

Opiniones sobre Ley de Reserva de Cabotaje

Antecedentes Históricos:

Chile desde su fundación en, mayor o menor, medida e intensidad ha dependido de su mar.

Desde antes de 1810 el mar trajo aventuras, gente y comercio.

Tanto Carrera como O´Higgins, promovieron legislaciones que propendían a un uso soberano del mar como vía de comercio.

Jose Miguel Carrera, en un incipiente intento lo incorpora en un reglamento constitucional provisorio en 1812 al otorgar patentes de corso.

Bernardo O´Higgins el 26 de junio de 1818, otorga la primera patente de comercio a un armador chileno, don Francisco Ramírez que con su barco “Gertrudis de la Fortuna” se constituye en el primer barco mercante chileno.

Es interesante conocer que el 4 de agosto de 1818, junto con crear la Academia de Jóvenes Guardiamarinas, se dicta un decreto que reglamenta la proporción de extranjeros y nacionales que tripulen los barcos mercantes chilenos.

En 1835, se dicta la primera ley de cabotaje y que le permitió a Chile enfrentar de mejor manera la guerra contra la confederación Perú-Boliviana en 1839.

Saltándonos varios episodios, en 1956 se dicta la Ley N°6415: Reserva el Comercio del Cabotaje a Naves Chilenas.

Capítulo aparte merece el D.L. 3059: Ley de Fomento a la Marina Mercante., donde también hay menciones al cabotaje y a un concepto muy importante como es la RECIPROCIDAD (en lo que se refiere a cargas desde y hacia Chile; o sea, en tráfico internacional y de ultramar).

Este es un ejemplo, guardando las proporciones, de lo que pasó al “liberar” el mercado de transporte de carga internacional.

La dinámica exponencial del comercio internacional y la segmentación del mercado de transporte, transformándolo en multimodal, hizo que en varios países se perdieran importantes flotas y compañías nacionales e irrumpieran las Banderas de Conveniencia.

Lo anterior impactó directamente en la calidad y cantidad de los puestos de trabajo (Pilotos, Oficiales de Máquinas, Radiotelegrafista, Sobrecargos, Tripulantes de Máquinas y Cubierta, etc.).

Aparecieron las administradoras de personal (outsourcing).

Con estos procesos, el trabajo se precarizó en tal medida que posteriormente obligó a los estados a suscribir el MLC acuerdo OMI-OIT, para generar un estándar mínimo de trabajo decente para las tripulaciones alrededor del mundo.

De alguna manera se produjo un efecto parecido al multirrut.

Capital Humano Calificado:

Formar capital humano calificado, es un trabajo continuo y que combina **tiempo, experiencia y transferencia** de conocimientos entre generaciones.

Invariablemente lo descrito anteriormente tuvo un efecto de mediano impacto al no producirse las dinámicas de formación.

Formar un Piloto o un oficial de máquinas, desde cero, nivel Operacional y alcance un nivel Gestión sin limitaciones (Capitán de Alta Mar y Jefe de Máquinas, respectivamente, en Chile), son aproximadamente siete años.

Formar un Tripulante, desde cero hasta un nivel Apoyo, son aproximadamente dos años.

Lo anterior es considerando el Convenio de Formación Titulación y Guardia de la OMI. STCW 95

Además si tomamos en cuenta el tiempo y costo invertidos en cursos OMI complementarios y muchas veces obligatorios y otros exigidos por las compañías, clasificadoras, etc. hacen de esta actividad una de alto estándar; por lo que, la aseveración/ oferta, propuesta alguna vez por un asesor, de **“Planes de Reversión”** (o sea créditos o bonos para instalar peluquerías o colectivos) es tragicómica.

Ámbito de Aplicación

A nuestro juicio la eventual apertura del cabotaje se puede extender, con sus externalidades negativas.

Consideremos que el ámbito de aplicación de nuestra actividad es variada y amplia y que básicamente dice con la operación de un

VECTOR MARITIMO COMERCIAL,

Vector, porque tiene velocidad y dirección

Marítimo, porque se mueve en el mar

Comercial, porque lo origina un contrato de naturaleza comercial

Entre otros, son:

- ***TRANSPORTE DE PASAJEROS***
- ***TRANSPORTE DE GRANELES LIQUIDOS***
- ***TRANSPORTE DE GRANELES SOLIDOS***
- ***TRANSPORTE DE CARGA GENERAL***
- ***TRANSPORTE DE PECES VIVOS***
- ***TRANSPORTE DE CARGA REFRIGERADA***
- ***TRANSPORTE DE CARGA RODADA***
- ***TRANSPORTE DE CONTAINERS***
- ***TRANSPORTE DE MADERAS***
- ***TURISMO***
- ***ACTIVIDADES CIENTIFICAS***
- ***APOYO A FAENAS COSTA AFUERA***
- ***APOYO A MANIOBRAS DE ENTRADA Y SALIDA DE BARCOS DE PUERTO***
- ***DRAGADO***
- ***INSTALACION DE ESTRUCTURAS CIVILES EN EL MAR***
- ***TENDIDOS DE LINEAS***

Por citar algunos ejemplos, esto ya ha ocurrido:

Empresas con naves extranjeras operando en aguas territoriales sin ningún control.

- *Draga española en el año 2010, no había ni siquiera práctico*
- *Artefactos navales y OSV, en el canal Chacao*
- *OSV, en estudios de mecánica de suelos en el puerto de san Antonio.*

Como diría un personaje: Exijo una explicación

Insistimos en que la operación directa de un VECTOR MARITIMO COMERCIAL, integra otras tareas indirectas de otras empresas aseguradoras, empresas de estiba, muellaje, casas clasificadoras, astilleros, maestranzas, proveedores de naves, etc.

Y que según un estudio de la Universidad de Cardiff estos servicios complementarios emplean antiguos marinos para el desempeño de sus tareas. Por la experiencia marinera.

Cuando hablamos de cabotaje, recurso humano e inversionistas podemos considerar que como somos seguidores del libre mercado, al recurso humano, nosotros los trabajadores y operativos, no debería importarnos quién sea el inversionista, armador o bandera.

Todo lo contrario, con visión de Estado, y proponiendo un esquema **ganar-ganar (win-win)**, creo que podríamos considerar algunos factores:

- Para necesidades excepcionales ya existen soluciones como es el waiver.
- Volúmenes de carga excepcional, no son tan altos para considerar que se pierde o que la carga se acumula en el puerto.
- Las potencias marítimas, donde objetivamente tienen un mercado mayor y más dinámico que el nuestro, han protegido su cabotaje. Ejemplo de esto es la posición de:

Estados Unidos, cuna del libre mercado, no abre su cabotaje; excepcionalísimo, y no sin costo político, es la situación de Puerto Rico y solo por diez días.

Brasil, parcial y temporalmente con resguardos para no abusar de la norma.

Unión Europea, con reciprocidad entre los estados miembros.

- Chile es marítimo, al menos la Zona Económica Exclusiva es de mayor superficie que el Chile Continental, citando a mi amigo Iván Cuadra:

“Chile es una larga y ancha faja de mar”

- La actividad marítima y su comunidad, deberían ser considerados empresa y recurso estratégicos, por el impacto económico y social que implica.
- Existen ejemplos de buenas prácticas. Ejemplo Noruega.

El ser considerado estratégica, y si se combina con políticas de fomento por parte del Estado (otorgamiento de facilidades e incentivos adecuados), tiene un alto beneficio y retornos positivos en lo social y económico, generando trabajo de calidad para sus mismos connacionales y contribuyentes pagadores de impuestos.

Es importante, y no menor, advertir que la actividad principal trae asociada toda una dinámica de empresas y actividades económicas complementarias a la principal *e.g.: casas clasificadoras, maestranzas, astilleros, proveedores de naves, etc.*

Ejemplo de políticas adecuadas de fomento, es lo que ocurre en el tráfico a nuestros territorios insulares y conectividad austral. (Rutas subsidiadas).

Es un acto soberano, el entender que debemos hacer uso de nuestras competencias y ventajas comparativas en el ámbito marítimo y no entregarnos a soluciones de corto plazo que en el tiempo nos costarán caro.

Agreguemos valor.

Conclusiones y Propuestas

Debemos recuperar el espíritu de la ley y la visión de nuestros padres fundadores,

“Este triunfo y cien más serán insignificantes si no dominamos el mar” O´Higgins

*“Debemos dominar para siempre en el Pacífico: esta debe ser su máxima ahora y ojala fuera la de Chile para siempre”
Portales*

Insistimos que no nos oponemos a la revisión de normativas, de hecho hay cambios que se requieren en una serie de cuerpos legales que regulan la actividad, pero siempre velando por el interés superior del hombre.

Entonces tenemos dos propuestas relacionadas al cabotaje:

- La primera, es asignar a esta industria el carácter de estratégica para los intereses nacionales.
- La segunda, y en coherencia con la primera, es crear una institucionalidad moderna y efectiva que reúna de manera permanente y sistémica a todos los actores de la comunidad marítima, como un Ministerio del Mar, o al menos a un Comisión Marítima que defina políticas, revise legislación y destine recursos a Investigación, Desarrollo e Innovación, con el objetivo de velar profesionalmente, con visión de país por el presente y futuro marítimo de esta larga y ancha faja de mar.

En lo personal, me anima un espíritu constructivo y deseo de desarrollo para nuestros Oficiales y Tripulantes, con alto perfil profesional y con el potencial y formación necesarios para competir en un mundo globalizado.

Felicito y agradezco a la universidad por invitarme, en representación de los trabajadores y profesionales del sector, a hacer una contribución al debate.

MUCHAS GRACIAS

Rodrigo Pinto-Agüero Corominas
Presidente
Siproman