre comercio de servicios**

Fundamentación:

- **Desarrollo de las economías**
- **Corregir asimetrías**
- **Promoción en base a reciprocidad de derechos y obligaciones**
- **Expansión en condiciones de transparencia, equilibrio y liberación progresiva**



Comercio de Servicios

Definiciones y Responsabilidades

- ***Prestación de un servicio del territorio de un Estado Parte al territorio de otro Estado Parte***
- ***Fijar una Política Naviera Regional y caer los convenios bilaterales de transporte***





MERCOSUR – Espíritu Fundacional

- ✓ **Proceso de Integración**
- ✓ **Coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales**
- ✓ **Armonizar legislaciones en áreas pertinentes**
- ✓ **Libre circulación de bienes, servicios y factores productivos**
- ✓ **Eliminación de derechos aduaneros y restricciones no arancelarias**
- ✓ **Coordinación de políticas asegurando adecuada competencia**



URUGUAY: Política Estratégica para el Desarrollo

Política estratégica de apertura de valores con el fin de alcanzar niveles superiores de desarrollo económico y social.

➤ ***Integrados a la región y abiertos al mundo***

Objetivo de progreso, buscando ritmo de crecimiento robusto a mediano y largo plazo.



MERCOSUR - Inmerso en una escalada proteccionista

- ✓ ***Fragmentado institucionalmente***
- ✓ ***Inmerso en una escalada proteccionista***
- ✓ ***Medidas unilaterales reñidas con los preceptos básicos del Tratado***
- ✓ ***Profundización de asimetrías***

Los intereses de los socios y su capacidad de incidir en los diseños de políticas son muchas veces totalmente dispares.



El Derecho a la Competencia

Uruguay ha puesto énfasis en la mejora de los accesos a los mercados y a la competencia.





Sector Marítimo, Portuario y Logístico de Exportación:

- ✓ ***Dinámico, eficiente, competitivo***
- ✓ ***Atrajo inversiones nacionales y extranjeras***
- ✓ ***Generador de ingreso de divisas y puestos genuinos de trabajo***
- ✓ ***Puertos de tránsito y trasbordo, plataformas logísticas al servicio de la región***



Ranking de Armadores - Montevideo

Ranking 2012 de líneas navieras

LINEA	TEU	%
MAERSK LINE	173.580	23,1%
HAMBURG SUD	91.411	12,2%
MEDITERRANEAN SHP. CO.	65.962	8,8%
CSAV (SUD-AM. DE VAPORES)	61.601	8,2%
CMA-CGM	40.820	5,4%
ALIANCA TRANSP. MARITIMO	39.230	5,2%
EVERGREEN LINE	38.265	5,1%
COSCON	34.925	4,6%
CIA. LIBRA DE NAVEGACAO	33.009	4,4%
MITSUMI OSK LINE	32.912	4,4%
HAPAG-LLOYD CONT. LINE	29.770	4,0%
CHINA SHIPPING	17.339	2,3%
ZIM LINE	16.798	2,2%
SAFMARINE LTD.	13.489	1,8%
PACIFIC INT'L LINES	10.646	1,4%
HANJIN SHIPPING	8.312	1,1%
NIPPON YUSEN KAISHA	7.757	1,0%
Otras lineas	35.322	4,7%
TOTAL GENERAL	751.148	100%



Puerto de Montevideo

El Puerto de Montevideo, principal plataforma logística, se consolida como puerto multipropósito para el comercio internacional del País y para la región.

- ***Confiabilidad, eficiencia, certeza operativa, competitividad, trabajando en la mejora continua en el respeto al medioambiente y en la seguridad.***
- ***Es un trabajo en conjunto de autoridades, trabajadores y empresarios.***
- ***Beneficio para los países vecinos, absolutamente, apoyando al Comercio Exterior de Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia.***
- ***Servicios eficientes / Fletes competitivos / Disponibilidad de bodega / Conectividad al mundo / Facilidades para que los productos lleguen o arriben al destino final con precios más competitivos.***



Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo MERCOSUR

El Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo a consideración, aprobado por los tres socios, con la ausencia de Uruguay en el 2005, incluye en síntesis los siguientes tráficos:

- *Cualquiera marítimo*
- *Trafico internacional del Río de la Plata*
- *Remolque de mercaderías, barcazas*
- *Feeder y trasbordos con destino a 3ros. países*

Se excluyen los siguientes:

- *Tráfico del acuerdo Hidrovía Paraguay – Paraná*
- *Tráfico del Alto Paraná*
- *El Petróleo brasileño*
- *El Cabotaje de cada país*

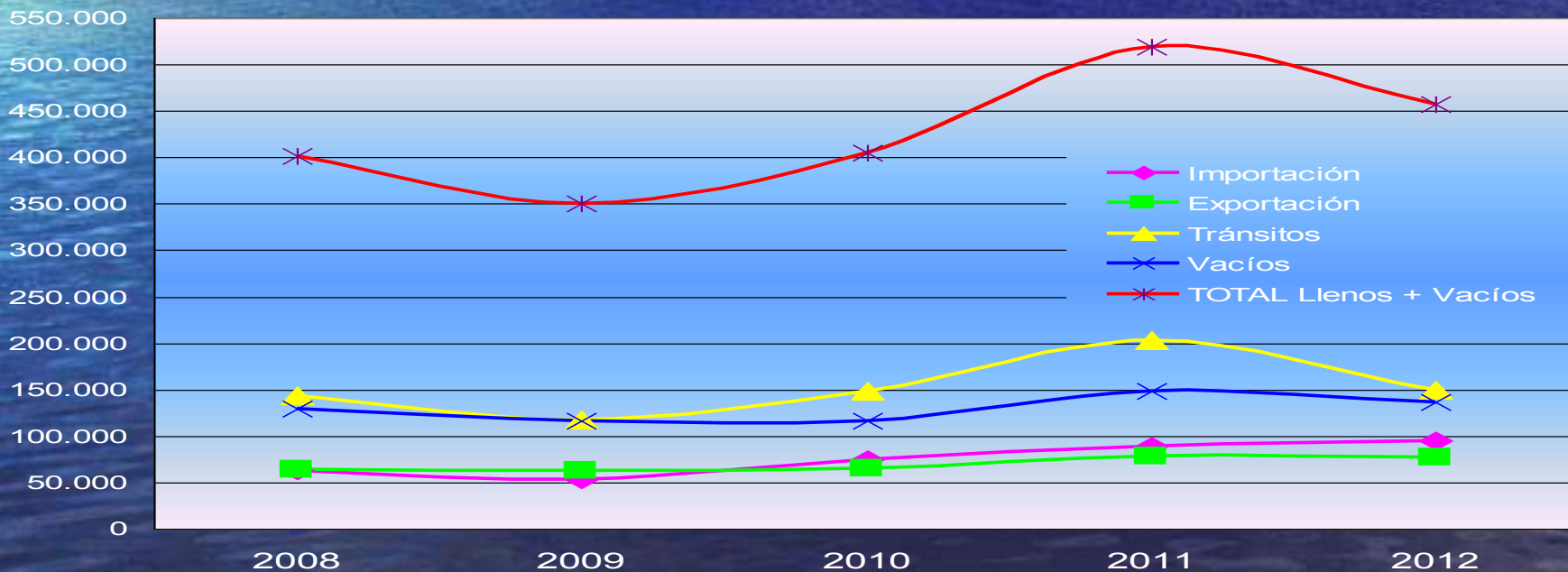


Estadística de Contenedores

Movimiento de Contenedores (en boxes)

Movimientos de	2008	2009	2010	2011	2012
Importación	63.437	53.988	74.814	88.655	94.457
Exportación	63.798	62.381	65.141	78.903	76.975
Tránsitos	143.715	118.063	148.884	203.011	149.249
Total Llenos	270.950	234.432	288.839	370.569	320.681
Vacíos	130.043	116.447	116.694	148.591	136.798
TOTAL Llenos + Vacíos	400.993	350.879	405.533	519.160	457.479
TOTAL Llenos + Vacíos (en TEU) *	673.906	587.990	672.008	862.843	751.148

* TEU = Unidad equivalente a contenedores de 20 pies





SGT N° 5 – Posición de URUGUAY

El Centro de Navegación ha apoyado la decisión del Gobierno, que se mantiene desde 2005 hasta la fecha, y en diversos foros hemos manifestado nuestra total oposición a las reservas de carga, y fundamentalmente, a la estipulación que se incluye en el Proyecto, con respecto a los servicios “feeders” y trasbordos con destino a terceros países.

Esta disposición, que va contra la tradición del País, implica:

- *Una amenaza al Puerto de Montevideo***
- *Un atentado contra el tránsito de mercaderías por nuestra principal terminal portuaria***
- *Afectar los intereses generales de nuestro comercio exterior e internacional***
- *Una afectación que replicará en agentes de comercio exterior de países vecinos que encuentran en el Puerto de Montevideo una plataforma eficiente para sus negocios***



Proyecto de Acuerdo Sin respaldo técnico

Objetivo:

➤ **Estimular el crecimiento de flotas nacionales**

SGT N° 5 no realizó ningún estudio de impacto en las economías de cada Estado Parte y de posibles afectaciones a las actividades portuarias.

Posible transferencia de ingresos del comercio exterior al sector transporte.



Proyecto de Acuerdo

Artículo 12º Vigencia

Además de los perjuicios posibles analizados, el borrador del Acuerdo incluye una cláusula de sumo riesgo y que quedará a la interpretación de las grandes economías del bloque.

- **El Art 12 establece la vigencia y dice que mientras no se ratifique por los parlamentos siguen vigentes los acuerdos bilaterales, pero no se establece expresamente que no rige la reserva de carga y no rige el alcance a los servicios feeders, hasta la ratificación de los Parlamentos de todos los Estados Partes.**



Proyecto de Acuerdo - Igualdad de condiciones de navegabilidad

Estados Partes ejercen presión contra Uruguay en todos los ámbitos, para evitar el tránsito de mercaderías por nuestros puertos, solucionando sus problemas sin abrir su comercio de cabotaje.

Uruguay ha sido respetuoso de los acuerdos internacionales suscriptos.

Se trabaja para alcanzar un Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo que no sea perjudicial para el País.

Se reclama igualdad en las condiciones de navegabilidad para todas las banderas de la región, sin excepción.



Tendencias políticas y normativas de otros bloques económicos

El SGT N° 5 debería buscar otras alternativas positivas de apoyo a las flotas nacionales diferentes a la reserva de carga, revisar las legislaciones comparadas y las tendencias políticas y normativas de otros bloques económicos.

Alianza del Pacífico: México, Colombia, Perú y Chile.

Los países miembros han comprendido que las reglas de juego deben ser claras y estables, que la competencia y libertad de mercado en todos los sectores suelen ser la mejor forma de maximizar el bienestar.

Han liberado a la competencia sectores claves, han comprendido que la apertura al mundo es el camino del desarrollo y tienen cada uno acuerdos de libre comercio con Estados Unidos, la Unión Europea, varios países del Asia, Australia y Nueva Zelanda.



Acuerdo de Transporte Marítimo en otros bloques económicos

- **Tomando la experiencia de la Unión Europea, se debería de establecer una serie de requisitos mínimos básicos para que las respectivas banderas puedan calificar para realizar transporte de cabotaje en otro país de la región.**
- **La Unión Europea aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (Reglamento 3577/92).**

El Reglamento establece que se entenderá por:

- 1) Servicios de transporte marítimo dentro de un Estado miembro, los servicios que se presten normalmente a cambio de una remuneración e incluyan en particular:**
 - a) El Cabotaje continental: el transporte por mar de pasajeros y mercaderías entre puertos situados en la parte continental**
 - b) El cabotaje insular**
 - c) Los servicios de abastecimientos off-shore: el transporte por mar de pasajeros o de mercaderías entre cualquier puerto de un Estado miembro y las instalaciones o estructuras situadas en la plataforma continental de dicho Estado miembro.**





CONCLUSIONES

El sector privado está de acuerdo en que se firme un acuerdo multilateral de transporte marítimo, pero que no se constituya en una traba al desarrollo de nuestro comercio internacional, de nuestros puertos, afectando la economía nacional.

El primer impulso para la flota comunitaria sería que los Estados Partes flexibilizaran las normas de cabotaje a la bandera MERCOSUR para lograr una verdadera integración, en lugar de promover la reserva de carga.

Esta situación sí favorecería el desarrollo de las marinas mercantes en régimen de libre competencia y competencia.

Muchas gracias!



VII JORNADAS RIOPLATENSES DE DERECHO MARÍTIMO 2013

“UNA POLÍTICA NAVIERA PARA EL MERCOSUR”

Sr. Mario Baubeta

Presidente del CENTRO DE NAVEGACIÓN



Montevideo, 27 de Junio de 2013