POR QUÉ LA RESERVA DE CARGA (II)

CONSECUENCIAS DE LAS LEYES MARÍTIMAS

EL TELEGRAFO, Guayaquil,7 de agosto de 1991 Por Hugo Tobar Vega

Una ley es buena, cuando a través de los años se puede establecer si cumplió o no sus objetivos, si produjo o no beneficios al país; esto sí se puede analizar con números, con simples números:

En 1970 la única compañía naviera que existía, que andaba de lo peor, mal administrada, con sus buques en continuo problema de mantenimiento, que a veces eran confiscados en puertos extranjeros por acciones judiciales, era la Flota Bananera Ecuatoriana. Recuerdo en Italia en 1973, encontré en dique al Islas Galápagos y me invitaron a cenar con un amigo; por casualidad me encontré con dos oficiales de la Armada ex compañeros en comisión, cuando fuimos a la cena nos dijeron que había comida sólo para dos (tuvimos que ir a la ciudad a buscar tallarines, la invitación había sido para palanquearse cargos en Portuaria).

En 1970 no teníamos experiencia en administración naviera; en 1972 se crearon FLOPEC y TRANSNAVE, la comisión de creación que la integré, determinó necesario la asociación con una empresa japonesa por algún tiempo hasta adquirir conocimientos y experiencia, para saber desenvolverse en el complicado mercado petrolero mundial. Hoy tanto FLOPEC, TRANSNAVE y todas las navieras privadas, son administradas por personal nacional en forma provechosa.

La Ley de Reserva de Carga dice en su artículo No. 1: Establece la reserva de carga de exportación y de eimportación para las naves de bandera ecuatoriana a fin de fomentar la cración e incremento de la Marina Mercante Nacional.

Yo sostengo y digo que si no hubiese sido por esta ley, no hubiéramos tenido la flota nacional que actualmente tenemos ni se hubiesen desarrollado varias empresas navieras, para citar: VALMAR, NAVICON, NAPACA, GALAPAGOS LINE, SERVIOCEAN, AGMARESA, TRANSNAVE, FLOPEC, etc..

Midiendo el cumplimiento de los objetivos de la Ley con números: de 15 mil TRB en 1970 llegamos a 235 mil en 1980, o sea un 1.600 por ciento de aumento y en 1985 a 408 mil TRB que es el punto más alto alcanzado, o sea el 2.700 por ciento. En 1970 éramos el 0.35 en Latinoamérica, en 1985 el 4%. Por otra parte en 1970, el sector pesquero estaba en 5,5 millones por exportación, en 1990 se llega a 432 millones de dólares; con un incremento de casi ocho mil por ciento.

Se establece claramente que tanto la Ley de Reserva como las demás leyes marítimas cumplieron sus objetivos de su creación, y que la concepción a su promulgación estaba correcta; ya que se han cumplido las metas más de lo que se esperaba; es decir, que estas leyes están bien.

COMENTARIOS

La gente pierde la memoria, no sabe la historia, o no conoce la materia; con esto quiero recordar a los ecuatorianos historia reciente, 21 años solamente; lo que éramos y lo que actualmente somos. Hoy, en 1991 en los diferentes foros que se trata de asuntos marítimos, la voz del Ecuador es respetada, esperada y tomada como importante; antes de 1970 no sabíamos ni qué era un término naviero, qué era un charter, qué era un arriendo a casco limpio, etc..

¿POR QUE SE QUIERE DEROGAR ESTA LEY?

Por historia se trata de presión de los países industrializados, liderados por los EE.UU., que nunca estuvieron de acuerdo con ninguna Ley de Reserva de Carga en el mundo (tampoco con la OPEP, las 200 millas, etc..).

La Ley de Reserva de Carga no existe solamente en el Ecuador, es una defensa de los países exportadores de materia prima y menos desarrollados contra los pocos que tienen grandes flotas y recursos. El flete marítimo es un porcentaje alto en el valor mismo de la carga, existen además convenios y presiones que pueden forzar la alteración de fletes establecidos. Una compañía pequeña no puede competir con una grande; de tal forma que la UNCTAD, organismo de las Naciones Unidas que se encarga de los asuntos del transporte, emitió el Código de Conducta para el transporte naviero. Su primera reunión fue en 1964 con la asistencia de 120 naciones, los países menos desarrollados de Asia, Africa y Latinoamérica en número de 77 obligaron a que se aplique este Código, que establece -El Derecho de Reservar una Porción Significativa de su Comercio para el Transporte en sus naves-. Este Código fue ratificado en 1983 con la oposición de Estados Unidos y sus “amigos” (amigos entre comillas, que veo también los tiene en el Ecuador).

Espero que las autoridades marítimas no ceden a las presiones extranjeras para tratar de modificar la ley que desarrolló en forma real el Sistema Naviero Nacional (no regresar a la época de la Grace Line y la Gran Colombiana).

Argumentar que esta reserva frena la agilidad de las importaciones y exportaciones es absurdo; en los buques de bandera nacional existe la capacidad suficiente de bodega, tanto para el transporte de contenedores, carga suelta, carga refrigerada, etc..

Nuestro argumento es argumento de la UNCTAD y de 80 países, y está respaldado por una flota nacional eficiente, con capacidad suficiente para transportar el porcentaje de carga que le asigna la ley. Recordemos que cuando en 1972 el Ecuador empezó a exportar petróleo, lo inició con buques de bandera nacional, de FLOPEC; el argumento fundamental para la asociación inicial con los japoneses y base de su participación, era el producto a ser transportado (es decir, un bien) y así el Ecuador se convirtió en el primer país productor de petróleo que lo transportaba en sus propios buques; ejemplo que fue luego adoptado por Venezuela, los países del Golfo Pérsico, México, etc..

Me he permitido hacer exposición, por los diferentes argumentos expresados en la prensa, que se elimine la Reserva de Carga; se trata de una materia de mi especialidad. Gran parte de esta historia la viví y participé, los resultados están a la vista. Soy un zapatero que estoy en mis zapatos.