



# Academia del Mar

## CUADERNO TALÁSICO N°19

Presentado por:

**Académico de Número n° 33  
Señor Julio Bazán.**

Tema:

**Marina Mercante Nacional.**

Presentación:

**Septiembre 2001**

**Expuesto y debatido en la Sesión Plenaria Ordinaria n°51 del 25 de septiembre de 2001.**

## MARINA MERCANTE NACIONAL

“Toda Nación que deja hacer por otra una navegación que podría hacer ella misma, disminuye sus fuerzas reales y relativas a favor de sus rivales”

### **Señor Presidente:**

Desde tiempo inmemorial el hombre a vivido obsesionado con la idea de expandir su comercio más allá de sus propias fronteras y el agua ocupó lugar preponderante como vía de transporte efectiva y económica para su desarrollo comercial allende el mar, donde el atractivo de aquellos mercados incidiera fuertemente en la búsqueda del medio idóneo que le permitiera su conquista.

Pero hubieron de pasar muchos años hasta que el medio de transporte resultara medianamente eficiente para responder a los fines perseguidos: la propulsión a velas y la maquina a vapor fueron hitos trascendentes en el desenvolvimiento del transporte marítimo, para concluir en los tiempos digitales que vivimos con la aplicación nuclear al buque mercante en escala comercial, para el mantenimiento de los tráficos más distantes y de manera más competitiva.

La historia nos refiere antecedentes vividos del movimiento mercantil de los siglos XIII al XV, cuando el Mediterráneo fuera el centro de distribución de los mercaderes que alimentaban las satrapías y colonias de sus costas. Eran tiempos en que la figura del armador y fletador se confundían en una misma identidad, porque para su expansión comercial necesitaba armar su propia expedición marítima, para transportar su propia carga.

Los fenicios que pese a ser un pueblo navegante por excelencia e indiscutida su influencia en la navegación comercial del Mediterráneo no han dejado nada perdurable de legislación marítima.

Pero no es ésta la época donde habremos de hallar los primeros antecedentes orientados a ordenar el transporte comercial de cargas por agua, el Código de Hamurabi refiere disposiciones aisladas que se remontan al 2100 A. C. Quiero con ello ponderar la antigüedad que posee esta inquietud del hombre por crear normas de regulación para el ordenamiento del transporte marítimo y cuan ponderable su esfuerzo por desarrollar una

actividad que habría de tener tanta trascendencia en el contexto del comercio mundial.

Para ello fue imperioso implementar adocenadas estrategias tendientes a su protección, particularmente por los países marítimos tradicionales, no obstante que cuando países “nuevos” como el nuestro dictaran normas de apoyo a sus marinas mercantes, enseguida se agitó por parte de aquellos el fantasma de la “flan discrimination”.

Con el devenir histórico de los tiempos, se concluye en que la Institución Marina Mercante es la herramienta idónea con la que se viabiliza el comercio exterior entre aquellos países separados por el mar. Y es así que desde su remoto origen el transporte marítimo siempre hubo de necesitar un marco de protección que garantizara su ejercicio.

Es axiomático que junto a las marinas mercantes de los países mas desarrolladas del mundo, encontremos claros signos de protección a su bandera y que nosotros también adoptáramos cuando nuestro Pabellón Mercante flameara en todos los mares del mundo.

Y es con verdadero sentimiento de pesar que expreso la idea en pretérito, porque nuestra Institución Marina Mercante ha desaparecido de los mares del mundo, donde hasta ayer aportarla crecimiento de nuestro comercio exterior y a nuestra soberanía comercial, por ello, cuando la tuvimos pujante y vigorosa, éramos partidarios de dar a sus armadores medidas que se tradujeran en creciente flujo de cargas hacia la bodega nacional, aún a riesgo de ser acusados de implementar “prácticas discriminatorias”... pero que hubo de importar si podemos exhibir de propios y de extraños un copioso capítulo de agravios que concluyeron con la extinción de nuestra Marina Mercante... ¿Cuándo concluiremos por responsabilizar por lo menos ante la historia a aquellos que hicieron a su destrucción?

Pero volvamos a la realidad de nuestros días y procuremos de encontrar el camino crítico de las alternativas conducentes a la refundación de nuestra Marina Mercante, puesto que esta sería prioridad nacional y aunque suene como colosal paradoja, previo a cualquier intento deberíamos pensar como recomponer la autoridad de aplicación que regule su actividad, ya que es evidente su actual desinterés por las actividades fluviales y marítimas.

Lo importantes es entonces crear una conciencia nacional sobre la importancia de contar con una marina mercante ágil y vigorosa en toda la

plenitud de virtudes que la expresión encierra, porque es la manera idónea de ejercer nuestro libre albedrío comercial.

Digamos entonces que es imprescindible con una Marina Mercante de Ultramar que le permita al País encausarla corriente de su intercambio hacia los mercados compradores y vendedores más convenientes al par que participar activamente en la regulación de los fletes internacionales.

Es un hecho incuestionable que la economía argentina depende de la seguridad de su Comercio Exterior, cuyo intercambio se transporta en más de un 90% por vía marítima y esta la razón fundamental para dotar a la Marina Mercante de Ultramar, de los medios necesarios para que participe en una Proporción Justa y Razonable en el transporte de su riqueza.

Es el comercio de nuestro País el que genera parcialmente las distintas corrientes de tráfico y es por ello precisamente que tiene derecho a participar en su transporte, de allí en más la necesidad de una protección que no genere resentimiento por parte de las otras banderas que también por tener a la República Argentina en sus rutas accede al transporte de sus cargas como tercera bandera.

Porque es nuestro propio Comercio Exterior el que justifica la tenencia de buques mercantes bajo el Pabellón Nacional y no el comercio exterior de los demás. El desafío es tener una Marina Mercante ágil y vigorosa, capaz de transportar parte sustancial de nuestro comercio y ésta la razón por la que debe ser protegida con diversas medidas que aseguren su pervivencia en todos los mares del mundo.

Quién puede negar a un estado soberano al derecho a la protección a los tráficos que se generan en su territorio, cuando dicho tráfico es una realidad económica, fruto del trabajo de su gente y de la bondad de su suelo. Digamos entonces que desde su remoto origen el transporte marítimo hubo de necesitar un marco de protección que garantizara su ejercicio, como factor trascendente para desarrollar una política exterior.

De allí la necesidad de refundar nuestra propia Marina Mercante como valiosa y genuina fuente de trabajo para las tripulaciones de nuestra comunidad marítima y en general de toda la actividad que genera un buque para mantenerlo en adecuadas condiciones de navegabilidad.

La cuasi insularidad de nuestro territorio y la extensión de nuestro litoral, amerita sin demasiado análisis la necesidad de contar con una Marina Mercante dispuesta a servir sus puertos que hoy con profusión alientan el desarrollo del comercio de Argentina... y aunque no aportara un solo dólar a la balanza de pagos del País, el solo hecho de su existencia significaría un aporte sustantivo para la reactivación de la economía nacional.

Pero digamos también que uno de los componentes determinantes de la deformación de nuestra balanza comercial, ha sido históricamente la falta de una Flota Mercante Nacional que compute el valor de los fletes ganados por la bandera, como un “commodity” más.

No es una fantasía definir el flete como una mercancía. Es una realidad económica, así como la Marina Mercante es una realidad histórica.

Debemos recordar que recién a la finalización de la Segunda Guerra Mundial es cuando los países subdesarrollados mostraron algún interés en promover el desarrollo de sus marinas mercantes, ya que el negocio naviero internacional estaba servido por los países tradicionalmente marítimos.

Por entonces los fletes y los seguros marítimos no habían merecido adecuada atención por parte de los países nuevos, hasta que la reactivación económica de los que fueran beligerantes, generarán la disminución del superávit de la balanza comerciadle países como el nuestro... y aquellos que en la actividad fuera subestimado, particularmente el flete marítimo, tomaba colosal dimensión en el contexto del negocio internacional.

Y es en este acontecer coyuntural que los países “nuevo” toman conciencia de la necesidad de proteger sus propias cargas, defendiendo integralmente los valores costo, seguro y flete de su comercio.

Aquí se entronca la idea de que para ejercer el libre albedrío comercial, es menester afianzar el derecho a transportar en buques de su bandera, una parte substancial de su comercio exterior, intento fuertemente resistido.. Y es tal, que recién en la década de los 60 la reclamación de este derecho fue proclamado en el seno de las Naciones Unidas.

Y en esta desigual pugna de las incipientes Marinas Mercantes, la lucha no era pareja fundamentalmente por carecer de magnitud empresaria, frente al desarrollo secular de las otras marinas.

Fue así que, para poder competir con las grandes potencias en el transporte internacional de cargas por vía marítima, fue menester hurgar en los antecedentes aleccionadores de la historia, exhumando la doctrina del Acta de Navegación de Oliver Cromwell (año 1651), que reservaba el transporte de la carga de importación de Inglaterra a su Marina Mercante y a la del país exportador. Hoy diríamos que el transporte generado por el intercambio bilateral, quedaba reservado a las dos primeras banderas.

Fue precisamente al amparo del Acta de Navegación que Inglaterra basó su dominio en los mares del mundo, hasta convertirse en la primera potencia marítima de su tiempo, no en vano aquel instrumento jurídico mantuvo casi dos siglos de vigencia, desde el año 1651 hasta el 1849 con el advenimiento de “La Libertad De Los Mares”.

Y es en plena vigencia del Acta de Navegación y cuando por imperio de la revolución industrial, se genera en Inglaterra un exceso en la producción de bienes manufacturados, que en mucho superaba la demanda interna, que se impone la búsqueda de mercados externos para la exportación de sus excedentes.

Coincidente con esta instancia histórica, ADAM SMITH publica en el 1776 su obra “INVESTIGACIONES SOBRE LA NATURALEZA Y LAS CUSAS DE LA RIQUEZA DE LAS NACIONES”, verdadera apología al libre comercio entre todas las naciones del mundo.

En esta obra cumbre del liberalismo económico, Adam Smith planteaba una sola excepción al libre comercio propuesto para Inglaterra: El Acta de Navegación dada por Cromwell 125 años atrás, para la protección de su Marina Mercante. Esta circunstancia ameritó el bien fundado juicio de que Adam Smith antes que liberal era inglés.

Digamos al fin que la doctrina del Acta de Navegación fue antecedente para que en nuestra legislación cobrara vida la LRC, según se la conociera en tiempos de su vigencia a la Ley DE RESERVAS DE CARGAS N° 18.250/69 y en su reforma la Ley N° 19.877/72. Por ellas, fundamentalmente las importaciones destinadas a empresas u organismos del Estado o a particulares favorecidos con algún beneficio de tipo fiscal, quedaban reservadas para los buques de bandera argentina.

Por esta vía pudo también asegurarse el intercambio regional con medios propios. En otras palabras, las banderas nacionales deberían defender

apasionadamente el costo y el flete de su comercio, para asegurarse de que su transporte sea ganado por ellas y contribuir así su respectiva balanza comercial no solo con el FOB de la carga, sino también con el flete.

A partir de este razonamiento comienza a tener vigencia la necesidad de que nuestros países puedan y sepan propiciar un marco que garantice el derecho a transportar su comercio o a ceder parte de él, mediante de acuerdos de reciprocidad.

Con esta política la bandera extrazonal tendría reservado un papel supletorio y las marinas mercantes de los países “nuevos” la posibilidad de desarrollarse y crecer para tener presencia en los tráficos generados por el comercio de la zona.

Esta participación en el “cross trade” significaría un aporte neto de divisas ganadas para la economía nacional como tercera bandera, en el intercambio comercial entre terceros países, factor trascendente sobre el que sería posible edificar una política exterior y una estrategia.

Es evidente que, para la tenencia de una Marina Mercante eficiente, se impone inexorablemente la necesidad de implementar en la propia política naviera, un marco de protección que no resulte odioso, pero que sostenga con firmeza y determinación, el derecho soberano a transportar su comercio.

Pero digamos también que, así como aparece casi insoslayable la necesidad de refundar nuestra Marina Mercante, el puerto y su operatoria también nos está reclamando su adecuación a las nuevas exigencias informáticas y operativas de los tiempos que vivimos, porque en el contexto del negocio naviero, su operatoria insume significativo porcentaje de los fletes devengados.

Todavía perdurará en la memoria de todos nosotros la excelente exposición que mi dilecto amigo Pedro Fox, pronunciara aquí, en este mismo ámbito, el último martes de Agosto del año próximo pasado y quizás resuene todavía en nuestros oídos el destino casi apocalíptico que los tiempos reservarían para nuestro Puerto, para nuestro Comercio Exterior y para nuestra actividad mercante, si no se dieran los instrumentos idóneos para su preservación, frente a la amenaza de los “megacarriers” que intentarían concentrar la carga en un gran puerto de transferencia localizado al Norte del Río de la Plata y al sur del Ecuador.

Es prudente aquí recordar que la irrupción del Post Panamax en los mercados del mundo y ha sido generada y alentado por los volúmenes de carga que se originan en tráficos puntuales. Prueba de ello son los tráficos alrededor del mundo (Arroen of the world), que navegando el Hemisferio Norte, en sentido Este/Oeste-Oeste/Este, hacen a los excelentes resultados de explotación que alientan y sustentan el concepto de la máxima capacidad de transporte, para mayor beneficio económico... para el mejor "profit".

Esta operatoria portuaria responde a la realidad incontrastable del comercio que genera el Hemisferio Norte, en sus mercados horizontales y aunque no sea esta nuestra realidad hemisférica, tampoco estamos exentos ni a resguardo de operadores portuarios "off shore", por lo que posee vigencia plena lo expresado por Pedro Fox. Imaginemos por un momento el mundo actual sobre una proyección "Marcador" y seguramente tendremos la visión de las grandes concentraciones demográficas que harán comprensible la escala del "shipping" al Norte del Ecuador.

La transformación experimentada en el comercio internacional, no ha incidido solamente en las formalidades de la negociación de compraventa, según lo refieren los INCOTERMS 2000 dados por la CCI, sino que el propio transporte en su versión multimodal, ha determinado que los puertos tradicionales no sean el mero espacio de la carga de importación y exportación para su recepción o despacho.

Y hecha la mención de los INCOTERMS 2000, parecería como irreverente no dedicarles un párrafo, aún a riesgo de que ello implique alterar la cadencia de mi exposición.

La economía global a dado curso a los negocios en escala jamás conocida en el mundo y lo volúmenes y diversidad de contratos han incrementado también las posibilidades de litigios y de allí la necesidad de que los contratos de compra ventas provean precisión en su redacción.

Por esta razón la CAMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL, que ya en el año 1936 ha creado los INCOTERMS como conjunto de normas oficiales para la interpretación de los términos comerciales, debió en el año 2000 incorporar una serie de nuevos términos en consideración a la difusión de zonas libres de aduanas, las comunicaciones electrónicas y los cambios en la práctica del transporte.

Digamos entonces que los INCOTERMS son reglas internacionales para la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional. Y a estas reglas conocidas originariamente como INCOTERMS 1936 se fueron incorporando sucesivas modificaciones en los años 1953, 1967, 1976 y 1980 hasta concluir en los INCOTERMS 2000, hoy vigentes.

A título de curiosidad, digamos que de las trece reglas actuales, solo seis de ellas responden al transporte marítimo (FOB – FAS – CIF – DES – DEQ)

Pero volvamos al relato y digamos que hoy el puerto moderno es el nudo de la negociación y distribución de la carga, es el eje y centro de la operatoria pre y post terminal. Lamentablemente el Puerto de Buenos Aires en su actual estructura carece de espacios para la creación de zonas de actividad logística, como actividad industrial para conectarse con su Hinterland, que en realidad es el país todo, no olvidemos que el Puerto de Buenos Aires con sus terminales y Dock Sud movilizan más del 40% del Comercio Exterior de Argentina y el 90% del tráfico de contenedores , de cuyo porcentaje el 305 aproximadamente corresponde a Dock Sud (Exolgan), donde en la actualidad se están realizando tareas para implementar una zona de actividad logística (ZAL) para almacenaje, distribución y transferencia de cargas al sistema ferroviario y carretero.

Es opinión de los expertos que el futuro del Puerto de Buenos aires, tendrá a la unificación de terminales hasta concluir en una drástica limitación de operadores.

Existes hoy varios proyectos de Terminales Portuarias en el ámbito metropolitano e incluimos en esta apreciación la construcción de la Terminal de Pasajeros que según lo ha expresado la actual Administración General de Puertos (AGP), estará inserto en el tratamiento de la Rivera completa, en cuyo proyecto deberá incluirse la creación de Zonas de ruptura y transferencia de cargas, o zonas de actividad logística (ZAL) como hoy ya se denominan en los puertos europeos a estos espacios que operan como verdadera extensión de los muelles en la vieja concepción de los puertos.

Digamos finalmente que podrán las corporaciones portuarias agruparse en mega operadores “of shore”, como también las navieras de otras nacionalidades acordar asociaciones estratégicas, pero lo defensa de nuestro comercio exterior,. Como la de nuestra Marina Mercante y nuestros

puertos, deberán ser prioritarias en la implementación de nuestras políticas universales, si es que realmente somos capaces de sustentar nuestra soberanía comercial.

Exhumemos pues de los anales de nuestra vieja legislación, todo cuanto pueda servir de sustento para un desarrollo sostenido, sin privilegios odiosos, pero con normas y regulaciones que propicien una legítima evolución de nuestra actividad mercante a tono con el papel protagónico de nuestro propio comercio y enfatizo que no estoy proclamando un Estado protector y paternalista que concluya subsidiando o subvencionando.

La propuesta conlleva en si misma idéntico entusiasmo al de aquellos días en que nuestra Marina Mercante fuera factor trascendente para desarrollar una política exterior, ajena al tutelaje de las grandes potencias marítimas. Abonan esta actitud, razones de índole económica, razones de política superior y de estrategia.

Cuando nuestra idea ganadora haya tenido éxito eco favorable y el Estado Nacional haga suyas las decisiones políticas de poseer una Marina Mercante Nacional y puertos ordenados con tecnología informática y operativa de avanzada, será el tiempo de impulsar a la inversión privada para que defina el modelo de Empresa Armadora bajo Bandera Nacional acompañada o no por el Estado, pero capaz de insertarse favorablemente en el Mercado Internacional.

Y entonces, cuando nuestro Pabellón Mercante vuelva a flamear en los mares del mundo, transportando nuestro comercio como expresión de genuina soberanía comercial, recién entonces, habremos contribuido positivamente a su desarrollo y a la honra de quienes fueran los hacedores de nuestra institución Mercante.

### **Desarrollo del debate:**

Durante la Sesión Plenaria Ordinaria el autor de este Cuaderno Talásico informó lo siguiente:

**AC. BAZÁN:** (desarrolló el tema “Marina Mercante Nacional” que se encuentra registrado como Cuaderno Talásico N° 19 por la Academia).

**Nota:** Por dificultades técnicas no se registró el debate correspondiente.

