



Afiliado a: International Transport Workers' Federation ITF
International Federation of Shipmasters' Associations IFSMA
Confederación General del Trabajo de la República Argentina CGT
Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte CATT
Federación Sindical Marítima y Fluvial FESIMAF

COMUNICADO DE PRENSA

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 1 de abril de 2025

Posición del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante frente a la desregulación de la Marina Mercante

El Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante manifiesta su profunda preocupación ante cualquier intento de desregulación de la Marina Mercante, y en particular, del cabotaje nacional. Consideramos que esta medida representaría una amenaza directa a la soberanía, la industria marítima argentina y el trabajo nacional.

1. Defensa del cabotaje nacional: El Centro apoya firmemente la protección de la Marina Mercante argentina, especialmente su cabotaje nacional, por considerarlo hoy la columna vertebral de la actividad marítima. Es en el ámbito del cabotaje donde los marinos mercantes argentinos se forman, capacitan y desarrollan su profesión.

2. Pérdida del know-how: La desregulación de la Marina Mercante provocaría, a largo plazo, la pérdida del conocimiento profesional acumulado en nuestro país, afectando directamente la calidad de la formación y la capacitación de los tripulantes nacionales.

3. Impacto en la defensa nacional: Esta medida resultaría en la eliminación de la reserva naval, herramienta clave de apoyo logístico en contextos bélicos, como lo fue durante el conflicto del Atlántico Sur en Malvinas, en el cual 18 Marinos Mercantes dieron su vida.

4. Riesgo para la soberanía comercial: La pérdida de una flota propia conllevaría una pérdida de soberanía comercial. Situaciones como la vivida durante la pandemia de COVID-19 demostraron que, sin una flota nacional, quedamos a merced de empresas extranjeras, cuyos intereses no contemplan el bienestar de la población argentina.

5. Falsedad sobre los costos de flete: Es una falacia afirmar que los fletes dependen exclusivamente de los costos operativos de los buques. La realidad demuestra que los fletes responden a la dinámica de la oferta y la demanda. Durante la pandemia, los costos de flete se incrementaron aproximadamente un 1000%, sin que ello se viera reflejado en los demás costos operativos.

6. Importación de servicios y fuga de divisas: Permitir el cabotaje nacional con buques extranjeros equivaldría, en la práctica, a una importación de servicios. Esto generaría una