

INDUSTRIA NAVIERA

Héctor Arancibia Sánchez*

INTRODUCCION

Al efectuar una exposición sobre la visión empresarial de la marina mercante nacional, nuestra intención es poder entregar un panorama más amplio sobre tal tema, que denominaremos Industria Naviera, y señalar cómo se inserta ésta en el concepto de los intereses marítimos y su colaboración al cumplimiento del objetivo nacional.

En primer lugar, el elemento orientador de la actividad naviera está definido por el objetivo nacional, el cual —como ustedes saben— es la referencia permanente que debe guiarnos en la consecución de los grandes intereses del país, los cuales son su crecimiento y su desarrollo. Un aporte importante a este objetivo nacional son los intereses marítimos y nuestra actividad, la industria naviera, representa un conjunto de acciones de gran complejidad muy interactiva con el resto del quehacer nacional.

MARCO ESCENICO

Aspectos jurídico-operacionales

Leyes que regulan la actividad naviera

En el caso particular de nuestro país, las leyes que señalan el marco jurídico para la actividad naviera son las siguientes:

a) La Ley N° 18680, de 11 de enero de 1988, que substituyó la legislación comercial maríti-

ma general de Chile en su totalidad y promulgó el nuevo Libro Tercero del Código de Comercio, denominado De la Navegación y el Comercio Marítimo, en el cual se establecen, entre otros aspectos, las obligaciones y responsabilidades de los transportistas y usuarios en la operación del transporte marítimo de la carga.

b) La Ley N° 2222, de 31 de mayo de 1978, que regula las actividades concernientes a la navegación y las relacionadas con ella.

c) El Decreto Ley N° 3059, Ley de Marina Mercante, modificado por la Ley N° 18454 de 11 de noviembre de 1985 y su reglamento, que —entre otros aspectos— consagra el principio de reciprocidad en materia de reserva de carga.

d) La Ley N° 18620, de 6 de julio de 1987, que aprobó el Código del Trabajo, que contiene las normas que rigen las relaciones laborales de la Gente de Mar.

Existen otras normas que regulan la actividad marítima, contenidas en cuerpos legales tales como la Ley del Impuesto a la Renta, Ley sobre la Defensa de la Libre Competencia, Ley sobre Pago Diferido de Derechos Aduaneros, Ley del IVA, Ley de Cambios Internacionales, etc.

Ministerios y otros organismos

El entorno en el cual el empresario naviero está inserto resulta bastante complejo por cuanto son múltiples las instancias jurídico-económico-administrativas que intervienen en el negocio naviero. Para mencionar algunas podemos decir que éstas se extienden tanto al

* El autor es Gerente Armatorial de la Compañía Sudamericana de Vapores y expuso este trabajo en representación de los armadores en el ciclo de Intereses Marítimos, desarrollado entre el 1 al 5 de octubre de 1990 en la Academia de Guerra Naval.

ámbito nacional como al internacional, pudiendo destacar —en otras— las siguientes:

A nivel nacional:

- Ministerio de Defensa;
- Ministerio de Hacienda;
- Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción;
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones;
- Ministerio del Trabajo;
- Ministerio de Relaciones Exteriores;
- ODEPLAN;
- Autoridades marítimo-portuarias y de Aduana.

A nivel internacional:

- Organización Marítima Internacional (OMI);
- Sociedades de Clasificación;
- La banca internacional;
- La Cámara Internacional Marítima;
- El ámbito del derecho internacional marítimo.

Organismos rectores-autoridades

El objetivo es mostrar, desde el punto de vista del armador, su relación con los organismos ya señalados, para el cumplimiento de sus propias y exclusivas funciones y razón de ser de la empresa naviera, que es: Dar servicio de transporte de bienes a la comunidad internacional.

En este contexto analizaremos cómo vemos y entendemos a algunas de las instituciones.

a) La autoridad marítima. Esta institución, dentro de las funciones que la autoridad gubernamental le ha otorgado, define su relación con los armadores en las dos áreas generales siguientes:

- En el control del tráfico marítimo dentro de las aguas jurisdiccionales y
- En la administración de los convenios internacionales que regulan la actividad marítima comercial.

En el control del tráfico marítimo la autoridad dispone normas para la recepción y despacho de naves, practica y pilotaje en aguas interiores, navegación en aguas jurisdiccionales, operación de las naves en puertos, control de los riesgos de contaminación, preservación de la flora y fauna marinas, etc.

Como entidad administradora de los convenios internacionales vela por el cumplimiento de las normas internacionales establecidas en materia de líneas de carga, seguridad de la vida humana en el mar, transporte de mercancías peligrosas, prevención de abordajes y también de la contaminación del mar, etc.

En el caso específico de Chile, las relaciones del armador con la autoridad marítima internacional están reguladas por la Ley de Navegación, la Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional y un sinnúmero de reglamentos complementarios.

La Ley de Navegación abarca —entre otras— materias relativas al registro y nacionalidad de las naves, a la navegación, a la propiedad y a las personas que participan en la operación de la nave, al personal embarcado, al orden y a la seguridad y disciplina a bordo, a la Reserva Naval, a los riesgos de la navegación y a la contaminación del mar.

b) La autoridad de transporte. Tradicionalmente —en nuestro país— el tema del transporte marítimo no ha recibido la importancia que nosotros, como navieros, quisiéramos que tuviera.

Al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones —a través de su Departamento Marítimo, Fluvial y Lacustre— le corresponde la inspección y supervisión de las actividades de la marina mercante, desde el punto de vista comercial.

Por otra parte, existe una comisión establecida en el artículo 4° de Ley de Marina Mercante para velar por el cumplimiento de las normas relativas a la reserva de carga, la que está integrada por los siguientes organismos:

- El Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones;
- El Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante Nacional;
- Representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores;
- El Subsecretario de Marina;
- Un representante del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción;
- Un representante del Ministerio de Hacienda y
- Un representante de ODEPLAN.

De la relación anterior se puede apreciar que en esta comisión no se ha considerado la representación de los intereses de los navieros, situación que de ser contemplada podría constituir una vía de comunicación para permitir la participación activa de los navieros chilenos en las políticas de transporte marítimo.

c) La Organización Marítima Internacional. Como se sabe, es un organismo de las Naciones Unidas especializado exclusivamente en asuntos marítimos. Su finalidad es propender al fomento de la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina, facilitando la colaboración entre Gobiernos sobre las normas relativas a la navegación internacional y tratando de alcanzar los más altos niveles posibles en

seguridad marítima y eficiencia en la navegación.

La OMI ha promulgado diversos convenios, que habiendo sido ratificados por nuestro país son exigencias que los armadores deben cumplir para mejorar los aspectos de seguridad de la vida humana en el mar. Por otra parte, ha tratado de enfrentar el problema de la capacitación del personal embarcado y muy especialmente del personal de administración; al efecto, desde 1983 existe una Universidad Marítima Mundial, en Malmö, Suecia, que otorga grados de Magister en diversas materias.

d) Las Sociedades de Clasificación. En cualquier acción que emprenda el hombre hay riesgos de variados tipos involucrados. En el concepto de riesgo marítimo, que es el que nos interesa, hay tres grandes grupos:

1. Los armadores, quienes están afrontando un riesgo.

2. Los que asumen el riesgo a cambio de un pago de los aseguradores y

3. Los que están moderando el riesgo.

En este último grupo hemos definido lo que es el quehacer de las Sociedades de Clasificación, las que existen para moderar el riesgo asumido.

En la actualidad existe un sinnúmero de Registros de Clasificación, siendo nueve de ellos los más importantes, todos miembros de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación cuyo propósito principal ha sido normar sobre un gran número de requerimientos comunes, interpretaciones uniformes de Convenciones y estandarización de requerimientos esenciales.

La clasificación norma —en general— sobre los siguientes aspectos:

— El desarrollo de reglas, guías y estándares para el diseño y construcción de buques, estructuras, equipos y maquinarias.

— La revisión del diseño y la inspección durante y después de la construcción, a fin de verificar el cumplimiento de tales normas.

— La asignación y el Registro de Clase cuando tal cumplimiento ha sido verificado.

Dichos aspectos conforman lo que son las tareas propias de las Sociedades de Clasificación, lo cual permite dar garantía del cumplimiento de normas internacionalmente aceptadas, desde la concepción misma de la nave.

Regulaciones de la carga y portuarias

— Libertad de carga

El acceso a las cargas chilenas se regula

por el Decreto Ley N° 3059 de diciembre de 1979, llamado de Fomento de la Marina Mercante, el cual fue modificado por la Ley N° 18454, de noviembre de 1985, que incorporó el principio de reciprocidad a las reservas de carga.

La Ley de Fomento de la Marina Mercante define su propósito en su artículo 4°, cuando textualmente expresa:

“La política naviera permanente de Chile es fomentar el desarrollo y favorecer la mantención de su marina mercante en armonía con el interés general. En tal sentido, el Estado de Chile propenderá a apoyar a las empresas navieras chilenas para obtener el acceso a los mercados mundiales de transporte marítimo y para que transporten efectivamente desde o hacia Chile una parte relevante de las cargas marítimas”.

Conforme a esta ley, el cabotaje queda reservado a las naves chilenas. Sin embargo, permite la participación de naves extranjeras en volúmenes de carga superiores a 900 toneladas, con la salvedad que, para efectos de la adjudicación de cargas por parte de naves extranjeras, el flete ofrecido se incrementa en un porcentaje similar al de la tasa general del arancel aduanero.

En el comercio exterior la ley aplica el principio de reciprocidad, de tal forma que la participación que tienen las naves extranjeras en las cargas marítimas, desde o hacia Chile, se regulan según la proporción del acceso que en sus tráficos correspondientes se permita a las naves chilenas por el respectivo país.

Con tal objeto se reserva para las naves chilenas el 50% de las cargas desde o hacia Chile sólo en aquellos tráficos bilaterales desde o hacia el otro país del intercambio que tenga reservada a su marina mercante toda o parte de su carga desde o hacia Chile.

Sin embargo, cuando algún país impone para sus naves reservas de carga en un porcentaje superior o inferior al 50% de la carga que origine, el porcentaje de reserva de carga que se aplica a las naves chilenas con tal país se entiende elevado o reducido en la misma proporción.

Esta situación de reserva de carga nominal sobre la base de un principio de reciprocidad con todos los países que comercian con Chile ha incentivado las políticas comerciales de los navieros chilenos para ofrecer un servicio eficiente, dentro de plazos razonablemente prudentes y con naves adecuadas, atendida la naturaleza de las cargas y con tarifas altamente competitivas en el transporte marítimo internacional.

Puertos - rendimientos y eficiencia

La situación inestable que comenzó a vivir el país a fines de los años 60 se acentuó transformándose en anarquía política y laboral a principios de los años 70, lo que llevó a los puertos chilenos a un nivel de rendimiento y eficiencia en extremo caótico, a tal punto que las conferencias y *pool*es internacionales gravaron los fletes desde o hacia Chile en un porcentaje que les permitiera cubrir las pérdidas que significaban las recaladas a puertos chilenos.

Luego del pronunciamiento militar, las autoridades adoptaron las medidas tendientes a revertir esta situación en el más breve plazo, en beneficio del interés general del país y sobre la base de una legislación laboral congruente con una economía social de mercado.

Las Leyes N° 18011 y 18032 reorganizaron todo el sistema de trabajo en los puertos, permitiendo el libre acceso al trabajo, hasta entonces reservado a un pequeño grupo enquistado en los vicios de las organizaciones sindicales del sector.

La participación del capital privado en la explotación de los puertos inyectó dinamismo a las operaciones portuarias, mediante la modernización y automatización de los elementos de carga, descarga, manipulación y almacenaje de los productos.

De esta manera, con una mayor eficiencia laboral, una racionalización de los recursos y una modernización de los medios ha sido posible alcanzar en los puertos chilenos un rendimiento que los ubica en los más eficientes del mundo.

Es preciso notar que para alcanzar este nivel de rendimiento y eficiencia en los puertos nacionales no ha sido necesario que el Estado incurra en grandes inversiones ni se ha precisado la construcción de nuevos terminales.

El aporte de la iniciativa privada, la redistribución de los recursos existentes, la racionalización de los sistemas de trabajo y la reorientación de las organizaciones sindicales a las materias que realmente les corresponde resguardar, han permitido mostrar al mundo nuestra capacidad para manejarnos en una economía de libre competencia.

Crecimiento del comercio exterior chileno (mercado)

En la actualidad, el 92% del valor del comercio exterior chileno se efectúa vía marítima, cifra que destaca el rol principal de la marina mercante.

Las empresas navieras, en general, operan sus flotas con una combinación de naves propias y arrendadas.

La realidad presente permite estimar que el comercio mundial debería continuar creciendo a un ritmo acelerado. El intercambio tiende a hacerse más variado e intenso. Los países tratan de producir para exportar todo aquello en lo cual tienen ventajas comparativas e importar aquellas mercaderías en las que no las tienen. Estas conductas han acelerado el ritmo del comercio exterior y han motivado adelantos tecnológicos del transporte, con miras a disminuir los costos.

El contenedor produjo un cambio considerable en el comercio internacional; no sólo facilita la manipulación de las cargas sino que permite el transporte de productos delicados, de mucho valor. Además, disminuyó substancialmente el costo del transporte marítimo y generó las facilidades para que las empresas pudieran ofrecer el servicio multimodal, integrando, en una sola cadena, distintos medios de transporte: Carretero, marítimo, ferroviario, aéreo, según fueran los requerimientos para llevar la carga desde su fuente de origen hasta el comercio distribuidor o consumidor.

En los años venideros veremos una intensificación del uso del contenedor y de las diferentes modalidades que éste permite introducir en la cadena del transporte. Pero, ¿está Chile preparado para estos requerimientos? Habría que responder que está "razonablemente preparado", lo que no implica una crítica sino una alerta para quienes intervienen como autoridades, usuarios y transportistas, en el sistema.

Conviene también recordar que el crecimiento que visualizamos del comercio exterior hace imprescindible acelerar la infraestructura portuaria, caminera y ferroviaria.

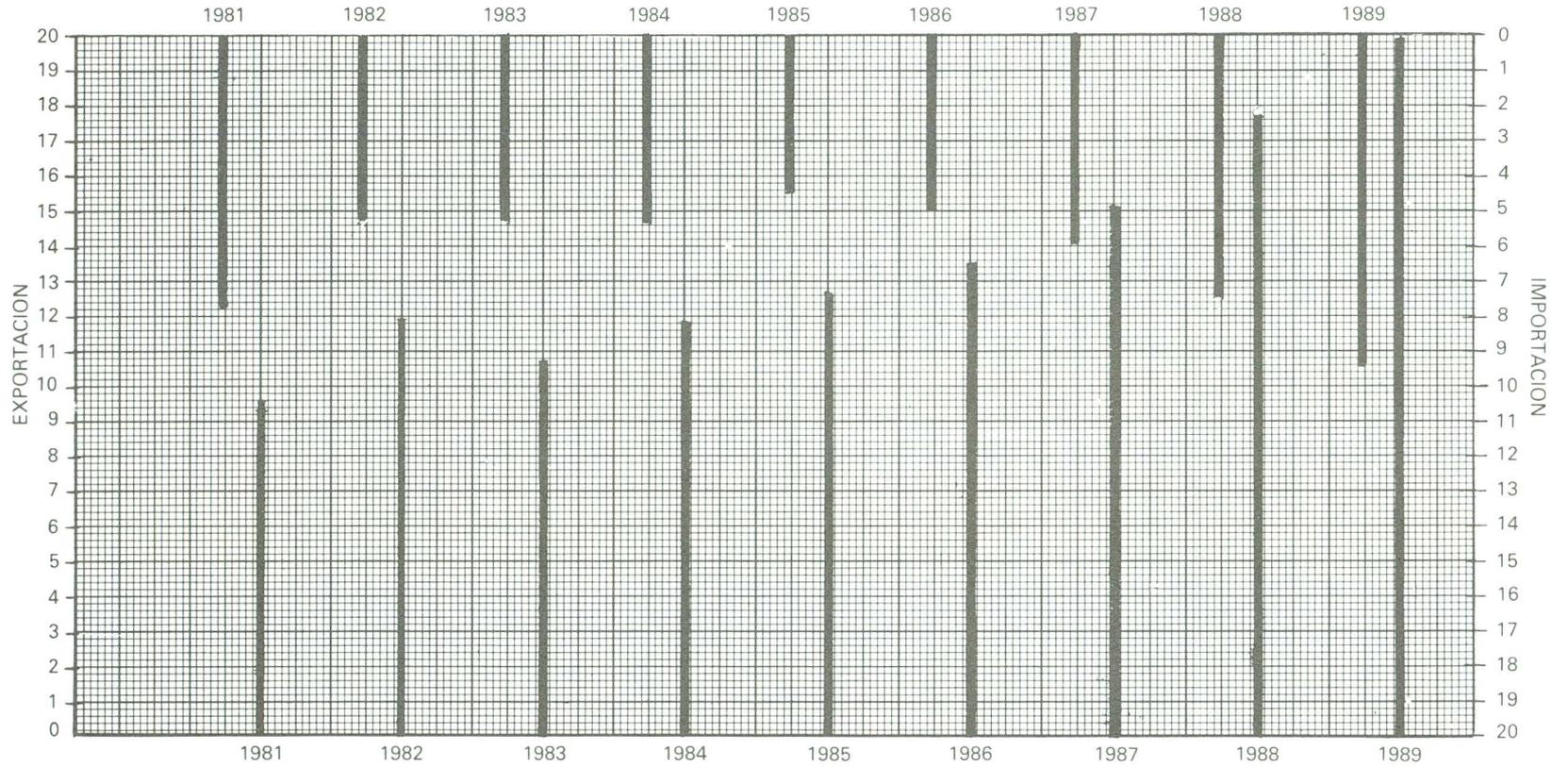
El gráfico 1 indica el desarrollo que ha tenido el país en lo que se refiere al comercio exterior, desglosado en exportaciones e importaciones desde el año 1981 hasta el año 1989.

Es oportuno destacar que las cifras alcanzadas no se hubieran obtenido sin una clara política de promoción de exportaciones en que el país está orientado, la modernización del sistema portuario y la adecuación de la marina mercante nacional para adaptarse a condiciones y exigencias nuevas debido a la fuerte competencia de las navieras extranjeras.

Inversión del capital

Es necesario tener presente que, como cualquier actividad comercial, para que los armadores inviertan en naves o nuevos inversio-

Gráfico 1
TONELAJE MOVILIZADO EN EXPORTACION E IMPORTACION
(en millones de toneladas)



nistas lo hagan se requieren, a lo menos, las siguientes condiciones básicas:

a) Que el sector ofrezca una rentabilidad atractiva en el mediano o largo plazo, asumiendo un determinado nivel de riesgo, y

b) Que exista un mercado real o potencial a satisfacer.

La rentabilidad, como es obvio, se obtendrá del juego de los siguientes factores:

1) *Capitales*. Normalmente son de gran magnitud. A manera de ejemplo señalaremos los siguientes costos de buques:

— Petrolero tipo *Panamax*, 50 millones de dólares.

— Portacontenedores tipo *Maipo*, 45 millones de dólares.

— Frigorífico tipo *Chaitén*, 36 millones de dólares.

Cabe tener presente que, generalmente, los acreedores exigen como condición para conceder préstamos que las naves sean matriculadas bajo registros flexibles, a fin de asegurar la efectividad de la hipoteca.

2) *Ingresos*. Los principales ingresos que percibe un armador nacional provienen fundamentalmente de las tarifas de fletes, las cuales dependen de la situación o nivel del mercado internacional de éstos, mercado que se caracteriza por su gran transparencia y alta competitividad.

Este carácter internacional del transporte marítimo es de suma importancia para entender que los costos de operación han de ser los internacionales y, de esta manera, los armadores nacionales puedan mantener una posición competitiva en el mercado.

3) *Gastos*. Estos se pueden dividir, para fines explicativos, en tres grupos:

— Costo de capital.

— Gastos de operación (*running cost*).

Sueldos de la tripulación, víveres, reparación y mantención, lubricantes, seguros, clasificación, etc.

— Gastos de viaje. Son aquellos que dependen directamente de éste, tales como combustibles, gastos portuarios, gastos carga-descarga, gastos en agencias, practica y pilotaje, etc.

Ahora bien, el nivel de estos gastos va a depender, fundamentalmente, de la eficiencia de los armadores en la administración de sus recursos.

Registros - banderas de conveniencia

Después de analizar la inversión del capital, resulta vital comentar la posición de los armadores frente a las banderas de convenien-

cia o banderas de necesidad, aspecto que se puede resumir en los siguientes cinco puntos:

1) Los armadores nacionales están insertos en el mismo marco jurídico económico que los empresarios de otros sectores productivos nacionales. Si realizan servicio internacional se les considera exportadores, si realizan cabotaje se les considera un productor orientado al mercado nacional y, por tanto, están sometidos al esquema tributario vigente.

2) El negocio naviero es altamente competitivo y agresivo, en el cual los niveles de eficiencia y costos son determinantes en el éxito o fracaso de un armador.

3) Los países de tradición naviera que señalan el rumbo internacional han incorporado en sus marinas mercantes los mismos principios que rigen sus economías. Uno de ellos es el principio de movilidad de los capitales, que no es otra cosa que la libertad de enarbolar banderas de conveniencia. Esto les ha permitido mantener una flota mercante eficiente y en continuo crecimiento. Nuestro país no ha hecho otra cosa que adaptarse a estos principios internacionales.

Es así como los armadores nacionales, para poder competir, se han visto en la necesidad de enarbolar banderas de conveniencia en sus naves, compatibilizando la hipoteca de éstas, lo cual es requerido como garantía por los acreedores internacionales para otorgar créditos.

4) La política de los armadores nacionales, al utilizar estas banderas de necesidad, es tripularlas preferentemente, hasta donde sea posible, con dotaciones chilenas.

Las dotaciones chilenas que prestan servicios en las naves de armadores nacionales con banderas de conveniencia están protegidas por la legislación laboral, previsional y de salud que rige para el resto de los trabajadores del país.

5) El mecanismo de enarbolar bandera extranjera, si bien es cierto está relacionado con compañías extranjeras, éstas son filiales de las nacionales y están reguladas por el Banco Central y deben, conforme a la legislación vigente, consolidar sus resultados con la casa matriz en Chile.

Los registros nacionales (Noruega, Reino Unido, Alemania, Japón, Brasil) otrora poderosos, han debido ceder su lugar a los registros de naves de países como Liberia, Panamá, Chipre, etc., debido a que los respectivos Gobiernos no estuvieron dispuestos a proteger a sus marinas mercantes, dado el tremendo efecto que esto tenía en sus economías.

En efecto, se estima que las naves registradas en bandera de conveniencia han alcanzado

el 45% de la flota mundial (gráfico 2) y están transportando más de 55% del flete total.

Recursos humanos

Formación de Oficiales y tripulación de la marina mercante nacional

Una de las principales preocupaciones de las empresas navieras ha sido desde siempre cuidar su más valioso capital, cual es el recurso humano.

Para este efecto se brinda especial atención a la calidad y cantidad de profesionales del mar con que se cuenta en el mercado laboral para tripular las naves de la marina mercante.

La Escuela Naval, institución encargada de formar a los Oficiales pilotos e ingenieros, y la Escuela de Tripulantes de la Universidad Católica de Valparaíso, formadora de la Gente de Mar, han cumplido por años eficientemente su función formadora entregando Oficiales y tripulantes de reconocida calidad profesional.

Sin embargo, desde el punto de vista empresarial, se ha hecho notar que parece necesari-

rio mejorar algunos programas de estudios y de orientación profesional, de manera de enfatizar el carácter productivo de una empresa naviera, cuyo objetivo principal es: Transportar cargas en sus naves, de manera segura, rápida y eficiente con un costo razonable que le permita competir en el mercado del transporte marítimo.

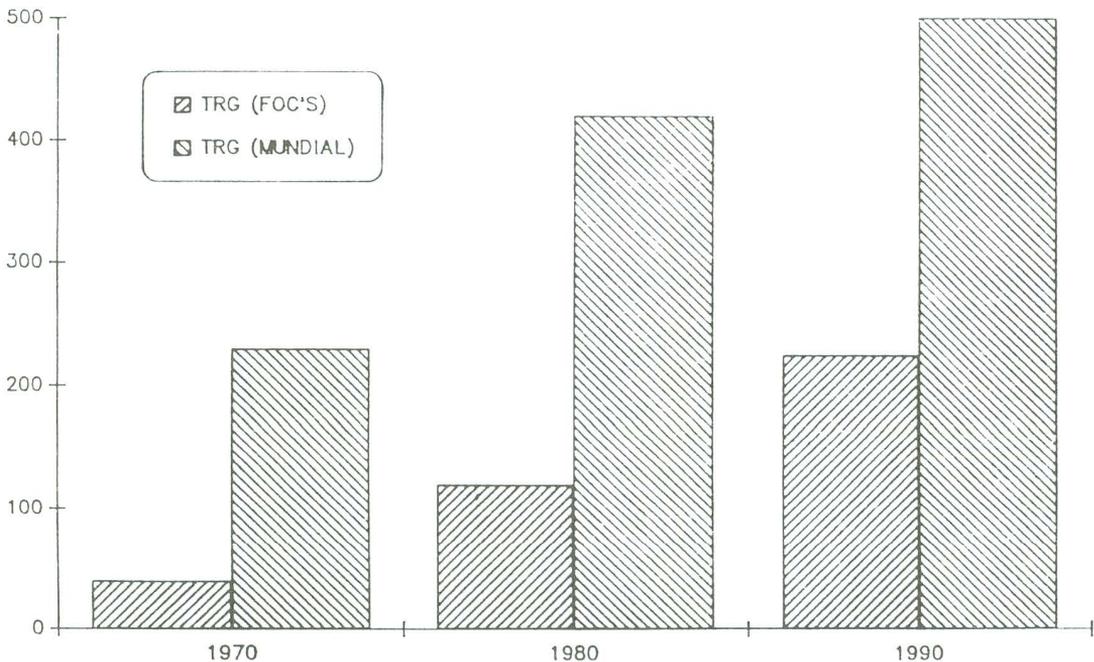
Desarrollo profesional

La carrera profesional del Oficial de marina mercante, en cuanto a requisitos y exigencias de ascenso, está reglamentada por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante Nacional, a través del reglamento de títulos y licencias de embarco.

De esta manera, iniciando su carrera profesional como Piloto Tercero o Ingeniero Tercero, después de aproximadamente 12 años de permanencia a bordo, obtienen sus títulos de Capitán de Altamar o Ingeniero Jefe de Máquinas, respectivamente, con una edad promedio de 33 años.

Las compañías navieras, conscientes que es imposible pretender que un oficial realice su

Gráfico 2
FLOTA MUNDIAL TRG/PARTICIPACION CON BANDERA DE CONVENIENCIA (FOC'S)



carrera completa a bordo en forma ininterrumpida, han desarrollado y puesto en aplicación diversos programas que les permitan matizar su carrera con períodos de desempeño en tierra, ya sea en los departamentos comerciales, operacionales, técnicos o administrativos de las empresas.

Es así como en el caso específico del sistema de la Compañía Sudamericana de Vapores y de la Southship, en general, los Oficiales pilotos e ingenieros, antes de alcanzar su grado de Capitán o Jefe de Máquinas, son comisionados por períodos de seis meses a dos años para desempeñarse en áreas operacionales o técnicas.

Esta política de la carrera del Oficial, aparte de matizar su permanencia a bordo con períodos en tierra, permite aprovechar la experiencia práctica que él adquiere en su desempeño a bordo de las naves, sin perjuicio que también le posibilite, con claras condiciones, seguir escalando posiciones en la administración, demostrando sus cualidades que, de otro modo, permaneciendo ininterrumpidamente a bordo, no sería posible apreciar.

De esta situación existen innumerables muestras concretas de Capitanes e Ingenieros Jefe de Máquinas que en la actualidad ocupan cargos ejecutivos o cargos de responsabilidad superior en las empresas navieras.

Por otra parte, independientemente de las posibilidades de proyección que el Oficial tiene en su propia empresa, existen otras alternativas en toda la actividad marítima, como son las agencias navieras, empresas pesqueras, empresas de estiba y desestiba, compañías exportadoras, compañías de contenedores, empresas de servicios técnicos, oficinas de Surveyors, astilleros, etc. El amplio campo laboral en que pueden proyectar su actividad ha terminado por solucionar el problema que limitaba su desempeño sólo a bordo que tenía hasta principios de la década de los años setenta.

Sin embargo, esta situación, desde todo punto de vista beneficiosa para el Oficial y para las compañías navieras, ha traído como consecuencia una escasez de Oficiales disponibles para tripular las naves.

Es por las razones anteriores que nos parece prudente aumentar el número de egresados al servicio de la marina mercante, materia que está siendo analizada por las autoridades correspondientes.

Tecnología

El buque mercante debe satisfacer constantemente las exigencias del mercado; por es-

to es un integrador de tecnologías y está sujeto al avance de las mismas, so pena de quedar obsoleto técnicamente no satisfaciendo adecuadamente el creciente intercambio comercial mundial.

Una mirada retrospectiva a sólo veinte años nos permite darnos cuenta del avance y nos llama la atención el aumento del tamaño de los barcos, pudiendo destacarse la capacidad de transporte de los buques frigoríficos.

La disminución de los tiempos de carga y descarga se ha logrado debido a las mejoras en el arreglo general de las naves (*lay-out*) que optimiza los espacios de carga y el manejo de la misma. Ejemplo de ello son la ubicación de la sala de máquinas a popa, el aumento del tamaño de las escotillas y la automatización de la operación de sus tapas, la instalación de sistemas de carga y descarga más rápidos y seguros, tales como grúas y puente-grúas, y la celdización de las bodegas para el transporte de contenedores, entre otros.

En el campo hidrodinámico, las mejoras de las carenas, instalaciones de bulbos, toberas, los diseños de los nuevos propulsores, la instalación de hélices de empuje lateral y los nuevos esquemas de pintado de la obra viva son una constante en la industria naval, que conjuntamente con la mejora de las plantas propulsoras y auxiliares están dando respuesta a menores consumos específicos de combustible (GR/BHP). A lo anterior debe agregarse la gran incidencia que tiene el precio del combustible y su fuerte impacto en toda la actividad económica y, particularmente, en el transporte marítimo, lo que ha obligado a obtener la energía de combustibles de peor calidad.

Cabe también mencionar el impacto de la electrónica en las comunicaciones, en la seguridad de la navegación y en la automatización de las naves.

Al ser el buque un bien de alto valor, su disponibilidad operativa juega un papel preponderante; por ello, todas las mejoras se orientan a la optimización de dicha disponibilidad.

Por otra parte, el armador, como actor en el escenario de la industria naviera, debe tener la capacidad de formular el diseño conceptual de la nave que dé respuesta a los requerimientos del tráfico que atenderá, ya se trate de una nueva construcción o de una nave de segunda mano; lo anterior significa que debe tener la capacidad de abordar el diseño internamente en su organización o de administrarlo con consultores externos. Sin esta capacidad es muy probable que no se tenga éxito en satisfacer las exi-

gencias del tráfico, comprometiendo un alto capital sin lograr los resultados esperados.

A manera de ejemplo citamos los siguientes proyectos de nuevas construcciones desarrollados por armadores nacionales en las últimas dos décadas:

- 4 buques de carga general de aproximadamente 16 mil DWT, ordenados en 1965.
- 2 graneleros-metaleros para el tráfico de la CAP (1977).
- 1 portacontenedor para servicio conjunto eurosal (1984).
- 3 naves frigoríficas de alta capacidad y versatilidad para atender los requerimientos del comercio exterior de perecibles (1987-1988).

EVOLUCION DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Gestión operativa de la nave

Hemos analizado los principales agentes que intervienen en la actividad. Sin embargo, estimamos oportuno entregar un análisis retrospectivo y focalizado en la operación de las naves a fin de apreciar la evolución experimentada en los últimos años.

A mediados de la década de los años 60 fue bastante complicado operar las naves con flexibilidad, fundamentalmente por las limitaciones impuestas en los convenios colectivos de trabajo de la época.

Ya a principios de la década de los años 70 los beneficios laborales se excedieron aún más, quedando las administraciones de las empresas expuestas a condiciones operativas de alta rigidez. Junto a ello existían restricciones en la disponibilidad de tripulantes dada la regulación de sus matrículas, sobredotación en las naves, monopolio sindical, altos costos de mantención por la rigurosidad de las cláusulas pactadas en los convenios, lo que —a su vez— fomentaba una baja productividad en el personal embarcado.

A fines de la década de los años 70 y comienzos de los 80 la situación operacional alcanzó niveles insostenibles debido, principalmente, a los siguientes factores:

a) Los costos de operación de las naves bajo bandera chilena eran superiores en aproximadamente un millón de dólares al año, por nave, respecto de sus similares de bandera extranjera.

b) Los efectos de la política cambiaria vigente, fundamentalmente la medida de congelar el tipo de cambio.

c) No obstante los intentos de racionalización y los numerosos análisis sostenidos con dirigentes sindicales, autoridades y trabajadores en general, hasta ese momento, se observaban sólo débiles reacciones de algunos sectores laborales, tendientes a buscar soluciones a los problemas detectados.

d) La acumulación de resultados comerciales negativos que estaban teniendo las compañías navieras.

Posteriormente vivimos un período que marcó importantes y radicales cambios en nuestra actividad. Entre ellos cabe destacar:

1) La dictación en 1978 de lo que se denominó el Plan Laboral, al cual el personal embarcado fue incorporado en 1981, lo que permitió negociar colectivamente con los sindicatos, logrando racionalizar las condiciones de trabajo y remuneraciones.

2) Un número creciente de organizaciones y trabajadores comprendió la realidad vigente respecto a los niveles de operación alcanzados en las naves y la posición financiera de las compañías navieras.

3) Incorporación, por parte de los armadores nacionales, a las diversas alternativas internacionales de operación, destacando entre ellas la creación de:

- Empresas subsidiarias en el extranjero.
- Empresas de administración de naves.

4) Término del monopolio sindical e incorporación de trabajadores de diferentes puntos del país a la actividad naviera.

En los años siguientes comenzó a normalizarse la operación de todas las naves bajo el esquema común internacional. La aplicación de políticas realistas e insertas en un contexto de plena competencia dio origen al desarrollo de permanentes ajustes en la operación de las naves dando, paulatinamente, satisfacción a las expectativas tanto de los trabajadores y sus grupos familiares como de los accionistas y administradores.

Situación actual

Es así como nos encontramos hoy con una situación operacional construida, con mucho esfuerzo, sobre bases que, esperamos, continúan siendo pilares del crecimiento de la marina mercante y, a su vez, debidamente comprendidas por las autoridades y dirigentes laborales.

Bajo este contexto, debemos destacar aquellos logros alcanzados —en vigencia— como producto de la implementación de efectivas políticas de personal, con plena participación de los trabajadores, y de políticas en el área técnica que dan estructura a una educación

laboral justa y equitativa. A manera de ejemplo mencionamos las siguientes:

Personal. El nivel alcanzado en la realización profesional e identidad del trabajador con las empresas.

Capacitación. La eficiente respuesta a las necesidades del servicio y a las nuevas tecnologías. La capacitación es una inversión y no un gasto.

Bienestar. Cobertura para cubrir las necesidades básicas y sociales del trabajador y de su grupo familiar.

Prevención de riesgos. Protección a la integridad física de los trabajadores y evitar daños a las naves, carga y equipos.

Comunicación permanente. Factor esencial para la concreción de los objetivos comunes.

Remuneraciones. Compatibles con los niveles de competencia y posibilidades económicas de las empresas.

El conjunto de los elementos señalados reflejan la importancia asignada por el empresario al valioso y delicado recurso humano.

Así, pensamos que se ha hecho un manejo apropiado de estas variables, logrando alcanzar

un buen nivel de operación técnica. A manera de ejemplo mostraremos el resultado operacional de las naves de la Compañía Sudamericana de Vapores en los últimos años (gráfico 3), en el que se puede apreciar que se ha logrado un rendimiento de un nivel similar al estándar internacional, lo que confiamos mantener a futuro.

Por otra parte, los distintos esfuerzos de una empresa en la mejor administración de sus recursos humanos y técnicos, como lo hemos visto, se reflejan, hasta cierto punto, en los costos de operación. Aquí nos permitiremos mostrar un cuadro de dichos costos para naves tipo (gráfico 4).

Comentarios finales

Al finalizar esta exposición creemos importante dejar establecido que nuestra industria naviera, a pesar de algunos problemas, se encuentra en una posición de vanguardia, la cual estimamos en 10 a 15 años por sobre las marinas mercantes latinoamericanas.

Esto tiene su origen, principalmente, en la decisión del Gobierno anterior de hacer más

Gráfico 3
RENDIMIENTO FLOTA CSAV
Período: 1970/1989 (SEGUN CORTE DE NAVES)

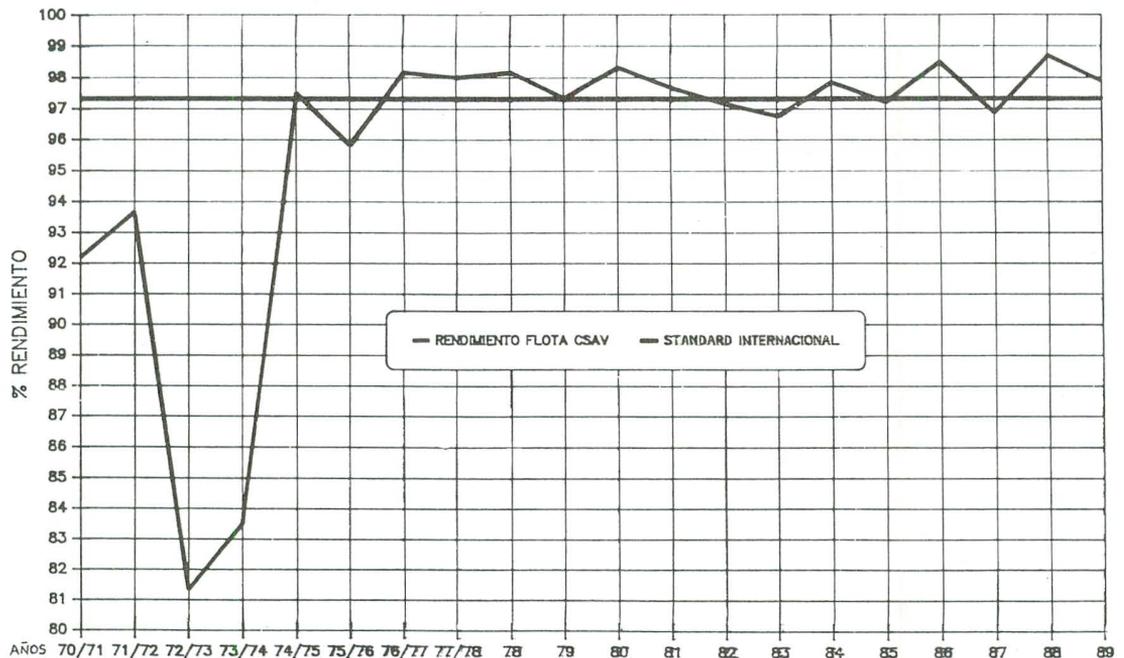
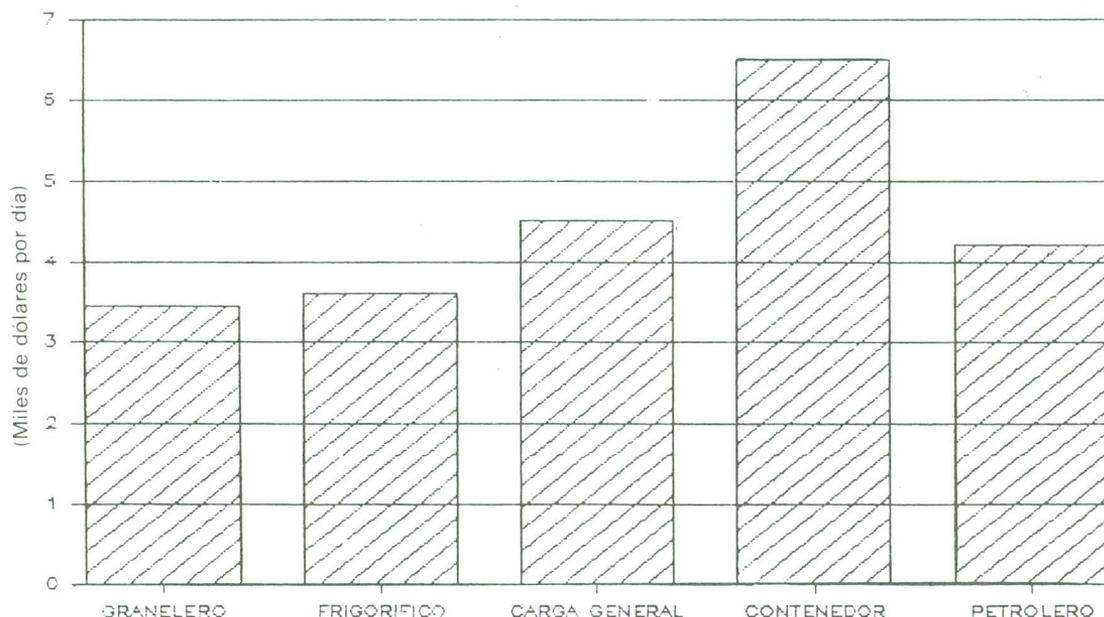


Gráfico 4
COSTO DE OPERACION DIARIO NAVES TIPO



Nota: No considera depreciación

eficientes los puertos y de abrir el sistema de transporte a la competencia externa, con lo cual nuestra marina mercante tuvo que enfrentarse a las navieras internacionales, sin protección estatal de ninguna especie. Los armadores nacionales, ante ese desafío, supieron responder, invirtiendo capitales, creciendo, adquiriendo naves de tecnología avanzada (*reefers*, *containers*, etc.), adaptando sistemas aplicados en las grandes marinas mercantes, enfrentándose así, de igual a igual, a la competencia internacional y, principalmente, respondiendo al interés del país en cuanto a requerimientos de transporte para asumir el crecimiento de la década de los años 80.

El resto de los países latinoamericanos, recién en estos últimos años están superando esquemas obsoletos como son los sistemas de reserva de carga, fondos de protección a la marina mercante, subsidios a los combustibles, subsidios varios etc., que son soluciones en el corto plazo, pero que en el largo plazo tienen el efecto de paralizar la marina mercante ya que

los armadores se refugian en ingresos asegurados por ley, lo que los lleva a ser ineficientes, retardando su crecimiento y desarrollo.

En base a lo antes expuesto, nuestra posición es que la marina mercante nacional siga en el esquema actual, permitiendo, por tanto, un desarrollo acorde con los intereses nacionales.

Recordemos, una vez más, que la industria naviera es, esencialmente:

- Una actividad económica;
- Intensiva en el uso de capitales;
- Esencial en el intercambio comercial de las naciones;
- Sensible a la coyuntura económica, tanto nacional como mundial;
- Multiplicadora de empleos;
- Integradora de tecnologías;
- De alta gravitación estratégica...

y que al estar inserta dentro de los intereses marítimos nacionales, su resultado será la respuesta a lo señalado por el "objetivo nacional".

* * *