




Caricatura por: Dik Browne./Adaptación Jairo Munard D.

## LISTOS PARA PASAR AL TABLERO

Por: Guillermo Solano Varela Gerente Navesco


 todavía recuerdo la gran invitación que tuvimos el gremio marítimo hace casi ocho años, en las oficinas del Vicepresidente de la República Francisco "Pacho" Santos. Eramos unas treinta personas alrededor de una mesa tan grande como el comedor de oficiales de un buque de la Flota Mercante Gran Colombiana. "Pacho", preocupado por ver la posibilidad de reactivar la marina mercante colombiana, citó a las partes más representativas del gremio para encontrar algún tipo de salida ante la fuerte decadencia que desde los comienzos de los años 90 venía sufriendo nuestro sector.

Lo anterior producto de la abrupta apertura económica, que entre otras, ayudó a ser más eficientes a unos sectores y a otros sencillamente los colocó en una desventaja muy fuerte frente a los extranjeros que terminó por sepultarlos. El doctor. Santos sin duda trataba de reaccionar positivamente ante las obligaciones legales que las normas colombianas le imponían en cuanto a temas marítimos, que para serles franco yo desconocía hasta ese momento, que la vicepresidencia poseía.

Después de algunas intervenciones de nosotros los dolientes que mostrábamos claramente un gremio desunido y quebrantado por el tiempo, el Vicepresidente le concedió la palabra al ministro de Transporte doctor Uriel Gallego. Con voz tajante este ilustre invitado fue claro en afirmar que el país no necesitaba en esos momentos navieras nacionales por cuanto el país estaba muy bien servido por extranjeros. Por lo tanto sugirió al Vicepresidente Santos que el Estado no se encontraba en posición de distraer recursos en un gremio que estaba bien servido por otros.

Con estas palabras no solamente se acabó la reunión, sino las esperanzas que teníamos de que el gobierno entendiera, que con un concepto como estos, el país estaba renunciando al resurgimiento de nuestra mari-

na mercante. Fue entender que el gobierno, en cabeza del representante del Ministerio de Transporte y encargado de fijar las políticas marítimas del país, sencillamente estaba dándole el último empujón al ataúd para darle ingreso al crematorio.

Hay que ser claros también que por el lado nuestro de los dolientes no fue todo color de rosa. Se oyeron todo tipo de propuestas tan extremas como la de instaurar nuevamente la reserva de carga o usar recursos del Plan Colombia para construir una naviera nacional. Estas solicitudes por supuesto estaban fuera de todo contexto; la primera por ir en contra del libre comercio internacional y la segunda por tratarse de aportes dados por un país extranjero con una destinación específica los cuales no admiten desviación en otros sectores.

Pero como el tiempo trascurre rápido, nuevamente nos encontramos frente a un nuevo Presidente, lleno de energía, quien fue parte de la Fuerza Naval en algún tiempo de su vida. Estamos todos convencidos que tenemos un aliado en una mejor posición para entender la problemática marítima y por tanto esperamos contar con la Voluntad Política para la reactivación de nuestro gremio. En cualquier momento el Presidente Santos nos va a llamar al tablero para exponer nuestras ideas y debemos ante todo tener unos planteamientos claros y unidos. Por ello este artículo está enfocado a la preparación para este momento el cual solamente pretende ser una propuesta para ser discutido en las diversas reuniones que con seguridad se van a desarrollar sobre el tema.

No sobra recalcar que los puntos centrales para el surgimiento de la Marina Mercante siguen siendo los mismos; lo que cambia y evoluciona es el enfoque. Las condiciones históricas han cambiado y por ello debemos concentrarnos en nuevos objetivos sobre los mismos pilares del pasado. Veamos algunos de ellos:

## FORMACIÓN MERCANTE

Tuve el gusto de enterarme que a partir del próximo año se abrirá nuevamente la Escuela Mercante. Celebro con mucho beneplácito esta decisión. Si bien es cierto que en el pasado se formaba tripulación mercante para el ingreso directo a las navieras nacionales, como la Flota Mercante y Agromar, hoy el enfoque ha cambiado totalmente el cual se ha ampliado de forma notoria. Veamos porque:

1. Hoy la escasez de tripulantes en el mundo es indiscutible. Que bien que para quienes estudien esta carrera, puedan acceder a cualquier naviera del mundo. Se presenta así una nueva propuesta de empleo para el futuro de nuevas generaciones, que no solamente les va a permitir un desarrollo diferente frente a las carreras tradicionales, sino tener unos ingresos mejores a los que podrían recibir en otras carreras. El trabajo está prácticamente garantizado.
2. La flota de remolcadores en el país, hoy es sobresaliente. Cada vez vemos nuevas unidades que sin duda requieren personal de nacionalidad colombiana, por prestar sus servicios en aguas nacionales. Allí las oportunidades laborales se han incrementado enormemente y siguen en crecimiento en vista que varias de estas compañías han empezado a operar en otros países, que sin duda van a demandar más personal.
3. Las sociedades portuarias hoy en crecimiento han demandado gran cantidad de oficiales. Tanto la construcción de nuevos puertos como la ampliación de los existentes, es una necesidad latente en el país. Por ello la necesidad de personal capacitado se hace cada vez más necesaria.
4. Las operaciones off-shore con las nuevas exploraciones de gas y petróleo se convierten en un sector que va a demandar más personal capacitado de nacionalidad colombiana.

Como podrán apreciar no hacemos referencia a la necesidad de tripulantes colombianos en buques de bandera nacional el cual fue el pilar central de hace unos años. Aunque la idea es implementar el desarrollo de la tripulación mercante, el enfoque hoy en día es totalmente diferente. Hoy desafortunadamente, la tripulación colombiana está entre las más costosas del planeta si tenemos en cuenta que no hay una legislación especial para tripulantes sino deben ser contratados bajo el régimen laboral ordinario. Adicionalmente los ingresos por fletes percibidos en el área por las navieras son tasados en dólares, y considerando que el costo de la tripulación es en pesos, el costo laboral con el fenómeno de revaluación se volvió inmanejable. Mientras estos dos fenómenos no se corrijan, se vuelve prácticamente imposible pensar en tripulación colombiana, y por qué no decirlo, en la bandera nacional.

Para poner esta problemática en cifras, hoy en día una tripulación de la comunidad europea es USD 200,000 por año más barata que la nacional en un buque de 13 tripulantes.

## PROMOCIÓN DE LA BANDERA NACIONAL

Sobre este tema si hay mucha tela que cortar. Al respecto habría que preguntarse:

¿Cuál es el real atractivo para que armadores nacionales o extranjeros tengan la bandera nacional? Hoy la respuesta lamentablemente es ninguno y solamente podríamos hablar del cabotaje, que en el caso de graneles y carga general es prácticamente cero.

Nuevamente aunque la promoción de la bandera nacional sigue vigente, el enfoque ha cambiado a través de los años. Hoy diría que más importante que tener buques de bandera colombiana, es tener más colombianos invirtiendo en el sector marítimo, indiferente al tema de la bandera.

Para ello pongo sobre el tapete la posibilidad de un segundo registro en algún paraíso fiscal dentro del país. Así por ejemplo la isla de San Andrés, como lo fue en el pasado, era todo un atractivo para las empresas nacionales registrarlos en ese puerto para evitar los aranceles de nacionalización. Así mismo esta isla podría tener un régimen especial para los trabajadores del mar y beneficios tributarios para aquellos extranjeros que matriculen sus buques en la isla. Esta figura es muy común en todo el mundo como lo es la Coruña para España, Madeira para Portugal, Isle de Man para Inglaterra. Allí podría haber un ingreso importante para el país como lo es para Panamá, Liberia, Madeira y demás banderas de conveniencia.

Sobre este punto de la promoción de la bandera, el gobierno tendría que ser muy activo y podría adoptar algunas medidas de interés para incentivar el registro nacional, como lo pueden ser:

1. Dar prelación a las navieras nacionales para aquellas cargas donde el Estado es el usuario.
2. Incluir en los contratos de concesión mineros y petroleros, que un determinado tonelaje se le dará prelación a las navieras establecidas en el país, bajo los conceptos de competitividad en los fletes y buen servicio. Favor tener en cuenta que es carga nacional de propiedad del Estado que éste da en concesión. No estamos hablando de reserva de carga como tal. Tengamos en cuenta que solamente en carbón y petróleo tendríamos para desarrollar la marina mercante nacional si nos proponemos como objetivo manejar solamente el 10% del total de la carga generada por el país.



Imagen: Adaptación Jairo Munard D.

## PROMOCIÓN A LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES Y ARTEFACTOS NAVALES

Ya el país viene evolucionado enormemente en este sector gracias a la confrontación armada que ha venido sosteniendo el Estado en las últimas décadas. No es en vano el pensamiento de ciertos economistas quienes sostienen que el gran desarrollo de la humanidad está en los conflictos bélicos. Cosa contradictoria; pero eso es lo que nos ha sucedido. Hemos evolucionado del diseño de los buques nodriza, evolucionado a unidades de combate y luego con el proyecto final de la unidad denominada Offshore Patrol Vessel desarrollado por el astillero Cotecmar. De esta forma se van dando las condiciones necesarias para acometer otros proyectos de importancia como lo puede ser la construcción de un buque mercante.

Si creamos una verdadera industria de construcción de artefactos navales, remolcadores y buque mercantes, sería el desarrollo de una industria, generadora de empleos lucrativos, con un gran gama de conocimientos técnicos. Es sin duda una fuente nueva que emplea muchos trabajadores y permite crear industrias anexas para el complemento del proyecto. Los astilleros son unos grandes empleadores que terminan delegando trabajos a pequeñas y grandes industrias.

Son muchas las iniciativas que el gobierno podría desarrollar para el fomento de la construcción. El presidente Lula en Brasil acaba de implementar toda una estructura de incentivos para fomentar la construcción en el país. Valdría la pena revisar este esquema. Esto sin decir la gran cantidad de figuras tributarias y financieras que actualmente existen en los países europeos en pro de la construcción local.

Por tanto es más una decisión de tener la voluntad política de hacerlo. Los mecanismos legales están sobre el tapete y no hay que inventar mucho alrededor de ellos. Es solamente revisar qué se ha establecido en otros países y medir sus resultados.

Una alternativa para que nacionales tengan un incentivo para construir en Colombia sería revisar con el gobierno la ampliación del concepto de las cuentas AFC de forma tal que no solamente estén centradas en la construcción de apartamentos y casas, sino también se de la posibilidad que terceros inviertan en fondos cuya destinación sea la construcción de artefactos y buques.

En fin, este tema hasta ahora comienza con la llegada del nuevo mandatario, pero afortunadamente hoy tenemos mucho que mostrar en los tres diferentes aspectos que arriba se tocaron. Ojalá este sea valorado por nuestros nuevos gobernantes para el bien de la industria y del país. No sobra recordar que el tiempo va pasando rápidamente, y requerimos con urgencia transmitir estos pocos conocimientos a nuestra futura generación, para no depender enteramente de lo que nos brindan los extranjeros.