

Secretaría General



Asociación Latinoamericana
de Integración
Associação Latino-Americana
de Integração

ALADI/SEC/Estudio 55
20 de julio de 1989

Restringido. Para uso exclusivo
de las Representaciones

ESTUDIO SOBRE LA REACTUALIZACION DEL CONVENIO
DEL TRANSPORTE POR AGUA DE LA ALALC

El presente trabajo fue realizado por la Secretaría Ejecutiva de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), en el marco del Proyecto de Cooperación PNUD/ALADI, RLA/86/022, "Estímulo al comercio intrarregional". Las opiniones vertidas son de responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las apreciaciones de la Secretaría General.

//

INDICE

	<u>Página</u>
<u>INTRODUCCION</u>	4
<u>I. ANTECEDENTES</u>	10
A. HISTORICOS	10
B. ECONOMICOS	27
1. Necesidad de contar con un instrumento multilateral	27
2. Situación geográfica y comercial de los países de la ALADI	32
<u>II. ANALISIS DE LA FLOTA LATINOAMERICANA</u>	34
A. COMPOSICION	34
1. Flota granelera	34
2. Flota petrolera	35
3. Flota carga general	35
4. Flota transporte multimodal	35
B. PROBLEMAS EXOGENOS A LA FLOTA	37
1. Infraestructura física o "hinterland"	37
a. Problema portuario	37
b. Situación aduanera	41
2. Marco político-jurídico	43
a. Reserva de carga	45
b. Convenios bilaterales	48
c. Código de Conducta de las Conferencias Marítimas	49
- La posición de la Comunidad Económica Europea (CEE) ..	52
- La posición de los Estados Unidos	54
- La posición de los países asiáticos	57
- La posición de los países del bloque socialista	57
C. BASES COMERCIALES DE LA FLOTA	60
1. Sistema de Conferencias Marítimas	60
a. En el campo zonal	61
b. En el campo extrazonal	62
c. La situación de las líneas latinoamericanas en el seno de las Conferencias	63

//

//

Indice (Cont.)

	<u>Página</u>
2. Tráfico marítimo no conferenciado (Servicio TRAMP)	65
a. De transporte de carga general	65
b. De transporte de graneles	66
III. <u>CAMBIOS ESTRUCTURALES DEL SECTOR</u>	68
A. CONFORMACION DE LA FLOTA MUNDIAL	68
B. SERVICIOS ALREDEDOR DEL MUNDO	70
C. TRANSPORTE MULTIMODAL Y LOS CONTENEDORES	72
1. Realidad mundial	73
2. Realidad latinoamericana	74
IV. <u>POSIBILIDAD DE APLICACION DE ECONOMIAS DE ESCALA EN LA REGION</u>	75
A. TRAFICOS	75
1. Zonales	75
2. Extrazonales	76
3. Participación de las flotas nacionales en los tráficos. Problemática de unos y otros	77
B. EL CONSORCIO - ALTERNATIVAS	78
1. Fletamentos de espacio	78
2. Servicios conjuntos	79
3. Explotación conjunta de contenedores	79
4. Facilitación y documentación como estrategia	80
V. <u>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</u>	81
 <u>ANEXOS</u>	
Cuadro A - Flotas países ALADI al 1o./I/1989	87
Cuadro B - Flotas países ALADI al 1o./I/1986	88
Cuadro C - Tráfico de exportación de países ALADI - 1985 (por bande ras	89
Cuadro D - Participación en los tráficos en países ALADI - 1985 (por tipo de cargas)	90

INTRODUCCION

Al cumplir el encargo encomendado por ALADI para determinar mediante la realización del presente estudio la posible reactivación del Convenio de Transporte por Agua de ALALC de 1966, es imprescindible presentar nuestro trabajo indicando que tal posibilidad existe ahora mas que nunca.

Ello responde a multiples factores, los que se analizan con mayor o menor detenimiento a lo largo de estas páginas, según su grado de incidencia en nuestra propuesta que, por supuesto, contempla la adecuación del citado instrumento a las realidades nuevas del transporte marítimo internacional.

Son precisamente estas realidades las que han venido, en forma progresiva y cada vez mas intensa, creando una conciencia de la necesidad de formular una política marítima común en latinoamérica.

ALAMAR, creada con tan primordial propósito, no ha podido sustraerse nunca a las inquietudes constantes de sus afiliados, los prestatarios del servicio. Por ello los contenidos de nuestro análisis, sin descuidar el aspecto fundamental de lo académico ni la necesaria conceptualización del problema, se inspiran en lo que constituye nuestra característica fundamental: La de ser empresarios.

Sin pecar de ufanos, actitud poco provechosa para hombres de negocios, podemos asegurar a ALADI que acertó al elegirnos con el fin de mostrar posibilidades. Y es que la integración, en el plano empresarial, siempre se finca en la posibilidad del mejor aprovechamiento de los recursos existentes, de su más racional explotación económica y de su proyección en el tiempo.

Tampoco sería retórico afirmar que la integración , un tanto alejada del tinte político, luce verosímil, positiva y probable. Por eso las perspectivas que presentaremos como conclusión están centradas en el deseo realista de contar con un mecanismo dinámico que, mas que crear, permita la creación de consorcios y formas comerciales diversas entre empresarios y que estimule la iniciativa empresarial para afrontar un período signado por cambios profundos en los planos tecnológico, comercial y político.

La integración del transporte marítimo interregional, al igual que ocurrió bajo ALALC, es estrategia cuyo desarrollo exige una especial conciencia y voluntad política, pero esta vez acompañado de elementos cuyo apremio no nos asistía en 1966.

Hacerlo ahora obliga a referirse a temas de árido y espinoso parecer político; deuda externa, problemas de divisas, necesidad y urgencia de exportar , racionalización del crecimiento, presión de países y grupos económicos poderosos, en fin, el trabajoso quehacer del comercio exterior de nuestras naciones, en el que, coincidimos todos, está o puede encontrarse la salida.

Enclavado en su centro y como una espina dorsal oculta está el transporte de cosas por agua con toda su tradición extraña y sus no menos intrincadas costumbres comerciales cambiantes. Los barcos y sus rumbos ofrecen al análisis del problema multitud de facetas pero no distantes de lo que como para siempre se descubrió de antiguo:

Navegar es compartir el riesgo de los intereses de la carga de la nave y el flete, mediante el aunamiento de la pericia del hombre de mar; el sentido comercial y expansivo de quien vende sus cosas y la comptencia en la explotación de las rutas.

Esta verdad de siglos se actualiza y así la pericia se torna en conceptos nuevos como los contenidos por el desarrollo tecnológico. Los hombres de la navegación hoy se ocupan de manejar temas como informática, sistematización transferencias bancarias ágiles, consolidación de cargas, contenerización, transporte multimodal, coordinación con otros medios de transporte, etc. pero sin que esta tormenta de ideas pueda desconocer la esencia misma de la actividad: cooperación en el esfuerzo, racionalidad en la verificación del mismo, aprovechamiento óptimo de los recursos y sobre todo, apoyo del gobierno, en cuyo nombre o bajo cuyo pabellón en una u otra forma siempre encontraremos actuando a ese peculiar comerciante que es el Armador.

La circunstancia antedicha, o sea la del inevitable nexo permanente entre quien desarrolla este tipo de comercio y el Estado al que pertenece, sigue planteando una realidad bastante mas compleja que la que pudiera ofrecer el intercambio de otros bienes o servicios.

La bandera, símbolo de todos los ideales de su nación, en el caso del armador es una especie de Marca Comercial de servicios, bajo la cual se mueve, o pretende movilizar, más del 95% del comercio exterior de su país.

Así, el pabellón, la nacionalidad de la nave se torna con ribetes casi dramáticos en un determinante del costo final de servicio.

Es que, como se verá en el curso de estas páginas, el concepto de soberanía durante mucho tiempo se ha venido ligando al hecho de ver navegar un armamento bajo los colores de nuestro pabellón. Ello por razones de defensa loables y lícitas pues la marina mercante nacional suele ser considerada como reserva naval en caso de conflicto internacional.

Quizá ahora nuestros gobiernos hayan de ver que el valor de la anterior apreciación subsiste dentro de un criterio mucho más evolucionado.

Sin la menor duda los buques mercantes de nuestros países son una manifestación de soberanía, pero esta se expresa ahora en la posibilidad de satisfacer la necesidad de mantener los precios internacionales en niveles competitivos y estables.

No escapa a nadie que la construcción y el diseño de los nuevos portacontenedores y la tecnología empleada en ellos solo los hacen útiles al propósito de transportar, lo que indudablemente puede contribuir en caso de conflagración, pero solo en esa medida: transportar.

Esta Introducción se hace porque ya se verá como el Convenio de Transporte por Agua de ALALC, imbuido de la noción de reserva naval, atendió más a la idea de protección y desarrollo de la flota que al del servicio de transporte propiamente dicho.

El concepto, como queda indicado, ha sido objeto de una evolución en todo el plano internacional, aún en aquellos países cuya situación geopolítica los muestra especialmente propensos al conflicto armado.

Son los armadores latinoamericanos conscientes del valor estratégico que la Flota que manejan representa para sus países y lo son en ambos sentidos: El de seguridad nacional y el comercial, por eso como se verá, nuestra propuesta será la de llevar el acento de la política naviera latinoamericana hacia una mayor acepción del servicio pero dejando al soberano arbitrio de las partes contratantes del tratado de Montevideo de 1980 la forma de determinar que buques o armadores se pueden considerar sus nacionales.

Se desarrollará a lo largo de este estudio un análisis del comportamiento comercial de nuestras flotas así como de las causas determinantes de dicho comportamiento.

Intentaremos mostrar cómo, el complemento necesario entre el medio de transporte y la infraestructura física fija que lo apoya, deben constituir un todo suficientemente coordinado como una de las principales soluciones al gran problema del costo. Esa "F" del CIF de la cual se ha venido ocupando la CEPAL durante los dos últimos años merece un examen especial en lo que se refiere al problema portuario y la situación aduanera.

Después se hará una presentación del panorama político general en el que se mueve el sector y se apreciarán las implicaciones de las medidas adoptadas por las grandes potencias marítimas del mundo como son las del gobierno de los Estados Unidos y las de la Comunidad Económica Europea.

Es importante igualmente hacer un análisis del desarrollo que ha tenido el proceso de revisión de un Código de Conducta para las conferencias marítimas adoptado en el seno de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Dentro del mismo se hará una presentación del sistema de conferencias marítimas como una de las características del transporte en buques de línea regular, sus alcances, sus limitaciones y las implicaciones de dicho sistema para el transporte marítimo latinoamericano.

No puede el presente estudio excluir una visión, así sea general, del problema del transporte multimodal y los contenedores como una realidad relativamente nueva y definitiva en la determinación de las acciones que gobierno, usuarios y empresarios del transporte deben avocar de inmediato para afrontar, más que el reto, la necesidad apremiante del comercio moderno, esto es, agilidad, distribución eficiente, racional aprovechamiento del recurso, en fin, aplicación de las economías de escala. Para hacer esto se atenderá la recomendación

de ALADI en el sentido de considerar en estos aspectos como término de referencia los estudios realizados recientemente por CEPAL sobre los cambios estructurales en el transporte por buques de línea.

Finalmente haremos una aproximación a las diversas alternativas que aparecen en el panorama de nuestros tráficos para ver la forma, al menos teórica, en que dentro de ellos resultarán aplicables las economías de escala.

Terminamos estas palabras de introducción a nuestro estudio haciendo mención del método utilizado.

Realmente nuestra labor de investigación ha girado en torno de los mas recientes problemas que enfrentan armadores, autoridades y usuarios, buscando, a partir de la información y la experiencia acumuladas durante un poco más de 25 años, fórmulas que puedan servir a ALADI para proponer una Política Común Latinoamericana en materia de transporte marítimo.

Con el fin de aportar a ALADI antes que lo perfecto, lo posible, esta Secretaría Ejecutiva, además de haber consultado estudios, análisis y políticas internacionales, ha visitado las autoridades marítimas de los países, ha hecho consultas con sus afiliados, ha reunido la Comisión de Política de ALAMAR, ha consultado eventuales contenidos de acuerdo y sobre todo, ha buscado encontrar los puntos de convergencia, los que se presentan como conclusión del presente para que, si así se desea, se promueva de inmediato, en el seno de ALADI, la celebración de un acuerdo sobre transporte por agua, cuya base fundamental la constituya el antiguo Convenio de ALALC pero adecuado a las necesidades y nuevas realidades que vive nuestro sector.

-o-o-o-o-o-

I. ANTECEDENTES

A. HISTORICOS

El Tratado de Montevideo de 1960 es punto de partida de nuestro estudio, toda vez que la suerte de dicho propósito integracionista, por sus características, determinó las del Convenio de Transporte por Agua de ALALC y también su suerte.

No sería pertinente aquí, donde se presenta un estudio a ALADI organismo, que sustituye a ALALC, , hacer un trillado recuento de sucesos que le son propios, por ello bástenos entresacar características del tratado de Montevideo de 1960, que inevitablemente tuvieron que servir de Marco de referencia al Convenio de Transporte por Agua, cuya posible reactivación es el objeto del presente estudio.,

Establecía el mencionado instrumento internacional una zona de libre comercio que habría de perfeccionarse en un período de doce años , mediante un proceso gradual consistente en la liberación progresiva del valor global del comercio que se desarrollaba entre las partes contratantes. Tal proceso se comprometía en el logro de unas metas porcentuales que deberían ser rígidamente cumplidas. (1)

De ésta rápida aproximación a lo que fueron las metas de ALALC podemos sacar las siguientes características:

PRIMERA - Se centró en el intercambio comercial más que en cualquier otro aspecto de integración económica.

(1) Tratado de Montevideo 1960 - Artículo 1 al Artículo 7

SEGUNDA - Desconoció la dinámica propia del mercado al fijar porcentajes de liberación del comercio intrarregional. En cierto modo "inventó" el futuro comportamiento del mercado intrarregional.

TERCERA - Consiguientemente fué rígido y buscó la uniformidad a ultranza.

Conocemos todos la suerte de este buen propósito y la forma como fué sustituida por ALADI, ahora fundada, como lo señala el artículo tercero del tratado de Montevideo de 1980, sobre principios que contemplan pluralismo, convergencia y flexibilidad.

De todas maneras, las características anotadas sobre el tratado del 60, influyeron notablemente en el esquema dentro del que se movió la celebración del Convenio de 1966 en la forma que más detenidamente se analiza a continuación.

1. Junio de 1960. Montevideo. Un Comité Provisional de expertos recomienda el diseño de una política regional en materia de transporte.

2. Diciembre de 1961. Durante el Primer Período de Sesiones de la Conferencia de las partes contratantes se recomienda la creación de un grupo de expertos especializado en transporte marítimo.

3. Julio 1962. Se reúne el mencionado Grupo y dicta 22 resoluciones entre las que hay que destacar la primera que consagró:

a) La definición de lo que debería entenderse por nave nacional indicando tres criterios:

1. Matrícula nacional
2. Personal nacional
3. Capital nacional

Comentario

- Se dió importancia considerable a la nave más que al armador y al servicio.

 - La fórmula prevaleció o prevalece en algunas normas como el artículo 11 del Decreto Supremo 08430 el 27.7.68 en Bolivia, el artículo 2º del Decreto 994/66 en Colombia, el artículo 2º del Decreto Supremo 3667 de 1979 en el Ecuador, el artículo 22º de la Ley del 22.12.80 en México, el artículo 3º de la Ley 295 del 17.11.71 en el Paraguay, el artículo 9º del Decreto Decreto 1450 del 23.5.77 y el artículo 12º del Decreto 383/978 del 3.7.78 en el Uruguay y el artículo 7º de la Ley del 18.7.1973 en Venezuela.

 - Esta identificación de los conceptos de actividad e instrumento, por el momento solo ha encontrado superación en Chile, donde el servicio resulta lo principal y la nave lo accesorio.
- b) Recomendó establecer una reserva de carga de importación y exportación para las naves de la Zona de Libre Comercio.

Comentario

- La Reserva de carga es aún política de la generalidad de los países de la Zona.
- c) Propuso una fórmula de repartición de cargamentos sobre la base del 50% para las naves de cada país, sobre bases recíprocas con aquel con el que se realizaría el intercambio, en caso que este último no estuviese en condiciones de realizar el transporte la oportunidad le correspondería, de preferencia, a una nave de otro de los países del área.

Comentario

- Esta fórmula debió haber sido considerada como una primera base hacia la formulación de una política de integración bastante realista. Empero, las propuestas posteriores fueron distintas y de una u otra forma, las legislaciones nacionales fueron reconociendo progresivamente un tratamiento recíproco a las naves de otros países latinoamericanos en sus tráficos bilaterales. La tercera bandera de la región, en cambio, no gozó del beneficio propuesto, bien porque no se quiso incluir tal posibilidad dentro de las reglas de protección y fomento, o bien porque habiéndose incluido, los tráficos no estuvieron racionalizados de manera que el armador latinoamericano de tercera bandera pudiese obtener el beneficio.

4. Octubre de 1962. Ciudad de México. Segundo Periodo de Sesiones de las Partes Contratantes . Se reciben las recomendaciones del grupo de expertos y se adoptan nuevas resoluciones, entre las que caben destacar:

a) La Resolución 44, que aportó los siguientes elementos a la evolución en la formulación de la política:

a.1. Propuso la reserva de carga, pero esta vez referida a cuotas sustanciales de las cargas de intercambio para las naves nacionales de los países signatarios y la fijación de porcentajes de esas naves en el comercio recíproco.

Comentario

- Incluye el concepto de reciprocidad del que carecía la recomendación inicial, y lo hace para referirse al comercio de cargas de intercambio. Con ello deja implícita la noción de tráfico, entendido esta vez en forma bilateral.

- a.2. Persistió en el aspecto de la caracterización de las naves nacionales, aunque la formuló de una manera más amplia.
- a.3. Recomendó que se incluyese una disposición indicando que el principio de que las medidas tendientes a concretar los objetivos perseguidos no resulten negativos para la productividad la frecuencia y el costo del transporte marítimo y fluvial de la zona.

b) La Resolución 45:

- b.1 Encomendó al Comité Ejecutivo Permanente la creación bajo su dependencia, de una Comisión Asesora de Transporte, lo que el Comité Ejecutivo hará en el mes de enero de 1963, dotándola de una serie de funciones, entre las que cabe destacar la de estudiar y proponer a las partes contratantes las medidas necesarias para promover la complementación de los transportes marítimos y fluviales de la Zona, con vistas a su integración gradual mediante la utilización preferente de naves nacionales de las partes contratantes, de tal manera que se obtenga la racionalización del sistema de transportes y el aprovechamiento en la mejor y más equitativa forma posible de las necesidades de bodega de la Zona.

Comentario

- En este momento se incluyen nuevos conceptos como son el de complementación de los transportes marítimos y fluviales. Se añade el ingrediente de integración gradual y lo que es hoy día plenamente válido, necesario y urgente, el concepto de racionalización del sistema de transportes.

b.2. Otras funciones asignadas a la CAT lo fueron la realización de estudios tendientes a modernizar, simplificar y racionalizar y en lo posible uniformizar (sic) la legislación marítima y portuaria de la zona; sobre medidas de facilitación y simplificación, gravámenes sobre fletes y lubricantes; establecimiento de documentación uniforme y nomenclaturas, en fin, cuanto había venido siendo propuesto desde la reunión de expertos en Montevideo.

Comentario

- Tal abundancia de temas influyó en el hecho de que el texto del Convenio llegase al tratamiento exagerado de detalles que por su naturaleza, quizá hubiera sido más lógico tratar en otros niveles o en otros foros.

b.3. Propuso la creación de un Comité de Transportes en cada uno de los países.

Comentario

- Esta recomendación constituye por ahora una política nacional en muchos países de ALADI en los que la autoridad marítima busca la concertación de los intereses comprometidos en el transporte. Esta suerte de grupos interdisciplinarios presta una gran utilidad a la comprensión de los problemas del sector y a la adopción de medidas en las que resultan satisfechos los diversos intereses.

b.4. Propuso la creación de una asociación de armadores de la Zona de Libre Comercio, la que existe y hoy presenta este análisis.

b.5. Recomendó la "constitución" de una Conferencia de Fletes.

Comentario

- Una Conferencia Marítima es un acuerdo básico, en el que nada se constituye sino se conviene. Posteriormente se celebran acuerdos entre los armadores partes o miembros de ese acuerdo, dentro del espíritu y la forma del mismo. Tiene la conferencia marítima por ello la característica de que su extinción no puede confundirse con la de una Persona Jurídica, pues jamás fue tal cosa.

Este error conceptual que prevaleció durante todo el proceso ha sido superado en la región, donde, como se verá posteriormente, existen armadores que participan en forma activa dentro de conferencias que actúan hacia la extrazona.

- c) La Resolución 46, última de las adoptadas durante el Segundo Período de Sesiones de ALALC, retoma y sintetiza las recomendaciones del grupo de expertos de Montevideo en cuanto a la igualdad de tratamiento de las naves en los países, así como sobre algunos aspectos técnicos de poca relevancia ante las actuales circunstancias del sector.

5. 10 a 15 de junio de 1963. Montevideo. Primera Reunión de la Comisión Asesora de Transporte.

Se acuerda, con algunas reservas, un primer anteproyecto de convenio cuyos contenidos se sintetizan así:

- a) asegura a las partes contratantes la libre participación en el transporte de mercaderías procedentes y destinadas a cualquiera de las partes contratantes sin restricciones y en igualdad de derechos y tratamiento con las naves de cada parte contratante.

- b) hace consideración sobre nave de bandera nacional con base en los criterios matrícula personal y capital del armador, incluyendo adicionalmente el idioma nacional.
- c) trae como nuevo concepto el de la asimilación de naves alquiladas de bandera extranjera a los de bandera nacional
- d) establece que solamente en caso de no haber disponibilidad de banderas en naves nacionales o fletadas de las partes contratantes puede autorizarse el embarque en naves de países de la extrazona.
- e) adopta la condición de que la reserva establecida no puede significar rechazos ni discriminación de embarques ni cobros superiores de flete a los establecidos por la conferencia.
- f) propone la constitución de una conferencia de fletes para que establezcan tarifas.
- g) consagra beneficios fiscales para las partes.
- h) se ocupa de la situación de los países mediterraneos.
- i) procura que se den facilidades operacionales en los puertos
- j) establecio finalmente algunas normas de procedimiento y vigencia.

Comentarios

- Este anteproyecto mereció algunas reservas, especialmente de las delegaciones de Argentina, Chile y Uruguay que en lo esencial se oponen a esta propuesta que pretende superar toda clase de barreras para las marinas mercantes de la Zona de Libre Comercio " sin restricciones y en igualdad de derechos y tratamiento con las naves de cada Parte Contratante" en contraste

con aquella moderada que venía desde la reunión de expertos de Montevideo que sugería una reserva de carga sobre una base recíproca bilateral de participación dentro de la distribución de un cincuenta por ciento para las naves de los dos países entre los cuales se desarrollaba el intercambio comercial, dejando a las naves de las demás Partes Contratantes aquella porción que las naves de los dos primeros países no estuviesen en condiciones de transportar.

- Aparece en la posición chilena un elemento importante: El subsidio estatal y la competencia o competitividad que dicho subsidio pueda otorgar a determinado armador, colocándolo en una posición de ventaja respecto de los demás. Sobre el mismo tópico se pronunció la delegación uruguaya.
- Sobre la reserva de carga multilateral que pretendió establecer este anteproyecto habría que destacar como parece discriminar contra todo buque que no pertenezca a armadores signatarios de los países miembros del Tratado de Montevideo. El acta de navegación de los Estados Unidos de 1984 y las regulaciones de la Comunidad Económica Europea, que serán analizados en particular más adelante, presentan mecanismos que por lo menos harían de esta norma hoy día algo muy conflictivo de aplicar, a menos que se hubiese restringido a los tráficos intrazonales, lo que no parece ser, toda vez que la amplitud de la redacción de la norma permite entender que se extiende a la extrazona.
- Vuelve a incurrirse en el error conceptual ya comentado al entender la conferencia como si fuere una institución y sobre todo como una institución tan rígida. Sin embargo era razonablemente previsible que, de racionalizarse los servicios y aplicar los mecanismos previstos por el Convenio, podría haberse dado lugar a una reducción de los costos del transporte y por ende de las tarifas de fletes que ofrecían los armadores latinoame-

ricanos en los tráficos intrarregionales.

6. Abril de 1964 - Segunda reunión de la Comisión Asesora de Transporte: Se produce un nuevo anteproyecto.

a) quizá como consecuencia de las reservas formuladas durante la reunión anterior, la Comisión Asesora de Transportes establece de nuevo una reserva sobre la base de una bilateralidad limitada hasta el 40% para cada uno de los países implicados en el tráfico, dejando un 10% para armadores zonales y el 10% restante para aquellas líneas extra-zonales que cumplan ciertas condiciones.

Comentario

- Esta forma de concebir la reserva de carga con limitaciones máximas, habría ofrecido a los países el problema de verse obligados a limitar el crecimiento de sus marinas mercantes. - Es difícil pensar que, por ejemplo, una nave nacional esté en un momento dado en condiciones de transportar un producto de exportación y se vea impedida por haber superado ya este porcentaje en aras de aquella porción que, en virtud de un Convenio, habría debido dejar a otras banderas.
- Este anteproyecto se anticipa a proponer una fórmula de distribución de carga que, pasada una década, habría de ser consagrada en el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas (De UNCTAD), como equilibrada para la distribución de los tráficos que se realizan entre los países del hemisferio norte y los del hemisferio sur. Sobre el particular es conveniente señalar desde ahora la diferencia existente entre la distribución en unos tráficos relativamente homogéneos en cuanto se refiere a los valores de las cargas transportables y otro, en el que inevitablemente el signo es

el desequilibrio, por la naturaleza y valor de las mercancías transportadas como es el caso del comercio que se desarrolla entre los países del norte y del sur del mundo.

Es también interesante observar dentro de ésta fórmula, la solución que se da para las marinas mercantes extrazonales al cederles el 10 por ciento del tráfico

b) Se retorna a la atención del buque como factor fundamental del transporte y a su nacionalidad como determinante de la posibilidad de participar de los beneficios que pretende dar el instrumento internacional cuya gestación estamos analizando.

c) Se excluye en este anteproyecto en forma expresa el transporte de petróleo y sus derivados, filosofía que habría de prevalecer durante todo el tiempo de las negociaciones.

7. Mayo de 1965 Reunión Gubernamental sobre Transporte Acuático. Los países miembros de ALALC declaran su voluntad de actuar de consuno para defender la política común de transporte en todos los aspectos relacionados con integración, desarrollo, intercambio y mejoramiento de servicios portuarios.

8. Diciembre 1965

a) Se crea, con carácter permanente, el Consejo de Transporte y Comunicaciones integrado por los responsables inmediatos de la elaboración y ejecución de la Política Nacional de las Partes Contratantes en el respectivo sector y se le asignan funciones.

b) En la misma fecha, la Conferencia de las Partes Contratantes, durante el V Período de Sesiones Ordinarias, toma conocimiento de la Declaración de Objetivos de la Política de Transporte Marítimo Fluvial y Lacustre de ALALC, formulada por la Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores.

9. Septiembre 30 de 1966. Se firma finalmente el Convenio de Transporte por Agua.

- a) Son signatarios:
1. Argentina
 2. Brasil
 3. Colombia
 4. Chile
 5. Paraguay
 6. Perú
 7. Uruguay

b) Rasgo principal. La indicación en el sentido que el ejercicio del derecho de reserva de carga, entre las Partes Contratantes, se hará efectivo en forma multilateral y su implantación se hará gradual, tanto en el tiempo como en el volumen que represente y en la medida que lo permita la capacidad de transporte de las marinas mercantes de las partes contratantes que operan en la zona.

Comentario

- En primer lugar, dice que el ejercicio de la reserva de carga se hará en una forma multilateral, es decir aplicada entre partes contratantes y para ellas. Es precisamente en este sentido en el que se presenta la primera ambigüedad. Las preguntas con siguientes son:

1. ¿ Como habrá de aplicarse una reserva multilateral - entre las partes?
2. ¿ Como habrá de aplicarse una reserva multilateral - para las partes?

- En cuanto a la primera cuestión, podrían tratarse de encontrar fórmulas mediante la indicación de porcentajes. Solución - que por su simplismo, es a todas luces ineficaz por no resolver el problema de fondo, o sea la necesidad de aplicar lo que

podríamos llamar una reciprocidad efectiva. En su determinación es preciso contemplar los factores del costo y la estructura de cada segmento del tráfico lo que sólo puede ser establecido por los prestatarios del servicio. Posteriormente resultaría factible iniciar un proceso de negociación para fijar la forma racional y económica de servir el tráfico o su segmento, sin que ello coloque a ninguna de las partes en situación de desventaja.

- Si se llega a este grado, se estaría resolviendo la segunda de las preguntas planteadas: una reserva para las Partes, quienes, con el fin de lograrlo, deberían contar con un marco internacional normativo que favoreciese la celebración de acuerdos, más que un convenio intergubernamental en sí mismo.
- Las indicaciones de que el proceso se hará en forma gradual, tanto en el tiempo como en el volumen que represente y en la medida que lo permita la capacidad de transporte, no son más que el reconocimiento del problema pero no su solución. Lo que puede deducirse del texto es que se negoció y se logró acuerdo sobre una redacción, pero no sobre una fórmula.
- La salida que se encontró al problema fue la de postergarlo - después de haberlo dejado latente, al establecer el artículo - cuarto que ello se haría en la futura reglamentación.
- Se creó de esta forma una expectativa para los intereses comprometidos en ese momento, entre los cuales estaban los de los armadores de la extrazona que, desarrollaban convenios comerciales y servían tráficos en forma conjunta con los armadores nacionales latinoamericanos.
- Lo propuesto hizo que se estuviese ahora ante una discusión totalmente distinta, la de como se van a distribuir las mari-

nas mercantes las cargas que generan los tráficos intrarregionales, pero se ha perdido de vista la forma como se van a servir. Esto acompañado de la circunstancia histórica fundamental de que las marinas mercantes de los países latinoamericanos no fueron creadas en sus inicios para servir los tráficos intrazonales, sino para desarrollar el comercio entre ellos y los países industrializados, hace que se presente ahora una posibilidad nueva de aprovechamiento de la flota existente que quizá no había sido analizada en forma global por los armadores latinoamericanos recientemente asociados.

10. Setiembre 1968. Se aprueba el Reglamento del Convenio con el retiro de Argentina y Brasil.

- a) La postergación que se había hecho sobre la implantación de la reserva de carga se intentó resolver estableciendo una igualdad de tratamiento para todas las naves de la región pero teniendo en cuenta el volumen del intercambio zonal.
- b) Se propuso que la implantación de la reserva de carga se hiciese efectiva en forma gradual por la Comisión del Convenio por medio de las Conferencias de Fletes, teniendo en cuenta principalmente los volúmenes del intercambio comercial de la Zona.
- c) Para ello debía considerarse la relación porcentual de los tonelajes-fletes efectivamente transportados por los distintos servicios de las partes y el porcentaje de aumento o disminución en tonelaje-buque que correspondería absorber a cada uno de los países interesados en un tráfico y sus posibilidades de hacerlo.

Comentarios

- Un principio característico del transporte marítimo internacional, es el de la reciprocidad, que en éste caso comprende

no solamente la obtención del resultado final del servicio, o sea, la entrega de la cosa transportada al destinatario en destino, sino también la compensación del esfuerzo operativo realizado para obtener dicho resultado. En este sentido, la reciprocidad se matiza, en el caso del transporte, por las variables de costo que son directa consecuencia del elemento distancia y contratación de servicios complementarios, cambiantes según el lugar geográfico. Las ventajas o desventajas comparativas de estar situado en determinado punto del tráfico inciden indudablemente en la competitividad del transportador, quien una vez que conquista la carga de un tráfico, no puede entender la participación de terceros, a menos que éstos últimos otorguen en sus países un tratamiento recíproco, pero, entendiéndolo que esta reciprocidad se ha de traducir no solamente en la posibilidad de acceso físico-geográfico a los puertos, sino a niveles y volúmenes de flete que compensen en igual medida los costos de operación.

- Puede apreciarse que las delegaciones, guiadas desde el principio del proceso a enfrascarse en el establecimiento multilateral de una reserva de carga, no pudieron en el momento que vivían, encontrar solución distinta a la del aplazamiento del problema. El texto del Convenio remitía a la reglamentación y ésta a la Conferencia Marítima, antitecnicamente instituída.

-0-0-0-0-0-0-

Como resultado de todo este proceso podemos concluir:

1. El Convenio de 1966 buscó la integración regional, en el plano del transporte por agua, mediante la imposición de porcentajes rígidos de participación de las marinas mercantes de los países miembros, lo que no era posible debido a:

- a) El diverso grado de desarrollo relativo de las marinas mercantes de los países
- b) Las distintas magnitudes del comercio que generaban algunos países de la región que afectaba la presencia y participación bilateral de aquellos entre los cuales se transportaba la mayor porción de dicho comercio al tener que compartirlo con marinas mercantes de países que, por su menor tamaño no ofrecían una reciprocidad efectiva, esto es, un ingreso compensatorio de fletes suficiente aunque formalmente cediesen el mismo porcentaje de su comercio.

2. El Convenio se centró principalmente en el propósito de proteger a las flotas mas que en el de desarrollar los servicios como una estrategia de integración.

Dentro de esta idea hay que reconocer que se dieron las bases de lo que hoy constituyen los rasgos mas característicos de la política marítima latinoamericana como son:

- a) La reserva de carga
- b) Conferencias marítimas sui generis reguladas e intervenidas por el Estado.
- c) Asimilación de naves fletadas a los de bandera nacional para los efectos de aplicación de la reserva de carga.

d) Caracterización rígida de lo que debe considerarse nave nacional, mas que armador nacional.

e) Exigencia de tripular con nacionales las naves de su pabellón para gozar de los beneficios de la Reserva de Carga

f) La propuesta de la llamada fórmula 40/40/20 para distribución de tráfico que habría de ser acogida posteriormente por algunos países latinoamericanos en el seno de la convención para un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

3. Incurrió el Convenio en un error técnico al pretender establecer las conferencias marítimas como especie de instituciones u organizaciones constituidas y dotadas de personería jurídica, a las que se quiso conferir la atribución de la distribución de tráfico desconociendo en esta forma el caracter agil de acuerdo comercial que las debe distinguir.

4. El proceso de genesis del Convenio en algunos momentos vislumbró la necesidad de prever la complementación del transporte marítimo y fluvial.

5. El Convenio se excedió en aspectos de detalles operativos que debieron ser tratados a nivel reglamentario. (Documentación, simplificación portuaria, aduanera, etc)

6. Finalmente, la separación de dos criterios indivisibles, reserva de carga y tráfico y la indefinición práctica del concepto de reserva multilateral hicieron que a la postre el Convenio no tuviera operatividad.

-o-o-o-o-o-o-o-o-

B. ECONOMICOS

1. Necesidad de contar con un instrumento multilateral

El servicio de transporte marítimo ha sufrido en su desarrollo una evolución en cuanto a la forma de aprovechar los elementos físicos con que se presta . Inicialmente los buques eran diseñados para transportarlo todo, desde pasajeros hasta carga homogénea y hacerlo en buques de línea, es decir, sujetos a frecuencias e itinerarios.

Paulatinamente la especialización que requerían ciertos transportes produjo una separación y particularización en los buques que prestaban los servicios . El transporte de pasajeros y petróleo son dos buenos ejemplos de ello.

En la actualidad se nota con especial intensidad una mutación en la forma como fluye la carga general, tradicionalmente estibada y transportada en forma suelta . Efectivamente, es marcada la tendencia hacia el empleo masivo de contenedores. (2)

Mediante este sistema se consolidan en una caja varias unidades menores que han de ser entregadas a uno o varios destinatarios, despachados por uno o varios embarcadores.

(2) VARGAS RAMIREZ, Enrique - Conferencia en XXV Asamblea General Ordinaria de ALAMAR - Noviembre de 1988 - Viña del Mar (Chile)

Ofrece también el sistema la ventaja de la economía de tiempo durante las operaciones de cargue y descargue debido a que en un izamiento ingresa a la bodega del buque mayor cantidad de carga si se trata de buques multipropósito y si se trata de buques "roll-on roll-off" la operación es aún más eficiente. A ello se une la ventaja de la seguridad para la misma carga.

Ha hecho esto pensar que la homogeneización de la carga general puede traer consigo su separación del transporte regular por buques de línea. Según se ha indicado por varios expertos, América Latina con un incremento del transporte de carga en Contenedores del 31 % podría ser la segunda área mundial, después del Asia, en cuanto a crecimiento se refiere durante el período comprendido entre 1986 y 1990. (3)

Junto a este fenómeno se observa la tendencia cada vez más marcada a enfocar en forma integral la cadena de transporte, como un todo. Es ésta tendencia la conocida como el Transporte Intermodal o Multimodal que como bien se sabe, involucra líneas, puertos, aduanas, transporte terrestre, terminales interiores de carga, transitarios, consolidadores y consignatarios o recibidores de carga.

Esta forma de integración de los diversos modos de transporte ha dado lugar al empleo de los llamados "corredores o puentes terrestres" lo que ha trasladado a otros medios de transporte cargas que tradicionalmente transportaba el buque de línea regular.

(3) Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) - LC/G.1463 del 15 de julio de 1987 - "Cambios Estructurales en el Transporte Regular por Buques de Línea: Perspectivas y Consecuencias para la Formulación de Políticas"

Dentro de éste análisis es importante tener en cuenta que todos los sistemas de transporte en su aspecto físico tienen un componente estatal y uno privado. El primero lo conforma el complemento necesario para el desarrollo del servicio, mientras que el segundo está determinado por el medio o vehículo mismo con el que se presta. Así, los aeropuertos suelen ser estatales mientras las aerolíneas cada vez más son privadas. Otro tanto puede decirse de las carreteras y los camiones, en algunos casos de las ferrovías y los trenes, para predicar que la misma tendencia se mantiene respecto de los buques y los puertos.

Toda la infraestructura del transporte, tanto estatal como privada sufre cambios profundos. En el caso del transporte marítimo en buques de línea se presenta una baja rentabilidad en las operaciones, debida a que los puertos latinoamericanos no están adecuados para afrontar este cambio tecnológico. En el aspecto privado o más propiamente dicho, empresarial, hay que destacar que debido al exceso de tonelaje que ha caracterizado al sector durante los últimos años, se están haciendo grandes inversiones para incorporar una flota más moderna y adecuada que la actual. Como consecuencia del incremento de tráficos intermodales se ha presentado el fenómeno del cambio en el tamaño de los buques al punto que algunos estiman que las naves con capacidad superior a 2.000 contenedores de 20 pies que en 1985 representaban el 17% de la capacidad total mundial pasarán a representar el 30% en el año 2.000.

La inversión en nuevas construcciones agudiza el problema del exceso de tonelaje (que se ha calculado actualmente en el 35%) y ha traído un consiguiente decremento en los niveles de los fletes al grado que para muchos tipos de carga transportadas tradicionalmente en buques de línea los niveles han descendido a menos de la tercera parte del valor que tenían hace cinco años.

Además de lo anterior, deben tenerse en cuenta otros factores que han venido incidiendo en la transformación del mercado, como es el caso

de las prácticas de competencia desleal ejercidas por las marinas mercantes del bloque socialista que aplican tarifas de fletes como resultado de un criterio político más que de uno de competitividad comercial.

La consolidación de grandes volúmenes de carga en determinados puntos fortalece la tendencia a aprovechar economías de escala, lo que dá a algunos grandes expedidores un enorme poder de negociación frente a los transportistas, quienes así pierden el beneficio que percibían bajo el esquema tradicional.

Hasta ahora los transportadores marítimos venían fijando sus fletes sobre la base del cálculo de sus costos con un incremento bajo que venía a constituir su utilidad. Este es el conocido esquema costo-beneficio. Ahora el transportista debe sacrificarse en aras del comportamiento general del mercado que encuentra, en los tiempos que corren, una presión grande ejercida por los consolidadores y la concentración de las cargas.

Las condiciones generales del comercio internacional y la necesidad cada vez más creciente en los sectores productivos de optimizar costos, tiende además a trasladar al transportador la función de almacenar stocks durante las travesías con el fin de evitar pagos de almacenamiento, vinculándolo así de una manera más estrecha con los sectores antes mencionados.

De ésta forma se empieza a apreciar la necesidad de contar con rutas y modalidades basadas en las características de cada flujo comercial.

Todo lo anterior nos muestra que la tendencia esbozada hasta aquí se mueve hacia una estructura caracterizada por el aprovechamiento de economías de escala , integración de funciones , y concentración de factores económicos de producción entre los que empieza a tomar un papel

más activo el transporte marítimo internacional. La masificación en el uso del contenedor , la concentración de las cargas , el aprovechamiento en gran escala de la infraestructura estatal (grandes puertos) la consolidación y las nuevas formas de distribución física del comercio son las principales determinantes del futuro del sector.

El gran contraste que ofrece a las economías latinoamericanas el desarrollo de la tecnología del transporte se hace evidente por la forma en que los países de la región utilizan sus recursos físicos . Es claro que la capacidad de bodega latinoamericana existente se aprovecha en una forma alejada de estas nuevas tendencias.

Proliferan los centros marítimos de distribución de cargas. Hay países en la región en los que sobreabundan puertos poco eficientes a los que resulta obligatorio servir si se quiere cumplir con la exigencia de prestar un servicio público que satisfaga las necesidades locales. Asimismo se desaprovecha el mayor grado de desarrollo relativo de puertos de países vecinos que podrían suplir necesidades operativas en forma más racional.

En cuanto a los servicios marítimos debe admitirse que aún se prestan en la forma tradicional con lo que la tendencia hacia la especialización y concentración se hace particularmente difícil. La flota latinoamericana sigue caracterizándose por el empleo de buques multipropósito a los cuales ahora se agrega una mayor capacidad de transporte de contenedores, pero acompañados de carga suelta e incluso de algunos graneles. Los tiempos de travesía, debido a la multitud de escalas, se hacen especialmente largos y costosos por la multiplicación de pagos portuarios. Sin embargo, este esfuerzo económico poco ayuda a mejorar el servicio para un usuario que, como queda visto, desea vincular al transportador en la optimización de sus costos. Efectivamente , la incertidumbre que presentan los largos tiempos de travesía y la imprecisión en el cumplimiento de las frecuencias por un problema portuario multiplicado , ajeno a los armadores, obliga a

embarcadores y consignatarios a mantener altos stocks en tierra con lo que se incrementan sus costos.

Hay, por consiguiente, un largo trecho por recorrer. De todas maneras se cuenta con una infraestructura que facilita en alguna medida el desarrollo del transporte marítimo.

En cuanto a la flota, nada impediría, desde el punto de vista económico, el desarrollo de economías de escala para su mejor aprovechamiento. Esta hipótesis como se verá, ha de ajustarse al comportamiento de los tráficos intrazonales que determina una variable en la posibilidad de este aprovechamiento.

2. Situación geográfica y comercial de los países de ALADI

Desde el punto de vista del transportador marítimo, una de las determinantes del diseño de sus tráficos, es la posición geográfica de aquellos países cuyo comercio pretende servir y el conocimiento pleno de las cargas de intercambio que generan sus respectivos comercios.

De ésta suerte podremos decir que existen países extremos y países "de paso" en el tráfico. Consiguientemente en un tráfico se habla de carga básica y de carga marginal, entendiéndose por la primera la que se genera entre los países extremos y por la segunda la que aparece en los países de paso. A su turno éstos países de paso, cuando tienen su propia marina mercante son también países extremos, desde su propio punto de vista.

Por ejemplo Venezuela es extremo en su tráfico con los países del Mediterráneo y país de paso en el tráfico entre éstos últimos y la Argentina.

El otro factor son las cargas del intercambio que determinan la estructura del tráfico de manera que las líneas marítimas deben

diseñarlos teniendo en cuenta los destinos y procedencias de los productos así como sus características físicas y sus valores FOB. Lo primero para determinar el tipo de naves a utilizar y lo segundo para encontrar el punto óptimo de rentabilidad evitando que la tarifa de flete saque el producto del mercado. Cuando ésto se logra se dice que se tiene un tráfico "balanceado".-

-o-o-o-o-o-o-o-

II. ANALISIS DE LA FLOTA LATINOAMERICANA

A. COMPOSICION (4)

Con el fin de analizar la flota latinoamericana, estimamos del caso aclarar que el análisis se circunscribe en virtud de que estamos desarrollando el tema de un Convenio de Transporte por Agua de los países de ALALC, a países miembros de ALADI.

1. Flota Granelera.

Cuando evaluamos dicha flota nos referimos exclusivamente a graneles secos ya que los petroleros y similares se analizarán en el ítem correspondiente.

Los países ALADI tienen una flota granelera de 5.082.312 TPB con 160 unidades y 4.594 tripulantes.

Como se desprende del Cuadro "A" (5) la flota brasileña tiene más del 50% de la flota granelera total de ALADI y si sumamos Argentina y Brasil obtenemos que entre ambos representan el 73 por ciento del total.

(4) Fuente: Anuario 1989 del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI)- Datos al 1 de enero de 1989

(5) Ver cuadros anexos al presente estudio

2. Flota Petrolera

Se han sumado dentro de ésta categoría a los Petroleros, O/O y OBO, VLCC y ULCC, Buque Tanque de Productos y Buque Tanque Químicos.

La flota petrolera de los países ALADI tiene 9.004.922 TPB (49 % de la flota) con 223 unidades y 7.091 tripulantes.

Brasil con 5.455.516 TPB detenta el 61 % del total de la flota petrolera latinoamericana y Argentina con 968.749 TPB detenta el 11 %.

3. Carga General

En carga general estamos incluyendo cargueros polivalentes, carguero común y cargueros de 20 nudos o mas.

Todos los países de ALADI sumados tiene un total de 2.855.941 TPB de buques de carga general que comparados con un total para esos mismos países de 18.326.358 TPB, significan un 16% de la flota.

Estas 2.855.941 TPB están compuestas por 246 buques con 6.300 tripulantes.

4. Transporte Multimodal

Todos los países de ALADI tienen un total de 356.396 TPB de buques de transporte multimodal, que comparados con el mismo total de 18.326.358 TPB, nos indica que significan tan solo el 2% del total de la flota.

Esta flota de transporte multimodal de los países de ALADI está compuesta por 36 buques con un total de 916 tripulantes.

-o-o-o-o-o-

Como elementos de juicio y con base en el cuadro "A" antes mencionado (llamada 5) se pueden hacer los siguientes comentarios que son significativos para los temas relativos al presente estudio:

- Brasil es el país que tiene mayor tonelaje bajo registro de Libre Matricula 1.642.417 sobre 3.384.645.
- No obstante ello, porcentualmente respecto a su propia marina mercante los países que tienen mayor porcentaje son México y Perú 33%, Chile 25%, seguidos de Argentina y Brasil con 18 y 17% respectivamente. La media latinoamericana es 18%.
- Referente a la distribución por tipos de buques se observa: Argentina y Brasil tienen sus mayores porcentajes de distribución de su flota en sus buques petroleros y graneleros. Colombia sin embargo tiene 41% de su flota de carga general.
- Ecuador ostenta el mayor porcentaje de flota frigorífica con un 28% sobre el total de su flota.
- En México el 50% de su flota es petrolera.
- Solamente Argentina, Brasil, Chile, Ecuador y Perú tienen buques frigoríficos, pero Ecuador tiene el 66% de la flota frigorífica latinoamericana.

Como comentario final podemos indicar que la flota de ALADI significa un 3 % sobre la flota mundial y un 8 % sobre la flota de libre matrícula.

B. PROBLEMAS EXOGENOS A LA FLOTA

1. Infraestructura física o "hinterland"

a) Problema Portuario

La suerte del desarrollo de la marina mercante de un país es inseparable de la suerte de sus puertos. Los buques sólo pueden ser eficientes en la medida en que los puertos que tocan se lo permitan.

El servicio de transporte marítimo, desde este punto de vista, se puede fraccionar en tres fases básicas:

1. Labor de cargue
2. Travesía
3. Labor de descargue

Cada una de éstas fases implica un componente de costo de producción del servicio.

Las labores de cargue y descargue son invariablemente contratadas con un ente distinto del transportador mismo, el estibador, quién normalmente se encuentra operando en el puerto. Su servicio consiste en trasladar las cargas desde el muelle hasta las bodegas del buque (labor de cargue) y posteriormente acomodarlas dentro de la bodega del buque (labor de estiba) y viceversa (labor de desestiba y descargue).

Ahora bien, ésta labor puede ser contratada o por el transportador o por el usuario, quien asume este costo y en esa medida la contratación de servicio puede ser considerada en términos de línea o en términos de muelle.

Son contratos en términos de línea aquellos en virtud de los cuales el transportador contrata las labores de cargue y estiba y vicetero además de asumir , lógicamente, la responsabilidad de la travesía. En este caso, tendremos un contrato "full liner terms" .

Son contratos en términos de muelle ("berth terms") aquellos en virtud de los cuales el usuario contrata las labores de cargue y estiba o desestiba y descargue o ambos , dejando en manos del transportador la responsabilidad de la travesía o ésta con la de cargue o descargue alternativamente.

Es importante considerar éstos factores comerciales cuando se quiere analizar el problema del transporte marítimo concebido como servicio público, porque normalmente en el transporte que realizan los buques de línea regular lo usual es que la contratación se haga en términos de línea y muchas veces se distorsionan los análisis al comparar tarifas teniendo en cuenta únicamente el factor de la distancia.

Otro concepto que vale la pena aclarar es la necesaria distinción entre servicio portuario y servicio de estiba. Como se ha dicho anteriormente el estibador está en el puerto pero no tiene porqué confundirse con el puerto mismo.

En el caso de la mayoría de los puertos latinoamericanos la tendencia ha sido la de integrar los servicios de estiba al resto de los servicios portuarios (fondeo, muellaje, faros y boyas, etc) y por ende, corren la suerte de éstos servicios no suceptibles de competencia por su propia naturaleza. Es obvio que sólo hay una alternativa de fondeo, de atraque, o de señalización y balizaje en un puerto, pero en cambio es absurdo pensar lo mismo de los servicios de estiba. La naturaleza de éstos últimos les permite desarrollar dentro de un mismo recinto portuario mayores o menores grados de eficiencia, según la capacidad empresarial del prestatario y según las características de las naves de sus usuarios.

Los servicios portuarios propiamente dichos, hasta la fecha, muestran como tendencia la de ser prestados por entidades estatales dada la magnitud de las inversiones y la necesidad de manifestación jurídica mediante la imposición de reglas que garanticen una segura operación y unas pautas de comportamiento para las naves que recalán en determinado puerto, aunque nada impediría que estos fuesen prestados por entes privados..

Los servicios de cargue-estiba y desestiba-descargue en cambio son susceptibles por su naturaleza de una competencia en cuanto al precio, la oportunidad y la calidad con que se prestan. Tal cosa ocurre en la generalidad de los países desarrollados.

En nuestro medio , dichos servicios al ser integrados a la totalidad de los demás del puerto se han visto caracterizados por su prestación estatal. Consiguientemente son la generalidad de las veces, un monopolio. A ello se suma el hecho de que el personal portuario por su nivel de capacitación no siempre es el más idóneo, lo que hace que naturalmente asegure su supervivencia mediante la agremiación sindical. Ello, sumado a los problemas políticos y sociales de la generalidad de los países de la región, ha hecho creer que resuelve parcialmente un problema local de desocupación, pero lo único que se ha logrado es contribuir a encarecer los costos en la prestación de los servicios, así sea su usuario directo el transportador o el importador o exportador.

Al hablar de competitividad en los servicios en los puertos, es preciso también aclarar que en los resultados incide la capacidad instalada con la que se presta. Es obvio que no se puede alcanzar un nivel satisfactorio de eficiencia si no se cuenta con la maquinaria y equipo adecuados para la operación portuaria local.

El fenómeno de la modernización ha traído consigo el de la magnitud de las inversiones debido a lo avanzado de la tecnología. Los gobiernos de los países latinoamericanos sufren el embate de ésta necesidad en un momento que no es ciertamente el más favorable para ello, debido en parte al período de recesión que caracterizó al comercio internacional durante los primeros años de la década de los 80, lo que hizo descender los flujos de carga que tradicionalmente se descargaban en los puertos y los ingresos que generaban y, en parte, debido a su situación de deuda externa.

Claro está que una de las estrategias para sortear ambos problemas es el fomento y desarrollo de las exportaciones y que la eficiencia portuaria es un factor determinante en gran medida de la posibilidad de dicho desarrollo. Sin embargo, los organismos financieros internacionales que han estado en capacidad de proveer capital para inversiones portuarias en la región, en sus estudios de factibilidad y prefactibilidad, han encontrado grandes escollos antes de hacer sus desembolsos, debido justamente a las condiciones actuales de la operación portuaria. Esto ha traído consigo la imposición de requerimientos que han de ser cumplidos por los gobiernos o las entidades que prestan el servicio en el corto, mediano y largo plazo. Dichos requerimientos tienen que ver justamente con adecuación y simplificación de trámites administrativos y reducción de los gastos laborales a niveles racionales.

Los gobiernos y entidades estatales prestatarias del servicio, por su parte, enfrentan con preocupación grandes dificultades de orden institucional y social para ajustarse a dichos requerimientos. Ello, por consiguiente, retrasa los planes de desarrollo portuario en forma significativa, lo que en el tiempo implica que una vez se hayan cumplido las condiciones para obtener los empréstitos, el monto de estos sea insuficiente para cubrir las necesidades de modernización.

Así las cosas, el problema portuario debe apreciarse en los dos aspectos básicos que hasta aquí se han descrito: El del puerto y el de los servicios que se prestan en él. Respecto al primero, la solución debe buscarse mediante la adecuación progresiva y racional de la infraestructura y la reducción de tareas y personal innecesarios. Una alternativa viable podría ser la concesión a particulares de la explotación, igualmente privada, de tecnología. En cuanto a los servicios, es interesante mencionar el caso chileno, donde su eficiencia es estimulada por una política de libre competencia, ello ha permitido además, que el rendimiento portuario muestre un sensible incremento que ha redundado en una operación constante y ampliamente favorable al desarrollo de las exportaciones. Esta situación, frente al problema laboral, es de suyo una solución por cuanto hace trasladar el empleo de mano de obra hacia otros sectores productivos, que son justamente aquellos dedicados a la exportación de bienes.

b) Situación Aduanera

Para analizar éste importante factor en la operación marítima es conveniente considerar por separado dos aspectos: uno, el que tiene que ver con el medio de transporte y el armador y otro, el atinente al flujo mismo de la carga.

En cuanto al buque, como se dice en la parte introductoria de éste trabajo, es fundamental considerar la forma como dicho elemento físico está vinculado con el estado cuya bandera enarbola. Existe, desde el punto de vista jurídico-administrativo otra doble consideración: La del régimen de matrícula y la del régimen aduanero aplicable.

La forma de entender la segunda de estas consideraciones constituye un problema importante para el desarrollo de la marina mercante. El buque destinado al tráfico internacional no es un bien cuyo consumo haya de realizarse dentro del territorio aduanero nacional correspondiente. Por el contrario, es un elemento cuya primordial función es la de salir de ese territorio aduanero y hacerlo con mercaderías que, desde el punto de vista fiscal, contribuyen con el ingreso de divisas al fortalecimiento de la economía interna. Cuando el buque nacional arriba a su territorio aduanero con mercadería de importación también contribuye en forma importante al régimen fiscal. Si se tiene en cuenta que los impuestos de aduanas se liquidan sobre la base CIF hay que admitir que el buque resulta, en últimas, un insumo de dicho valor porque generalmente el flete representa alrededor del 10% del mismo.

Tal como se ha venido comentando, la flota mercante latinoamericana requiere de grandes inversiones para su modernización. Por ello resulta importante definir una política de estímulo aduanero a la adquisición de naves y equipos idóneos para el desarrollo del transporte multimodal.

Para hablar de la situación de los flujos de carga respecto de los regímenes aduaneros latinoamericanos es preciso decir que éstos últimos están concebidos para atender sistemas de transporte unimodales, es decir, la nacionalización o despacho para consumo de las mercancías se hace en el puerto o lugar de arribo del primer medio de transporte. Esto, naturalmente, genera trabas y dilata el ágil flujo del comercio, sobre todo cuando éste quiere aprovechar las ventajas que ofrece el sistema de transporte multimodal.

Es necesario, por consiguiente, formular una política tendiente a agilizar los llamados "corredores terrestres" mediante la implantación de terminales interiores de carga, lugares donde se realicen las operaciones aduaneras.

2. Marco Político-Jurídico

La marina mercante, se ha dicho repetidas veces , es un instrumento estratégico para el desarrollo del comercio exterior.

Ello hace que los gobiernos, invariablemente, se ocupen de la misma, ora para fortalecerla, ora para protegerla, y aún para no considerarla. Efectivamente, cuando un país está frente a la necesidad de desarrollar su comercio exterior tiene varias alternativas para solucionar su problema de transporte marítimo: La primera es la alternativa de la dependencia, consistente en aprovechar los recursos de transporte que otros países pueden poner a su disposición. Esta alternativa ofrecería la ventaja de evitar altos costos de inversión en adquisición de flota y mantenimiento de la misma , pero no sustraerían al país de la necesidad de efectuar inversiones en instalaciones portuarias. Por otra parte, para que este sistema sea eficiente es indispensable contar con una situación geográfico-económica que garantice lo atractivo de servir sus puertos. En esta situación , quizá , se puedan haber encontrado alguna vez algunos países centroamericanos. Con todo , las desventajas de ésta alternativa son evidentes porque la dependencia en servicios conlleva , entre otras cosas, una dependencia en precios que redundan en dejar en manos de otros la determinación del valor final de los productos de exportación o aún el riesgo de que se dejen de prestar los servicios. La segunda es la de contar con su propia marina mercante. Este sistema que indudablemente es el deseable para los intereses de un país , ofrece, a su turno, varias alternativas:

a) Servicios marítimos privados. Consiste éste sistema en que el sector exportador-importador es a la vez el transportador de sus propios productos. Ofrece la ventaja de una operación de bajo costo toda vez que está controlado por el dueño de la carga. Hay que decir que en el ámbito latinoamericano éste sistema subsiste independientemente de que el productor-transportador sea privado o estatal. La "privacidad" en

este caso se refiere a la exclusión de productos distintos de aquél cuya propiedad es detentada por el armador.

Sin embargo, este sistema es unicamente aplicable a determinados productos y presenta en todo caso el problema de incertidumbre en cuanto a los flujos de carga de compensación.

b) Servicios marítimos públicos no regulares. Este sistema se caracteriza porque el armador ofrece su bodega al público pero en forma esporádica hacia y desde cualquier destino. Normalmente se presenta para el transporte de carga a granel líquida, sólida u homogénea (un buque=un embarque).

c) Servicios marítimos públicos regulares no conferenciados. Los armadores que prestan este servicio ofrecen, al igual que los anteriores, sus bodegas al público en general, pero además lo hacen sujetándose a itinerarios, frecuencias y tarifas pre-establecidas. De acuerdo con la legislación interna del Estado de su pabellón, dichas tarifas pueden o no ser autorizadas u homologadas por la respectiva autoridad marítima.

d) Servicios marítimos públicos conferenciados. Se diferencian éstos de los anteriores en el hecho de que los armadores prestatarios son miembros de una "Conferencia Marítima" (sistema que será analizado en el capítulo siguiente).

La tercera es establecer un régimen de "Libre Matrícula". Consiste éste sistema en otorgar matrículas a bajo costo, sin las exigencias que normalmente un país impone para su marina mercante, en aspectos tales como: regímenes laborales, seguros, tributarios, capital nacional de los propietarios, etc. a los buques registrados bajo éstos pabellones se les conoce como "Banderas de Conveniencia".

Dentro de estas alternativas, los países de ALADI, han optado en forma general por fomentar el servicio público de transporte marítimo en todas sus modalidades, como estrategia de comercio exterior.

El fomento y desarrollo del servicio público del transporte marítimo a su turno puede encontrar diversos mecanismos de los cuales nos ocupamos a continuación:

a) RESERVA DE CARGA

Esta política, intensamente aplicada en la región, se caracteriza por la expedición de una norma superior, sujeta a posteriores reglamentaciones, en virtud de la cual el Estado reserva a las naves de su bandera un determinado porcentaje de las cargas de importación y exportación que generan sus tráficos.

Dentro de las disposiciones que otorgan dicho beneficio es preciso destacar algunas características más o menos comunes dentro de los países de ALADI.

1. El establecimiento de un porcentaje. - Las normas por lo general fijan o autorizan al gobierno para fijar un porcentaje de carga reservado a los buques de su bandera o a aquellos que en virtud de la misma norma o las que la reglamentan se les asimilan. La fijación de éste porcentaje (que varía de país a país) puede hacerse en forma más o menos restringida y es así como existen sistemas de establecimiento de porcentajes mínimos y porcentajes máximos de reserva de carga, lo que se hace teóricamente atendiendo a las características del comercio y a las dimensiones de las flotas en cada una de las modalidades de transporte.

2. La obligación de servir los tráficos. - Normalmente el beneficio se otorga al armador nacional con la condición de que éste a su turno

explote en forma regular, eficaz y continua determinados tráficos. Un servicio es regular en la medida en que esté sujeto al cumplimiento de itinerarios y frecuencias; es eficaz en la medida en que se preste con las naves adecuadas en cantidad y diseño para atender los productos básicos o característicos del tráfico y es continuo en la medida en que asegure su permanencia en el tiempo.

3. Las condiciones de armador nacional. - Para gozar del beneficio de la reserva de carga un armador debe reunir un mínimo de requisitos que garanticen la nacionalidad de buques, inversiones de capital, tripulación y aplicación del régimen jurídico nacional a bordo.

4. Asimilación de buques fletados. - Debido a la estructura de algunos tráficos en los cuales la carga fluye mayormente en un solo sentido o los tiempos de travesía y la cantidad de "toques" son diferentes en uno y otro rumbo, las legislaciones de reserva de carga admiten el fletamento de naves de otras banderas, las que son asimiladas a buque de bandera nacional para los efectos de la aplicación de la ley de reserva de cargas. Para evitar que ésta asimilación vaya en detrimento del incremento de la flota nacional, las legislaciones limitan la posibilidad de fletar a un determinado porcentaje del tonelaje de registro bruto propio que el armador tenga en operación.

5. Cargas estratégicas. - Algunas legislaciones consideran estratégico el transporte de ciertos productos y por esa razón lo reservan en su totalidad a los buques de su bandera o de determinado armador.

6. Sistema de dispensas. - (Waivers) Contemplan las legislaciones el evento de que un armador nacional en determinado momento no esté en condiciones de prestar el servicio de transporte, caso en el cual se diseña un sistema en cuya virtud se exime al usuario de la obligación de utilizar el buque propio o asimilado dándosele la libertad de utilizar cualquier servicio. Algunas legislaciones aún contienen, como

vestigio del Convenio de Transporte por Agua de ALALC, normas que obligan a preferir las naves de la región en estos casos.

7. Extensión del beneficio a buques de otras banderas.- Las leyes de reserva de carga, al concretarse en la posibilidad de explotar determinados tráficos, colocan a los armadores del respectivo país, en una situación de privilegio respecto de aquellos con los cuales se desarrolla el comercio. Esta situación muchas veces hace que los otros países tomen medidas para, a su turno, proteger sus propias marinas mercantes. El problema se resuelve mediante la extensión de los beneficios de la reserva de carga a buques de armadores extranjeros que comparten el tráfico. La fórmula para hacerlo puede consistir en la aprobación de un acuerdo de conferencia para servir el tráfico o, de un acuerdo de asociación de la línea extranjera.

La reserva de carga, a lo largo del tiempo ha venido siendo objeto de múltiples discusiones. Sus defensores sostienen que merced a ella se garantiza la supervivencia de los servicios marítimos y la estabilidad en los precios de los fletes. Por otra parte se argumenta que dicho instrumento constituye una herramienta de negociación en el seno de las conferencias marítimas, donde indudablemente, son mucho más poderosos los navieros de los países desarrollados lo que les permitiría, en caso de no existir reserva de carga, imponer sus condiciones.

Sus detractores, por otra parte, sostienen que con ella lo único que se logra es asegurar un servicio monopolístico y no todas las veces eficiente, que encarece los costos.

Esta última afirmación podría llegar a ser válida únicamente dentro de ciertas coyunturas en las que el mercado se caracteriza por su recesión y hay sobreoferta de bodega. En situaciones distintas la ley de reserva de carga ha permitido a los países contar con servicios

confiables y con precios estables, aún por debajo del mercado internacional con los consiguientes beneficios.

b) *CONVENIOS BILATERALES*

Este sistema se caracteriza, al igual que el anterior, por ser un mecanismo de protección estatal al sector del transporte marítimo. En virtud del mismo dos estados contratantes deciden reservar a las naves de sus pabellones las cargas de intercambio que genera su comercio.

Al igual que en la ley de reserva de carga, se fijan unos porcentajes máximos o mínimos de participación atendiendo a factores tales como la naturaleza de los productos del intercambio y a los compromisos internacionales adquiridos por una o ambas partes, pero en éste caso, se regula también la forma en que han de distribuirse los ingresos. Al efecto, los convenios bilaterales contienen disposiciones en el sentido de obligar a los armadores nacionales que participan en el tráfico a celebrar acuerdos básicos de conferencia o acuerdos de tarifas y servicios con base en los cuales posteriormente han de celebrarse acuerdos de distribución de fletes (*freight money pool*).

Estos acuerdos bilaterales son, en el fondo, una forma de aplicación de reserva de carga sobre bases recíprocas controladas por los estados contratantes con una cobertura mucho más amplia en la medida en que regulan también el valor de los fletes.

De acuerdo con la situación de las balanzas comerciales, éstos convenios han sido revisados o denunciados por las partes cuando quiera que éstas consideran que el flujo de cargas se produce en mayor medida en uno u otro rumbo, situación que se ve desfavorecida por el trámite gubernamental que entraña. Mientras tanto, los armadores de la parte desfavorecida pueden dejar de prestar el servicio o disminuyen sus frecuencias con lo que es previsible llegar a una situación de conflicto en el momento de distribuir las utilidades del ejercicio del

acuerdo de distribución de fletes (freight money pool). Por otra parte se da el inconveniente de que el comercio puede, en una situación de esas, verse afectado por una disminución en los servicios de transporte.

c) CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS

Durante la tercera reunión de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD), celebrada en la ciudad de Santiago de Chile, en el año de 1972, el llamado "Grupo de los 77" liderados por el "Grupo Latinoamericano" se acordó pedir a la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas la convocatoria de una Conferencia de Plenipotenciarios para decidir sobre la posible adopción de un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas que tuviese carácter obligatorio para las Partes Contratantes. Igualmente se solicitaba el establecimiento de una Comisión Preparatoria que se encargase de elaborar el proyecto respectivo. (6)

Dicha solicitud fue acogida por la Asamblea General y fue así como el 19 de diciembre de 1972 encomendó al Secretario General que convocara, con el patrocinio de la UNCTAD una Conferencia de Plenipotenciarios para que "examine y adopte una Convención u otro instrumento multilateral con fuerza obligatoria sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas".

Antes de entrar en la materia propia del Código de Conducta conviene explicar el sistema de Conferencias Marítimas Internacionales que pretende regular.

(6) Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (CEPAL) - LC/G.1426 - julio de 1986 - Cuadernos de la Cepal Nº 52 - Los Conceptos Básicos del Transporte Marítimo y la Situación de la Actividad en América Latina. Trabajo preparado por el Sr. Tomás Sepúlveda V.

La Conferencia Marítima ante todo no es una Institución. En dicha medida carece de capacidad legal y de representación, es decir, no tiene personería jurídica. Por ende tampoco es una organización internacional de carácter privado como algunos pretenden hacerla aparecer.

Una Conferencia Marítima es fundamentalmente un acuerdo comercial de voluntades celebrado entre armadores que sirven un determinado tráfico con el fin de establecer las tarifas de fletes y demás condiciones del transporte en dicho tráfico. En tal sentido la operación está determinada en los llamados acuerdos básicos de conferencia, que, por supuesto, pueden ser modificados por quienes hacen parte del acuerdo, teniendo en cuenta las circunstancias cambiantes del mercado en dicho tráfico. Es objetivo primordial de una conferencia asegurar la regularidad de los servicios, su eficiencia y su permanencia en el tiempo.

El acuerdo básico de conferencia normalmente se ocupa de establecer lo siguiente:

1. El ámbito geográfico de la conferencia ("scope")
2. Clases de miembros de la conferencia
3. Condiciones de membresía (esto varía según se trate de una conferencia abierta como las norteamericanas o cerrada como las europeas)
4. La obligación de aplicar los fletes y las condiciones de transporte establecidas en los acuerdos de conferencia
5. Los sistemas de participación en los flujos de carga que generan los extremos del tráfico
6. Las reglas aplicables en el caso de que los miembros resolviesen celebrar acuerdos de repartición de fletes (full money pool)
7. Procedimientos para las reuniones y sistemas de votación.
8. Sistema de arbitraje para dirimir divergencias entre los miembros sobre la forma en que se aplica o interpreta el acuerdo básico de la conferencia.

Descritas así las conferencias en sus rasgos generales hay que decir que ellas son creación de las grandes potencias marítimas europeas y que después el sistema se difundió en todo el mundo. Cabe recordar que la primera conferencia se estableció por los ingleses en Liverpool y Nueva York y posteriormente, una vez abierto el Canal de Suez en 1875 se organizó la conferencia de Calcuta para sortear la guerra de fletes que se suscitó en el tráfico entre Europa y la India con ocasión de la apertura de dicho canal. Como puede apreciarse, el tema de las conferencias marítimas se mueve en un terreno caracterizado por unos prestatarios del servicio pertenecientes a los países con marina mercante desarrollada y unos usuarios que en el caso de pertenecer a países desarrollados embarcan mercaderías de alto valor y bajo volumen y en caso de pertenecer a países en vías de desarrollo embarcan mercaderías de bajo valor y alto volumen. Esto lógicamente nos muestra una situación de desventaja para los países en vías de desarrollo.

Este desequilibrio explica la solicitud del Grupo de los 77 a la Asamblea General de las Naciones Unidas.

La conferencia marítima en todo caso ofrece la ventaja a los usuarios de los países en uno y otro extremo del tráfico de ser estables en los fletes que ofrecen y en la regularidad de sus servicios.

Reunida la Conferencia de Plenipotenciarios se expide en 1974 el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas que fundamentalmente contiene los siguientes principios:

1. No discriminación en las prácticas de las conferencias.
2. Celebración de consultas con las organizaciones de usuarios.
3. Distribución equilibrada del tráfico entre los países extremos del mismo.
4. Derecho de toda compañía naviera nacional a ser miembro en plenitud de poderes de una conferencia marítima que sirva el comercio exterior de su país.

Entre todos los anteriores principios el más destacado es el de la distribución equilibrada de los flujos de carga que generan los países extremos del tráfico consagrado en el artículo 2, apartado 4 (a), que señala:

"Cuando existan compañías navieras de terceros países, tendrán derecho a adquirir una participación importante, tal como el 20 por ciento en los flétes y el volumen del tráfico generado en esa ruta"

Esta fue la forma en que se consagró lo que ha dado en llamarse la fórmula del 40/40/20, consistente en que el o los países de un extremo del tráfico se reservan el 40 por ciento, ceden el otro 40 por ciento a los del otro extremo y toleran la participación de países que no pertenecen ni a uno ni a otro extremo, hasta en un 20 por ciento.

Como se ha dicho, el Código de Conducta se expidió para equilibrar fuerzas entre las marinas mercantes de los países desarrollados y las de los países en desarrollo. Veamos ahora el proceso de su aplicación.

Analicemos la posición de los países desarrollados.

A efecto del análisis, dividiremos los mismos en varios grupos: la Comunidad Económica Europea (CEE), los Estados Unidos (EEUU), los Asiáticos y los países del Bloque Socialista.

La Posición de la Comunidad Económica Europea

La CEE adoptó, en 1979, la norma del Consejo número 954/79 más conocida como "Paquete de Bruselas" en virtud de la cual se dictaron para los países miembros de la CEE los lineamientos y condiciones bajo los cuales habrían de adherir, en caso de que así lo desearan, al Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Allí se establece que la distribución de cargas no se aplicará en los tráficos de conferencia entre los estados miembros de la CEE y, sobre la base de reciprocidad entre éstos estados y los demás países de la Organización de

Cooperación Económica y Desarrollo (OECD) que sean partes en el Código, posteriormente, en 1986, se dictaron una serie de reglamentos, en desarrollo del tratado de Roma, especialmente en aplicación de los artículos 85 y 86 del mismo.

La primera de estas regulaciones, identificada con el número 4055/86 consagró, entre otras, las siguientes disposiciones que afectan la pretendida distribución de tráfico:

1. En su artículo 3º establece el desmonte gradual de los acuerdos sobre reparto de cargamentos.
2. Reitera la aplicación del paquete de Bruselas en la aplicación del Código de Conducta a los países de la Comunidad.
3. Prohíbe hacia el futuro celebrar acuerdos de reparto de cargas a menos que las compañías navieras de línea de los países miembros de la Comunidad no tengan de otra manera la oportunidad efectiva de realizar un tráfico regular con otro país. De todas maneras consagra una serie de medidas contra los países que establezcan mecanismos discriminatorios mediante remisión a la Resolución 4058.

La Segunda Regulación, identificada como la 4056/86 establece la aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado de Roma al transporte marítimo. Estos, a su turno, prohíben los acuerdos entre empresas que tengan como objeto o como efecto distorsionar el normal juego de la competencia en el interior del mercado común, a menos que tales prácticas concordadas estén dirigidas, entre otras cosas, a la promoción del progreso técnico o económico. Igualmente se prohíbe la imposición directa o indirecta de precios de adquisición o de venta o de otras condiciones de transacción no justas.

Al hacer la regulación de los citados artículos del tratado se consagra, como ya lo había hecho el Acta de Navegación de los Estados Unidos, el principio de considerar las conferencias marítimas como una excepción a la regla general del mercado libre, a las que se aplican las disposiciones del tratado en la medida en que sus acuerdos impliquen la

eliminación de una competencia efectiva o potencial, o actos que constituyan obstáculo para el progreso técnico o económico o para la participación de los usuarios en el beneficio resultante. Igualmente se prevén los casos de medidas adoptadas por terceros países en tal sentido.

Con este complemento al paquete de Bruselas, el sistema tradicional de Conferencias Marítimas y por ende la aplicación del Código de Conducta verá disminuido su impacto en los próximos años dentro del concierto marítimo mundial.

El primer resultado que se apreciaría sería la reducción del reparto bilateral de los flujos de carga que generan los tráficos marítimos internacionales de línea, en virtud del "Paquete de Bruselas", a solo un 10 por ciento de ese comercio.

Además, hay que tener en cuenta desde ahora, que, el Código de Conducta, sólo es aplicable a los servicios marítimos públicos conferenciados y que éstos servicios se han visto en los últimos años profundamente afectados por el servicio por el que prestan líneas regulares no conferenciadas.

La posición de los Estados Unidos.

Desde 1890 la leyes antimonopolio (antitrust) de los EE.UU. han sido mas estrictas que en cualquier otra parte del mundo por fundamentarse en la inspiración liberal-capitalista de que la concentración del poder económico en la producción de bienes y servicios es censurable por cuanto atenta contra el principio de la libre competencia y por ende, puede favorecer el abuso. (7)

(7) GONZALEZ VILLACIS, José - Congreso Seatrade-Riomar 1985 - Rio de Janeiro (Brasil) - Octubre de 1985

Las conferencias marítimas, por su parte, son ciertamente una excepción a la consagración de tales principios, porque es evidente que estas al ser conformadas por empresas que son competidoras entre si para establecer condiciones y tarifas uniformes, implican alguna suerte de cartel. También es claro que la conferencia marítima es herramienta indispensable para el desarrollo de servicios de transporte regular.

Este conflicto, en el campo de las políticas comerciales estadounidenses, dió lugar a la puesta en vigencia del acta de navegación de 1916 (The Shipping Act of 1916) en la que se consagra una excepción al principio general de libre competencia que informa a todo el sistema comercial de ese país, al aceptar la existencia de las conferencias marítimas. Dicha acta fué objeto de varias modificaciones de alguna significación, pero ninguna tan importante como la profunda reforma de la que fué objeto en el año de 1984 (Shipping Act 1984).

Contiene esta norma, entre otras algunas disposiciones que desvirtúan el tradicional espíritu de las conferencias como las siguientes:

Derecho de acción independiente

Durante la vigencia del acta de navegación de 1916, algunas conferencias permitían a sus miembros actuar en forma independiente, es decir, aplicando tarifas o condiciones de transporte distintos de los establecidos en el acuerdo de conferencia mediante el previo aviso de dicha acción a la misma. Sin embargo, no existía para las conferencias ninguna norma que las obligase a preveer en sus acuerdos dicha posibilidad. Esta medida fué adoptada por la legislación de 1984, de suerte que todos los miembros de una conferencia que sirva los tráficos desde y hacia los EE.UU. tiene la facultad de apartarse de las condiciones y tarifas establecidas mediante un previo aviso de 10 días. El efecto inmediato de dicho aviso es que cualquier otro de los miembros de la respectiva conferencia está en la libertad de aplicar la condición o tarifa propuesta en la acción independiente.

Con este sistema, las conferencias marítimas que sirven los tráficos de los EE.UU. ven erosionado uno de sus principales propósitos, cual es el de aplicar uniformemente las condiciones de transporte y las tarifas propias de dicho tráfico porque aunque es claro que la intención de la disposición es la de favorecer al usuario, el uso intensivo o incontrolado de la acción independiente puede afectar la estabilidad de las conferencias e incluso amenazar su existencia, lo cual sería grave para los países en desarrollo que encontraron mediante la celebración de éstos acuerdos posibilidad de participar en los tráficos de línea regular. (8)

Registro de Tarifas. -

Hasta el año de 1961, las conferencias no tenían obligación alguna de registrar sus tarifas ante las autoridades norteamericanas, pero a partir de dicha fecha, mediante una reforma al acta de 1916 se estableció la obligación de hacerlo ante la Comisión Marítima Federal de ese país por considerar que esta práctica beneficiaba los intereses de los embarcadores. Esta norma subsiste dentro de la legislación de 1984 con algunas variantes, dirigidas especialmente a controlar el comportamiento de aquellos que la misma acta dió en llamar transportadores controlados ("Controlled Carriers") en el sentido de evitar prácticas de competencia desleal. Aquí es importante indicar que dentro de la categoría de "Controlled Carriers" están los armadores estatales y que dentro de la marina mercante latinoamericana hay gran número de ellos. Con ésta disposición se crea a los "Controlled Carriers", sin decirlo un Status desfavorecido en el seno de las Conferencias.

(8) MONCAYO, Edgar - Estudio de consultoría realizado sobre el tema para la Flota Mercante Grancolombiana (página 17) - Mayo de 1989

Prohibición contra el acceso unilateral de los transportistas de bandera norteamericana entre puertos extranjeros. -

El acta de navegación de 1916 se inspiraba en el propósito de asegurar el libre acceso al tráfico marítimo de ese país a los armadores de todas las naciones, pero ahora la sección 13B Nro. 5 de la nueva ley, faculta al gobierno de los EE.UU. para ejercer represalias contra leyes y reglamentos de países extranjeros en la medida en que a juicio del gobierno de ese país dichas normas dificulten el acceso de barcos de bandera norteamericana que aspiren a operar, inclusive, como terceras banderas entre puertos extranjeros.

No profundizaremos más en el estudio del acta de navegación de 1984 toda vez que el propósito de este aparte es el de mostrar cual es la situación del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas respecto de los países industrializados que constituyen extremos importantes de tráfico.

La Posición de los Países Asiáticos. -

Es interesante destacar que el Japón, al igual que los EE.UU., no ha querido ser miembro del Código de Conducta, con lo cual queda otra importante zona de tráfico marítimo excluida del equilibrio que pretende imponer en cuanto a participación en los flujos de carga, el instrumento internacional que estamos estudiando.

La Posición de los Países del Bloque Socialista.

De estos son partes contratantes los siguientes : Bulgaria, Checoslovaquia, China, Cuba, República Democrática Alemana, Rumania, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Yugoslavia.

Bulgaria entiende que el Código de Conducta no regula actividades de compañías navieras no miembros de una conferencia ni acuerdos intergubernamentales de transporte. En idéntico sentido hacen reservas: China, Cuba, Checoslovaquia, Rep. Democrática Alemana, y la URSS. Es interesante notar también que las líneas marítimas de dichos países generalmente no están asociadas en conferencias. El ejemplo más claro de esto es el de la Baltic Shipping Co. de la Union de las Republicas Socialistas Soviéticas que junto con la Scan Pacific Lines de Finlandia, han rebajado las tarifas en el tráfico de Europa Norte al Caribe hasta el punto que algunas conferencias europeas han acordado darles el status de "outsider tolerado" a ambas.

Como puede apreciarse, la política naviera de estos países se caracteriza por propender por la distribución de tráfico que propone el Código de Conducta pero en cambio sus líneas no pertenecen a las conferencias marítimas con lo que se logra obtener los beneficios del Código sin sujetarse a las obligaciones que impone.

Resumiendo lo visto hasta ahora, ninguno de los países que generan las cargas importantes en los tráficos mundiales, por una u otra razón se allana plenamente a las políticas propuestas por el código con lo que este a la postre termina por convertirse en un instrumento de defensa entre países en vías de desarrollo, cuyo intercambio, en el caso de estar atendido por líneas conferenciadas no ofrece ningún problema. En conclusión:

- El mayor volumen del comercio mundial, o sea aquel que se origina o destina hacia los EE.UU. no está regulado por el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas ya sea porque una importante porción del comercio exterior desde y hacia ese país no está servido por líneas marítimas conferenciadas, pero principalmente debido a que los EE.UU. por su política comercial no parece, al menos por ahora, interesado en adherir al Código.

- Otro importantísimo volumen del comercio mundial es aquel que se origina desde y hacia el Japón y tampoco está cubierto por dichas reglas de comportamiento para las conferencias por las mismas razones que se han dado para el caso de los EE.UU.

- El volumen del comercio que se origina desde y hacia los países socialistas tampoco queda comprendido por el ámbito geográfico de aplicación del Código al no estar caracterizados los servicios por el sistema de conferencias aunque los gobiernos de esos países hayan adherido al instrumento.

- Aparentemente solo los tráficos con Europa podrían ser objeto de los beneficios del Código de Conducta sin embargo, el "paquete de Bruselas" y las regulaciones de la Comunidad Económica Europea de 1986 hacen que la posibilidad de esta cobertura sea muy limitada.

Otro de los aspectos que trae el Código de Conducta es el atinente a las consultas con los usuarios para determinar los niveles de flete en el seno de las conferencias. Con todo, en el caso latinoamericano conviene advertir que la mayor porción de las compras se hace en términos CIF en tanto que la mayor porción de las ventas es en términos FOB con lo cual es el comprador o vendedor extranjero quien elige al transportador, con lo que desde el punto de vista de los usuarios las ventajas que a ellos podría ofrecer el Código no estaría situada en la región sino en los países desarrollados. (9)

-o-o-o-o-o-o-

(9) ARAGON, Carlos Guillermo - Concepto enviado al Directorio de ALAMAR como elementos de juicio para la revisión de un Código de Conducta para las Conferencias Marítimas (Septiembre de 1988)

C. BASES COMERCIALES DE LA FLOTA

1. - Sistema de Conferencias Marítimas

Como ha quedado enunciado en el capítulo anterior, las conferencias marítimas son acuerdos entre armadores para establecer las condiciones y tarifas en un determinado tráfico. Además puede decirse que ellas configuran un sistema en la medida en que aseguran la permanencia de los servicios.

Internacionalmente las conferencias son de dos clases: abiertas o cerradas.

Son conferencias abiertas aquellas a las que puede pertenecer un armador mediante el cumplimiento de un mínimo de requisitos, pero sin que contra él se pueda oponer ningún obstáculo para su membresía, vale decir que estas conferencias son una especie de acuerdo público caracterizado por la no discriminación contra ningún transportador regular, quién por ese solo hecho puede beneficiarse de las ventajas que ofrece determinada conferencia. Estas conferencias son características en los tráficos que sirven los Estados Unidos, ello como consecuencia de las políticas establecidas desde el Acta de Navegación de 1916, ratificadas por el Acta de Navegación de 1984.

Son conferencias cerradas aquellas en las que, por el contrario, la membresía de un armador está sujeta a la aceptación por parte de los demás miembros, caracterizadas por un tinte más privado en cuanto a sus regulaciones internas y los mecanismos coercitivos para exigir el cumplimiento de los acuerdos. En el seno de éstas conferencias un armador, lógicamente no cuenta, en su apoyo, con normativas distintas de aquellas que le dan los propios acuerdos de la Conferencia como si ocurre en el caso de las conferencias abiertas. Son características, por ahora, en los tráficos

que sirven Europa y el Lejano Oriente. Sin embargo la tendencia, al menos en Europa es la de reglamentar el funcionamiento de éste tipo de Conferencias con lo que su aislamiento de la intervención estatal se ha venido disminuyendo en los últimos años, especialmente a partir de las regulaciones del año 1986.

a. EN EL CAMPO ZONAL

Entre las marinas mercantes de los países de ALADI operan varias conferencias marítimas y acuerdos de fletes más o menos fuertes, dependiendo como es obvio, de la capacidad de negociación de sus miembros y de la magnitud comercial de sus operaciones. Las conferencias marítimas latinoamericanas, tienen un ámbito de aplicación muchas veces bilateral y restringido a tráficos muy segmentados con lo que son apreciables las distorsiones y diferencias tarifarias, si se las quiere ver en el conjunto de la totalidad de los tráficos.

Otra peculiaridad de las conferencias zonales es que su origen generalmente tiene estirpe gubernamental, bien porque la legislación invita a pertenecer a conferencias o bien, porque los acuerdos son el fruto forzoso de un convenio bilateral entre gobiernos que así lo dispone. En este sentido algunas de las conferencias marítimas que operan en la región son totalmente atípicas toda vez que la voluntad de los armadores para convenir las condiciones y tarifas bajo las cuales debe prestarse el servicio son en últimas determinadas por sus gobiernos.

Sin embargo la región también está servida por algunas conferencias concebidas en forma suficientemente clásica como para ser consideradas tales. De todas maneras de éstas últimas también puede afirmarse que adolecen entre ellas de una gran descordinación con lo cual, lógicamente, se pueden presentar inconsistencias y grandes diferencias en las tarifas que se aplican en los tráficos intrarregionales.

b. EN EL CAMPO EXTRAZONAL

En las conferencias que sirven tráficos extrarregionales, es frecuente encontrar líneas marítimas latinoamericanas miembros de pleno derecho que efectivamente prestan servicios en forma regular sirviendo dichos tráficos, con una participación hasta cierto punto aceptable, lo que depende de las posibilidades económicas y tecnológicas de cada compañía latinoamericana miembro para tomar las cargas que genera el respectivo tráfico y hasta ahora, del respaldo que encuentran en sus leyes de reserva de carga. De todas maneras, es más apreciable cada día el hecho de que en el seno de dichas conferencias, al promediar los niveles de costo presentados por los miembros, el incremento muchas veces obedece a la participación latinoamericana en la composición de dichos promedios. Por su parte, las marinas mercantes de los países industrializados, al contar con una política que permite el abanderamiento fuera de sus países y la consiguiente reducción de costos, con una flota mucho más eficiente en los puertos de uno y otro extremo, y sobre todo con la ventaja geográfica que implica servir en un viaje varios países, inclusive con cargas intrazonales de manera importante, obligan a las líneas latinoamericanas a soportar la carga de los mayores costos.

c. LA SITUACION DE LAS LINEAS LATINOAMERICANAS EN EL
SENO DE LAS CONFERENCIAS

Las líneas latinoamericanas, están pues, en una situación de desventaja comparativa en las conferencias extrazonales porque aún cuando los niveles de fletes se fijan atendiendo a su esquema costo-beneficio, éste último es menor para ellas y por consiguiente sus posibilidades de inversión en tecnología, equipo y naves que pudieran darles una mayor competitividad y fuerza de negociación en las mismas conferencias se ven rezagadas ante el rápido crecimiento de sus colegas de los países industrializados.

Por otro lado, las líneas latinoamericanas, en el decir de los expertos consultados, durante las negociaciones de las condiciones generales de

tarifas en las reuniones de conferencia, es habitual que adopten posiciones insulares, lo que los debilita naturalmente frente a los intereses de la región. Ello se debe principalmente al interés particular de cada línea en el tráfico y a que en definitiva se carece de una conciencia marítima común que permita concertar posiciones de interés regional. Por otra parte, muchas líneas marítimas de la extrazona tienen celebrados acuerdos de distribución de fletes con cada línea latinoamericana en forma aislada, lo que favorece a las primeras y, como queda dicho, coloca en una situación de desventaja a las segundas, aunque hay que reconocer algunos avances en materia de concertación, cuando se han hecho consorcios entre armadores de uno y otro extremo del tráfico, en los que se racionalizan en forma conjunta los servicios y se aprovechan en la misma manera los recursos de bodega existentes. Ejemplo de este sistema es el consorcio Eurosai que como resultado de un largo y completo estudio de mercado y de las alternativas de transporte fue conformado por nueve empresas de prestigiosa trayectoria mundial entre las cuales hay tres sudamericanas que se unieron para implementar un servicio conjunto que atendiera en la forma más completa posible entre Chile, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia y los países del norte de Europa. El servicio está compuesto por una flota mixta que utiliza naves portacontenedores multipropósito por cuanto son capaces de movilizar el ciento por ciento de su capacidad en contenedores, así como una parte de ésta suelta. En principio cualquier tipo de carga suelta puede ser acomodada, sin embargo, por razones de eficiencia, sólo aquellas que obtengan alto rendimiento de embarque y descarga son transportadas en estos buques. Dichas cargas corresponden a los metales que se originan en Chile, Bolivia y Perú en especial el cobre chileno que incide en forma importante sobre el total de las exportaciones sudamericanas con destino a Europa. Estas cargas se acomodan en el fondo de las bodegas lo que permite estibar contenedores sobre ellas, ocupando, por tanto pequeños espacios y permitiendo acomodar el resto en contenedores. Se operan cinco de estas naves con una duración de viaje de sesenta días, dando por lo tanto una salida cada doce días, recalando en un máximo de 10 puertos: cinco en Europa y cinco en Sudamérica.

Complementariamente se opera un servicio regular con buques convencionales orientados al transporte de aquellas cargas que no son servidas por los buques portacontenedores multipropósito y para servir cargamentos tales como graneles especiales, como es el caso de la harina de pescado cuyas características y valor no justifican el uso del contenedor. El desbalance físico al norte se soluciona transportando en buques alquilados cada vez que se requiera y solamente para realizar los viajes en rumbo de exportación.

La viabilidad económica de esta tecnología intensiva, en cuanto a capital se refiere, está dada por dos principios: el primero corresponde al alto rendimiento que se obtiene en las operaciones de cargue y descargue y el segundo a la aplicación de economías de escala. Los altos rendimientos en las operaciones permiten reducir apreciablemente el tiempo de permanencia de las naves en puerto con lo que se disminuye el tiempo improductivo de la inversión. De esta manera se reducen los períodos de duración de los viajes y se aumenta la rotatividad de cada buque con lo que se logra aumentar la capacidad de transporte por unidad de tiempo. (10)

Con éste ejemplo se puede demostrar que si bien la posición de las líneas latinoamericanas en el seno de las conferencias que sirven la extrazona puede ser desventajosa, existe la alternativa del consorcio, que aplicado en forma racional resuelve, mediante el aprovechamiento común de los recursos existentes, el problema tecnológico y el de la bodega ociosa disponible.

(10) COMPANIA SUDAMERICANA DE VAPORES (Chile) - Respuesta a consulta de ALAMAR sobre experiencias en consorcios. Abril de 1989

2. Tráfico marítimo no conferenciado (Servicio TRAMP)

a) DE TRANSPORTE DE CARGA GENERAL

Como se dijo antes, la tendencia actual del servicio de transporte es la de la consolidación especializada de cargamentos por producto. Esta movilización de grandes volúmenes homogéneos se ve favorecida por el empleo intensivo de contenedores, cuya carga básica es la carga general. Ahora, dentro de éste tipo de cargamentos, los flujos normalmente se caracterizan por la estabilidad en los puntos geográficos de exportación e importación más que por una estabilidad y regularidad en el tiempo. Tal es el caso del transporte de automóviles, maquinaria agrícola, etc. Los servicios regulares de línea que operan dentro del sistema de conferencias marítimas no son los más frecuentemente solicitados por exportadores e importadores de éstos productos, quienes, por el volumen que mueven, tienen un gran poder de negociación y normalmente pactan sus fletes con armadores por fuera de las reglas del juego de las conferencias marítimas. Este es el sistema conocido como transportes ocasionales.

El desarrollo tecnológico y el empleo masivo de contenedores han dado también lugar a la aparición de servicios alrededor del mundo para carga general. Consiste éste sistema en que un buque madre toca muy pocos puertos, en los cuales se consolidan grandes volúmenes de carga que son transportadas por buques que prestan el servicio de alimentación ("feeders").

Por otro lado, subsisten servicios análogos a los que prestan normalmente los buques de conferencia en el sentido de ofrecer itinerarios y frecuencias dentro de determinados tráficos y tarifas estables en el tiempo. Es bastante característico de éste sistema el que prestan las líneas regulares de algunos países del bloque socialista y de algunos tráficos latinoamericanos no suficientemente bien servidos por una conferencia o acuerdo de fletes con la necesaria cobertura como para

desestimular la presencia de unos pocos armadores en ese tráfico. Este sistema de líneas regulares no conferenciadas, en los tráficos latinoamericanos, se apoya más que nada en los beneficios que, en algunos casos, dan las leyes de reserva de carga o en la circunstancia de que los flujos de carga se generan en un sólo rumbo.

b) DE GRANELES

El transporte de graneles, puede decirse, se caracteriza por no ser regular aunque en algunos casos, como el de transporte de químicos líquidos a granel, puede encontrar en la región latinoamericana flujos estables en el tiempo.

La carga seca, normalmente granos, está sujeta a su estacionalidad y conforme a la época del año de la que se trate debe ser servida en forma intensiva.

Se caracteriza el transporte de graneles porque, al contrario de lo que sucede con la carga general, los productos transportables son de gran volumen y de bajo valor, sus sistemas de negociación no responden a una oferta estable en el mercado sino que éste es eminentemente variable y el componente de flete puede definir en un momento dado la posibilidad de colocarlo. Por esa razón, los buques especializados en estos transportes están afectados por el mismo fenómeno de variabilidad en los precios.

Hace la anterior circunstancia que para los países en vías de desarrollo sea particularmente importante contar con una flota granelera propia que sirva de estabilizador de precios, sin embargo, para mantenerla es necesario tener en cuenta los siguientes factores:

A diferencia de lo que ocurre con la carga general el transporte de carga a granel se caracteriza por la libre competencia en lo que se refiere a destinos y fletes lo que hace difícil, si no imposible, extender a ellos

el sistema de conferencia marítima y sus ventajas de estabilidad y previsión en la cobertura de costos.

El intercambio de cargas a granel es irregular. Esta carga procede de países productores de materias primas o de grandes cosechas de productos agrícolas hacia los que las industrializan o consumen. La reciprocidad, por consiguiente, es aleatoria.

Al no tener ni la garantía de las conferencias ni las de las cargas de compensación para mantener viajes regulares, los buques transportadores de carga a granel procuran obtener cargamentos completos, donde ellos son ofrecidos, y hacia el destino que sea. Posteriormente el buque tiene la opción de quedar parado o viajar con lastre según se lo impongan las circunstancias cuando no hay medio de evitarlo. A lo anterior se suma que la obtención de carga es el resultado de una competencia cada vez mas fuerte dentro del mercado libre de fletes. Por esta razón, el transporte marítimo de cargas a granel no es considerado como una actividad comercial atractiva. Lo explotan en forma casi exclusiva los buques de libre matrícula, cuyos costos de operación son bajos por encontrarse exentos de gravámenes, impuestos, legislaciones laborales, y obligaciones sociales.

De esta manera es muy difícil que un país efectivamente marítimo participe en el mercado libre con sus propios barcos y trate de competir con los buques de libre matrícula, sin que se instituya algún tipo de ayuda estatal. (11)

(11) FROTA, Fernando - Conferencia dictada por el ex Presidente de ALANAR - XVI Asamblea General Ordinaria de ALANAR - Montevideo - Uruguay - Noviembre de 1979

III. CAMBIOS ESTRUCTURALES EN EL SECTOR

a) Conformación de la flota mundial

Dentro de éste acápite mostraremos en forma muy amplia el espectro de la flota mundial, y las tendencias en su conformación durante los últimos años así como la comparación de ésta en tamaño: a) con las flotas registradas en países de libre matrícula y b) las flotas latinoamericanas y de ALADI.

Se han excluido los restantes países porque el propósito es el de comparar una flota costosa como la latinoamericana con otra cuya característica fundamental es la del bajo costo y la competitividad y mostrar cual es el nivel de presencia de una y otra en el escenario mundial, sobre todo si se tiene en cuenta que los buques registrados en los países de libre matrícula son, en términos económicos, un recurso disponible en el caso de optar por una política que atienda más a la promoción del desarrollo del servicio que a la preservación de la flota. Como se explica en el Capítulo II (Análisis de la Flota Latinoamericana) se observa una tendencia cada vez mayor en algunos países de la región a abanderar buques en esos países.

De acuerdo con las estadísticas del Lloyd's Register de 1988 sobre la flota mundial ésta se ha mantenido en un nivel cercano al de 1987 (92.000 TRB menos en un total de 403.4 millones de TRB) dentro del cual se puede apreciar lo siguiente:

Las flotas que han aumentado en 1988 son: Noruega (+3 millones de TRB); Chipre (+ 2,7 millones TRB); Bermudas (+ 1,8 millones TRB), Panamá (+1.3 millones TRB) y Malta (+ 1 millón TRB) esto quiere decir que el mayor incremento se aprecia en los países de libre matrícula..

Del total mundial, solamente el 3.1 por ciento es conformado por la flota mercante latinoamericana con un total de 12.220.910 TRB.

Los principales países de libre matrícula cuentan con un total de 128.152.000 TRB lo que representa un 31 por ciento del total mundial.

O sea que la flota mundial en libre matrícula es 10 veces mayor que la flota latinoamericana.

Si, de acuerdo con la información aparecida en el órgano informativo de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) de febrero de 1989, la tendencia mundial en cuanto a la distribución de los buques por el tipo de transporte se ha mantenido durante los últimos tres años es válido considerar el informe de la UNCTAD TD/B/C.4/309 en el que se analiza la flota mercante mundial en el año 1986 y que nos daría los siguientes datos que consideramos de interés para el estudio que nos ocupa:

Si analizamos un total de la flota mundial de 398.987.972 TPB conformada por :

123.630.519 TPB de buques petroleros
130.048.892 TPB de buques graneleros
70.907.885 TPB de buques de carga general
19.609.456 TPB de buques portacontenedores y portagabarras
54.791.220 TPB de otros buques

dentro de la cual los países de libre matrícula que cuentan con un total de 111.764.549 TPB que se distribuye de la siguiente manera:

44.846.719 TPB de buques petroleros (36.2 % *)
40.388.371 TPB de buques graneleros (31.1 % *)
13.839.458 TPB de buques de carga general (19.5 % *)
2.520.018 TPB de buques portacontenedores y portagabarras (12.9 % *)
10.169.983 TPB de otros buques (18.6 % *)

y los países de ALADI (12) cuentan con un total de 13.203.441 TPB que se distribuye a su vez de la siguiente manera:

- 3.967.626 TPB de buques petroleros (3.2 % *)
- 4.258.499 TPB de buques graneleros (3.3 % *)
- 3.255.236 TPB de buques de carga general (4.6 % *)
- 107.253 TPB de buques portacontenedores y portagabarras (0.1 % *)
- 1.614,827 TPB de otros buques (2.9 % *).

(*) Los porcentajes se refieren al total mundial de cada tipo de buque

tenemos que :

La flota ALADI es en buques petroleros 11 veces mas chica que la de libre matrícula; la granelera es casi 10 veces ; la de carga general 4 veces; la de portacontenedores y portagabarras 23 veces y la de otros buques 6 veces.

b) Servicios alrededor del mundo.

Consiste en aprovechar un sistema de transbordos con el menor número de escalas posibles y la mayor manipulación de la carga

Es un sistema de transporte marítimo que viaja alrededor de la tierra en los rumbos este-oeste y vicerversa transportando contenedores y haciendo escala en un reducido número de puertos, alimentado por otros servicios complementarios desde el resto de los principales puertos del mundo mediante la utilización generalizada del trasbordo.

(12) Ver cuadro "B" en anexos al presente estudio

Al terminar el año de 1988 existían cinco servicios de los conocidos como "servicios alrededor del mundo".

BBS/SCAN CARRIERS/TROLL

Con frecuencia quincenal, estas tres agrupaciones empresariales emplean conjuntamente 8 buques ro-ro gigantes con una capacidad de 16.754 TEUs.

BBS (Barber Blue Sea) es un consorcio formado por Ocean Transport Trading, Transatlantic Shipping Co. de Suecia y Wilh Wilhelmsen de Noruega.

El itinerario de BBS es Lejano Oriente/Sureste asiático-Costa Occidental EE.UU., Panamá, Costa Este EE.UU.

Scan Carriers es un servicio conjunto de East Asiatic de Dinamarca, Swedish Transocean de Suecia y Wilh Wilhelmsen de Noruega.

El itinerario es Norte Europa-Australia, Nueva Zelanda y Lejano Oriente.

Troll Carriers está formado por Upper Lakes Shipping de Canadá y Wilh Wilhelmsen de Noruega con un itinerario desde la Costa Oriental de EE.UU. a Norte Europa y Reino Unido.

EVERGREEN

Evergreen es la naviera más conocida por sus servicios alrededor del mundo. Domiciliada en Taiwan, dispone de 24 buques con una capacidad total de 72.172 TEUs.

Ofrece dos itinerarios: rotación hacia Oriente y rotación hacia Occidente, con una frecuencia semanal.

El servicio de rotación hacia Oriente comienza y termina en Singapur. El de rotación hacia Occidente arranca y concluye en Tokyo.

OCEAN STAR CONTAINER LINE

O.S.C.L. , empresa británica del grupo Contship International, desde mayo del recién terminado año 1988, sirve con cuatro buques fletados, con una capacidad media de 650 TEUs y una frecuencia mensual.

Su itinerario es Costa Oriente EE.UU/Australia, Nueva Zelanda/Mediterráneo/Costa Oriental EE.UU.

Entre los puertos europeos, toca en Valencia.

SENATOR LINJE

S.L. es alemana, y dispone de 12 buques fletados con una capacidad promedio de 1.200 TEUs y una frecuencia quincenal de servicios.

También, como Evergreen tiene dos itinerarios: rotación hacia Oriente que empieza y termina en Amberes y rotación hacia Occidente, con Felixstowe como puerto de arranque y llegada. (13)

A la fecha es difícil decir cual puede ser el real impacto de éstos servicios para la flota latinoamericana por cuanto los servicios de línea de la región están concebidos para servir los rumbos norte-sur y viceversa aunque una porción importante de su comercio se esté desarrollando hacia el Lejano Oriente.

c. Transporte multimodal y los Contenedores

La unitarización de la carga se basa en el hecho comprobado de que, a igual cantidad de carga a movilizar, es más eficiente manipular el menor número posible de bultos. Por consiguiente, la unitarización o unitización de las cargas consiste en agrupar varios bultos pequeños o medianos en unidades de embalaje más grandes, constantemente reutilizables.

El elemento físico con el que se cumple esta función se denomina contenedor, caracterizado en los últimos tiempos por su normalización en cuanto a dimensiones, resistencia y capacidad, lo que permite su acople inicialmente en arrumes con otros contenedores, bien a bordo de los barcos o bien en los lugares de almacenamiento de los recintos portuarios.

(13) ASOCIACION DE NAVIEROS ESPAÑOLES - Boletín Nº 243 - Febrero de 1989

El origen del contenedor es el medio terrestre, particularmente el camión. Su ingreso a la navegación hizo pensar inmediatamente en la posibilidad de combinar los dos medios de transporte, asumiendo cada uno de ellos la responsabilidad de la carga por el segmento del viaje que les correspondía. Esta primera etapa se conoció como el sistema de transporte combinado.

Posteriormente, y por lo general los armadores, subcontrataban el sistema de transporte complementario asumiendo ellos la totalidad de la responsabilidad. Este sistema se ha conocido como sistema intermodal.

El sistema más avanzado consiste en que un operador, bajo su responsabilidad, subcontrata todos los medios de transporte que estime necesarios para que la unidad de carga o contenedor sea recibida y entregada en origen y destino, emitiendo un sólo documento de transporte al usuario quien tiene todas sus acciones legales por responsabilidad contra el operador de transporte multimodal (OTM). Este último a su turno tiene una acción de repetición contra aquél transportador en cuyo segmento se genere la responsabilidad ante el usuario. Este sistema es el conocido como transporte multimodal. El OTM desplaza de ésta forma buena parte de la labor comercial de promoción de bodega que tradicionalmente realizaba el armador y a su turno se convierte en un usuario con gran poder de negociación frente al mismo. Tiene el OTM la posibilidad de elegir el transportador que juzgue más conveniente con lo que controla buena parte de la cadena de distribución internacional de mercancías.

1. REALIDAD MUNDIAL

Esta evolución entraña todo un desarrollo tecnológico que desde el punto de vista de las operaciones de transporte, ha traído consigo, debido a las necesidades de especialización, una división física e institucional de las funciones no sólo de producción y transporte sino las de coordinación entre los distintos medios y las de apoyo al desarrollo de la nueva tecnología. Por ejemplo, un armador que en los inicios del proceso

controlaba por sí mismo todo su sistema de contenedores y reparaciones, normalmente hoy lo subcontrata, otro tanto puede decirse de los equipos de operación, limpieza y toda la logística que implica el desplazamiento de estas unidades generalmente apoyada en avanzados sistemas de informática. (14)

Con todo, en el sentir de los expertos, surge la necesidad de integrar los intereses económicos de los sectores de producción y servicios para lograr en conjunto una mayor eficiencia en la colocación final de los productos en los mercados externos y ahorros en almacenamiento de stocks.

Lo anterior implicará una adecuación total de la estructura física y operativa al interior mismo de los sectores, adecuación que requiere de grandes inversiones, y de una nueva mentalidad en empresarios y gobiernos. Ya ha habido un avance significativo en el sector de transporte que requiere un complemento en la adecuación física de los sectores productivos usuarios.

2. REALIDAD LATINOAMERICANA

En el campo latinoamericano éste proceso acusa un significativo retraso, pues aún no se cumple la primera fase o sea la de la división y especialización de los medios físicos e institucionales para lograr sistemas de transporte multimodal propiamente dichos. En la mayoría de los países se está en la fase del transporte combinado, ello debido a problemas aduaneros especialmente. Es decir se emplean contenedores pero no se aprovechan íntegramente las ventajas del sistema.

-o-o-o-o-o-

(14) CEPAL. OP. CIT. pag. 25

IV. POSIBILIDADES DE APLICACION DE ECONOMIAS DE ESCALA EN LA REGION

A. TRAFICOS

1. Zonales

Si tomamos como ejemplo el año de 1985, encontramos que los tráficos intrazonales fueron atendidos en un 27.67 por ciento por buques de banderas extrazonales mientras que la porción no bilateral de los mismos tráficos solamente fue del 1.63 por ciento. Esta tendencia se ha mantenido de manera más o menos constante durante los últimos años, lo que permite pensar en la posibilidad de diseñar inicialmente un tráfico intrazonal en el que participen de manera absolutamente prioritaria los armadores de la zona bien con buques propios o fletados. (15)

La diferencia fundamental entre la forma en que éstos servicios se pueden desarrollar actualmente y la que se pensaba en 1966, estriba en que los armadores latinoamericanos actualmente enfrentan una necesidad de superar en forma conjunta los cambios estructurales del sector en el sentido de buscar un óptimo rendimiento con los recursos disponibles para prestar un servicio competitivo y eficiente. No se trata solamente de buscar una distribución de las cargas que genera el comercio intrarregional sino de servirlos racionalmente. Para lograrlo es necesario el diseño de servicios específicos por zonas geográficas de acuerdo con factores que ya han sido suficientemente analizados a lo largo de éste estudio: frecuencias, cantidades de carga, tipos de buques a utilizar, costos portuarios, carga contenerizable en cada sector, armadores interesados y posibilidades de trasbordo en determinados puertos. Dentro de los costos operativos es ahora imperioso buscar en

(15) Ver Cuadros "C" y "D" Anexos al presente estudio

forma conjunta la manera de abaratar el empleo de contenedores, propios y alquilados y el concurso de los gobiernos para facilitar su utilización intensiva tanto en los puertos como en el interior. Hay que admitir que la mayor participación de los armadores extrazonales en los tráficos de la región se debe además al hecho de que los compromisos adquiridos en el seno de las conferencias marítimas por los armadores nacionales latinoamericanos generalmente sólo comprometen la distribución del tráfico desde y hacia sus países, sin tener en cuenta el efecto de dichos acuerdos respecto de las posibilidades de los armadores de los países vecinos. De acuerdo con las estadísticas, los flujos de carga permitirían considerar la posibilidad de formar tres consorcios regionales que cubrieran: el primero la Costa Occidental de Sudamérica, el segundo la Costa Oriental y México y el tercero Centro América, El Caribe y Panamá, actuando como transportistas entre terceros países, participando en el comercio extrarregional incluyendo el uso de sistemas de transporte intermodal de otras áreas geográficas y el fletamento de espacios para el transporte de contenedores con el fin de movilizar volúmenes suficientes de transporte entre puertos de escala y de destino final. (16)

2. Extrazonales

Como se ha indicado, uno de los sistemas ideales para afrontar los cambios en forma eficaz es la aplicación de economías de escala mediante la creación de consorcios entre distintos armadores. En el caso de los servicios hacia la extrazona ésta posibilidad ofrecería la ventaja de contar con una comunidad de intereses en el seno de una conferencia y mediante ésta lograr una posición común que resulte favorable al desarrollo armónico del comercio exterior de cada uno de los países a los que pertenecen los armadores miembros del consorcio.

(16) ALAMAR - Presentación en diversos Foros Latinoamericanos realizados por la CEPAL.

Además un servicio concertado permite incrementar en la propia extrazona la oferta periódica de bodega con lo que la competitividad se aumenta inicialmente en cuanto al factor oportunidad y confiabilidad en el servicio.

Otros aspectos que se pueden considerar son los que tienen que ver con la contratación conjunta de servicios complementarios al transporte para contrarrestar el efecto de la concentración que se produce en la extrazona debido a la tendencia a centralizar en pocos factores la distribución de la cadena. Tal es el caso, por ejemplo, del alquiler de contenedores, chasis, servicios portuarios, informática, reparaciones, etc.

3. Participación de las flotas nacionales en los tráficos.

Problemática en unos y otros.

La aplicación de éstas políticas requiere indudablemente de la participación decidida de las flotas nacionales en un proceso de acople de los nuevos sistemas. Para ello sería importante que los armadores iniciaran la prestación conjunta de servicios en aquellos tráficos donde los volúmenes de carga muestran mayores ventajas comparativas para desarrollar servicios estables. Las legislaciones o un posible acuerdo regional deberían centrarse más en establecer los requisitos mínimos para facultar a una determinada persona física o jurídica para emitir conocimientos de embarque que en estimularlos en la adquisición y abanderamiento de buques. Con ello se garantizaría la efectiva participación del capital latinoamericano en el desarrollo de los nuevos sistemas y se buscaría, por otro lado, una elasticidad en cuanto a la inversión forzosa en la flota, de esta manera podría lograrse una reducción de costos que posteriormente redundase en la posibilidad de invertir en innovación tecnológica y adecuación de la flota bajo pabellón latinoamericano a las nuevas realidades.

Dentro de este proceso, dado el dinamismo que lo caracteriza, sería fundamental que la participación de los estados en la celebración de los acuerdos fuese lo suficientemente elástica como para que los empresarios pudiesen adecuarse, tan rápidamente como las circunstancias lo exijan, a los cambios, que en virtud de las fluctuaciones de los mercados y de las tecnologías que se incorporan, se produzcan.

B. EL CONSORCIO - ALTERNATIVAS

A continuación y en forma puramente explicativa presentaremos algunas de las formas por las que podrían optar los armadores para aprovechar en forma conjunta los recursos físicos existentes.

1. Fletamentos de espacio

Una de las situaciones más frecuentes en que se encuentra un armador que sirve una ruta en forma regular es la de encontrar ociosa parte de su bodega, en tanto sus competidores se hallan en la misma situación dentro del mismo tráfico. Una de las soluciones más prácticas la constituye el fletamento de espacio al competidor, quién percibe el flete y se obliga para con el fletante de espacio a cubrir la parte correspondiente de los gastos operativos. Si éste sistema es pactado a largo plazo entre dos o más armadores en una ruta les permite incluso racionalizar los zarpes. Se utiliza también en los acuerdos de distribución de flete (*Freight money pools*) para equilibrar el balance de un miembro del acuerdo que haya sobrepasado su utilidad, en el buque de aquel otro miembro del acuerdo que no haya alcanzado el nivel de equilibrio. En el caso de la operación en buques portacontenedores, éste sistema tiene la ventaja de que se puede normalizar en un tráfico aprovechando la circunstancia de que los contenedores tienen características comunes en cuanto a su tamaño y peso.

2. Servicios conjuntos

Consiste éste sistema en que dos o más líneas se asocian para servir determinado tráfico como si fueran una sola. En ese sentido distribuyen por partes iguales los gastos y utilidades del ejercicio y racionalizan los zarpes contabilizando en forma conjunta los resultados de cada viaje. Es recomendable aplicar éste sistema entre países vecinos o extremos del tráfico cuyas cargas en uno y otro rumbo pueden ofrecer recíprocamente un equilibrio.

3. Explotación conjunta de contenedores

Un armador que utiliza contenedores maneja lo que se conoce como "un sistema de contenedores". Este sistema se compone del total de las unidades que emplea dentro de los tráficos para prestar el servicio y de la forma en que se les dá rotación. Normalmente, el sistema, consta de contenedores propios y arrendados. Los segundos se obtienen mediante la celebración de contratos con firmas especializadas y pueden ser a corto, mediano o largo plazo. Se logran mejores precios en la medida en que se pacten unos mínimos altos de contenedores en el sistema. Igualmente se pactan premios y multas por recibir y entregar unidades en determinados puntos geográficos.

Si varios armadores, que sirven determinado tráfico, negociaran conjuntamente con las arrendadoras los contratos, se obtendrían importantes reducciones en el costo de éstos servicios complementarios. Además, se podría establecer paralelamente un sistema de intercambio de unidades, controlado por una central, que permitiría mantener los contenedores dentro del sistema de los armadores asociados por más tiempo, sin necesidad de devolverlos, evitando así las multas por retorno en determinados lugares.

4. Facilitación y documentación como estrategia

La emisión de documentos por parte del transportador marítimo se ha convertido en los últimos años en uno de los puntos más sensibles, por su urgencia, desde el punto de vista del exportador; por la necesidad de su seguridad, desde el punto de vista del sistema bancario internacional y por la exigencia de su modernización, para los armadores. Los avances en materia de informática han mostrado al interior de muchas líneas marítimas de países desarrollados que la eficiencia en la producción de documentos, es una estrategia comercial de la mayor importancia. A ello se aúna la ventaja que ofrecen éstos sistemas en cuanto a la aplicación y ajuste de tarifas en los conocimientos de embarque. Sería importante, dentro de una política común establecer normas tendientes a la agilización y utilización de la informática en forma conjunta para el desarrollo de éste servicio.

-o-o-o-o-o-o-

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. Como se dice en la introducción de éste estudio, nunca antes fue tan necesario contar en la región con un instrumento multilateral que contenga los principios de una política común latinoamericana en materia de transporte marítimo.
2. La diferencia fundamental entre la forma en que los servicios de transporte se pueden desarrollar y la que se pensaba en 1966, estriba en que los armadores latinoamericanos actualmente enfrentan una necesidad de superar en forma conjunta los cambios estructurales del sector en el sentido de buscar un óptimo rendimiento con los recursos disponibles para prestar un servicio competitivo y eficiente. No se trata solamente de buscar una distribución de las cargas que genera el comercio intrarregional sino de servirlos racionalmente. Para lograrlo es necesario el diseño de servicios específicos por zonas geográficas de acuerdo con factores tales como frecuencias, cantidades de carga, tipos de buques a utilizar, costos portuarios, carga susceptible de ser transportada en contenedores en cada sector, armadores interesados y posibilidades de transbordo en determinados puertos.
3. Es ahora necesario buscar en forma conjunta la manera de abaratar el empleo de contenedores , propios y alquilados y el concurso de los gobiernos para facilitar su utilización intensiva tanto en los puertos como en el interior.
4. Uno de los sistemas ideales para afrontar los cambios en forma eficaz es la aplicación de economías de escala mediante la creación de consorcios entre distintos armadores.

5. Sería importante que los armadores iniciaran la prestación conjunta de servicios en aquellos tráficos donde los volúmenes de carga muestran mayores ventajas comparativas para desarrollar servicios estables. Las legislaciones o un posible acuerdo regional deberían centrarse más en establecer requisitos mínimos para facultar a una determinada persona física o jurídica para emitir conocimientos de embarque que en estimularlos en la adquisición y abanderamiento de buques. Con ello se garantizaría la efectiva participación del capital latinoamericano en el desarrollo de los nuevos sistemas y se buscaría por otro lado una elasticidad en cuanto a la inversión forzosa en la flota, de esta manera podría lograrse una reducción de costos que posteriormente redundase en la posibilidad de invertir en innovación tecnológica y adecuación de la flota latinoamericana a las nuevas realidades.

6. Existen varias alternativas de Consorcio por las que podrían optar los armadores, tales como:

a) Fletamento de espacio.

b) Servicios conjuntos.

c) Explotación conjunta de contenedores.

7. Como queda visto, la realidad histórica actual del transporte marítimo mundial fuerza al sector a salir al encuentro de los distintos desafíos que le plantea el entorno internacional con una sólida posición conjunta, fundada en una política regional o de lo contrario estarán abocados a negociar en desventaja con los bloques económicos del mundo desarrollado.

8. El Convenio de Transporte por Agua de ALALC de 1966, si bien contiene una serie de principios que fueron novedosos en su época, algunos de los cuales fueron recogidos por el Código de Conducta de las conferencias marítimas de la UNCTAD y de un innegable sentido

integracionista, no ha tenido efectiva aplicación y ha sido superado por la evolución de la actividad que regulaba.

9. Se ha encontrado convergencia entre los armadores latinoamericanos y las autoridades marítimas regionales consultadas, en cuanto a que el objetivo básico de un nuevo acuerdo debe centrarse en el desarrollo de servicios marítimos eficientes más que contar con flotas mercantes en sí mismas.

Las políticas de transporte marítimo deben atender, en forma prioritaria, al fortalecimiento de empresas navieras capaces de ofrecer dichos servicios, estableciendo diversos mecanismos de cooperación que, puestos en práctica, favorezcan esfuerzos de inversión y operación integrados de las navieras latinoamericanas para permitirles la utilización y aplicación de economías de escala, fundamentales para la prestación de éstos servicios.

10. Es igualmente importante, dentro de éste proceso, garantizar el efectivo carácter latinoamericano de los participantes en los acuerdos.

11. Dado que la Comunidad Económica Europea se encamina al establecimiento de un cabotaje continental en el cual participarán solamente sus miembros, por una parte, y que, los Estados Unidos de Norteamérica, con sus características políticas, económicas y geográficas puede ser considerado también un bloque continental que reserva la totalidad del cabotaje a sus nacionales, se vé clara la conveniencia de promover la creación de un cabotaje latinoamericano, conformado por todos los intereses dentro de la región, distinto de comercio extrazonal y reservarlo a las empresas navieras de la región.

12. Dotar a éste cabotaje de instrumentos idóneos como pueden ser convenios que eliminen la doble tributación, que simplifiquen los procedimientos aduaneros, reduzcan los costos portuarios y estimulen el multimodalismo, considerando, en todo caso, la inclusión de todo tipo de

cargamentos, con especial referencia a la carga general y graneles líquidos y sólidos.

13. Buscar nuevos mecanismos de concertación entre armadores y usuarios, de suerte que contemplen una adecuada satisfacción de sus respectivos intereses para obtener una mayor seguridad y estabilidad en el comercio exterior de la región y que fortalezcan la participación latinoamericana en el sector de los servicios, especialmente en el del transporte marítimo.

-o-o-o-o-o-o-o-

ANEXOS

CUADRO A - Flotas países ALADI al 1.1.1989

CUADRO B - Flotas países ALADI al 1.1.1986

CUADRO C - Tráfico de exportación de países ALADI - 1985

(Por banderas)

CUADRO D - Participación en los tráficos en países ALADI - 1985

(Por tipo de cargas)

Este cuadro tiene 9 anexos , uno por cada país exportador.

C U A D R O "A"

Flotas países ALADI al 1.1.1989
(en TPB)

P A I S E S	TOTAL	GENERAL(1)	GRANEL(2)	PETROLEO(3)	RO/RO CONTENED.(4)	VARIOS	FRIGORIF.	LIBRE MATRICULA(5)
ARGENTINA	2.710.867	677.532	804.957	968.749	28.092	186.986	44.541	493.880
BOLIVIA	15.765	15.765	--	--	--	--	--	--
BRASIL	9.660.072	865.064	2.942.076	5.455.516	224.982	156.734	15.700	1.642.417
COLOMBIA	493.558	301.226	174.984	8.898	--	8.450	--	20.343
CHILE	850.346	203.986	286.089	298.297	16.621	35.490	9.863	213.753
ECUADOR	507.846	94.064	45.073	214.213	8.322	3.852	142.322	--
MEXICO	1.767.245	149.903	406.859	871.161	19.542	319.780	--	--
PARAGUAY	46.454	25.094	--	2.850	--	18.510	--	--
PERU	801.295	230.163	231.463	315.272	2.573	19.630	2.194	262.935
URUGUAY	130.052	1.507	--	90.544	33.947	4.054	--	--
VENEZUELA	1.342.858	291.637	190.811	779.422	22.317	57.671	--	125.213
	18.326.358	2.855.941	5.082.312	9.004.922	356.396	812.167	214.620	3.384.645

(*) Pertenece a buques latinoamericanos abanderados en "libre matrícula".

(1) Carguero polivalente - Carguero común - Carguero 20 nudos o +

(2) Granelero - Conbulker - Cementero

(3) Petrolero - B.Tanque productos- O/O y OBO - VLCD y ULCC - Buque tanque químicos

(4) Portacontenedores - RO-RO

(5) Barcasas sin prop. - Car-Carriers - Gasero - Heavy Lift - Transbordador - Pasajeros - Ganadero - Salinero.

FUENTE: Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana - IEMMI.-

C U A D R O B.-

Flotas Países ALADI al 31.12.1986

(en TPB)

Países	TOTAL	Petroleros	Graneleros	C. General	Portacontenedores		Otros
					Portagabarras	Portagabarras	
ARGENTINA	2.117.017	653.964	514.617	718.791	15.956	213.689	
BOLIVIA	14.913	--	--	14.913	--	--	
BRASIL	6.212.287	1.877.026	2.802.250	1.066.851	87.555	378.605	
COLOMBIA	380.074	31.954	29.296	308.556	--	10.268	
CHILE	566.881	582	313.701	138.600	3.245	110.753	
ECUADOR	437.682	154.725	11.153	234.277	--	37.527	
MEXICO	1.520.246	554.693	311.467	142.876	--	511.210	
PARAGUAY	43.298	2.935	--	34.660	--	5.703	
PERU	754.179	147.469	190.419	245.995	--	170.296	
URUGUAY	149.811	76.378	--	44.316	--	29.117	
VENEZUELA	998.296	458.900	85.569	305.401	497	147.929	
	13.194.684	3.958.626	4.258.472	3.255.236	107.253	1.615.097	

Fuente: Documento UNCTAD TD/B/C.4/309
 "El Transporte Marítimo en 1986"
 Informe de la Secretaría de la UNCTAD.

C U A D R O "C"

TRAFICO DE EXPORTACION DE LOS PAISES ALADI

AÑO 1985

PAISES EXPORTADORES	<u>Band.p.exportador</u>	<u>Band.p.importadores</u>	<u>Tercera b. extrazonal</u>	<u>Tercera b. zonal</u>	TOTAL DE LO EXPOR- TADO A LA ZONA
ARGENTINA	735.291 17.43%	1.381.414 32.75%	2.044.387 48.47%	56.515 1.35%	4.217.607 100%
BRASIL	533.079 10.40%	3.160.912 61.70%	1.333.195 26.02%	95.915 1.88%	5.123.101 100%
COLOMBIA	76.029 31.85%	46.689 19.56%	115.055 48.21%	902 0.38%	238.675 100%
CHILE	273.525 44.39%	196.577 31.90%	129.657 21.04%	16.413 2.67%	616.172 100%
ECUADOR	5.587 4.37%	16.006 12.53%	101.671 79.61%	4.442 3.49%	127.706 100%
MEXICO	107.781 5.16%	1.861.277 89.10%	87.524 4.19%	32.497 1.55%	2.089.079 100%
PERU	90.016 22.96%	217.903 55.58%	73.270 18.69%	10.882 2.77%	392.071 100%
URUGUAY	30.736 16.61%	134.428 72.64%	8.378 4.53%	11.525 6.22%	185.067 100%
VENEZUELA	16.870 1.39%	1.157.869 95.42%	37.247 3.07%	1.445 0.12%	1.213.431 100%
	1.868.914 (13.16%)	8.173.075 (57.54%)	3.930.384 (27.67%)	230.536 (1.63%)	14.202.909 100%

//

CUADRO "D"

Participación en los tráficos en la zona ALADI

Año 1985

PAIS EXPORTADOR	Bandera p. exportador				Banderas p. importadores			
	Gral.	Gr.Líq.	Gr.Sol.	Frigoríf.	Gral.	Gr.Líq.	Gr.Sol.	Frigoríf.
ARGENTINA	148.475	129.276	446.702	10.838	146.478	236.295	996.125	2.516
BRASIL	361.093	92.697	68.788	10.501	558.260	29.944	2.572.556	152
COLOMBIA	28.779	-	47.250	-	11.571	-	35.118	-
CHILE	169.819	23	103.683	-	132.203	6.407	57.917	50
ECUADOR	5.378	-	-	209	8.867	-	-	-
MEXICO	28.661	74.033	5.087	-	71.320	1.749.530	39.882	545
PERU	42.946	-	47.070	-	41.063	-	176.840	-
URUGUAY	30.518	51	167	-	8.327	54	123.509	2.538
VENEZUELA	4.265	5.009	7.596	-	4.546	1.153.323	-	-
	819.934	391.084	726.343	21.548	982.635	3.175.553	4.001.947	12.940

Tercera bandera extrazonal				Tercera bandera zonal (ver cuadros adjuntos)				TOTAL DE LO EXPORTADO
Gral.	Gr.Liq.	Gr.Sol.	Frigorif.	Gral.	Gr.Liq.	Gr.Sol.	Frigorif.	A la Zona ALADI
225.163	382.430	1.434.480	2.314	20.559	7.673	28.273	10	(cuadro 1) 4.217.607
101.942	76.251	1.155.000	2	20.220	-	75.695	-	(cuadro 2) 5.123.101
22.855	-	92.200	-	902	-	-	-	(cuadro 3) 238.675
71.035	-	58.538	84	13.388	-	3.025	-	(cuadro 4) 616.172
51.027	50.202	-	442	599	-	-	3.843	(cuadro 5) 127.706
56.506	5.101	25.864	53	4.926	27.291	280	-	(cuadro 6) 2.089.079
13.283	7.501	52.486	-	10.882	-	-	-	(cuadro 7) 392.071
4.312	4.066	-	-	11.016	-	-	509	(cuadro 8) 185.067
18.210	19.014	-	23	1.445	-	-	-	(cuadro 9) 1.213.431
564.333	544.565	2.818.568	2.918	83.937	34.964	107.273	4.362	14.202.909

ANEXOS AL
CUADRO "D"

CUADRO 1.-

Detalle de las banderas de los países importadores en la exportacion Argentina.-

Banderas:	T I P O DE C A R G A			
	General	Granel Liq.	Granel Sol.	Frigorif.
Brasileña	31.181	83.657	445.215	45
Colombiana	19.959	--	534	--
Chilena	7.111	--	350	--
Ecuatoriana	14	--	--	--
Mexicana	--	--	14.995	--
Paraguaya	50.398	132.483	--	--
Peruana	22.053	--	526.601	2.427
Uruguaya	3.099	20.155	7.947	44
Venezolana	12.663	--	483	--
	<u>146.478</u>	<u>236.295</u>	<u>996.125</u>	<u>2.516</u>

C U A D R O 2.-

Detalle de las banderas de los países importadores en la exportacion Brasileña

Banderas:	T I P O DE C A R G A			
	General	Granel Liq.	Granel Sol.	Frigorif.
Argentina	126.728	19.092	2.530.124	--
Colombiana	53.427	--	--	--
Chilena	46.545	6.900	3.332	146
Ecuatoriana	89.880	--	--	--
Mexicana	36.645	--	21.000	--
Paraguaya	42.210	--	--	--
Peruana	29.135	3.952	1.000	6
Uruguaya	513	--	17.100	--
Venezolana	133.177	--	--	--
Totales:	<u>558.260</u>	<u>29.944</u>	<u>2.572.556</u>	<u>152</u>

C U A D R O 3.-

Detalle de las banderas de los países importadores en la exportación Colombiana

Banderas:	T I P O D E C A R G A			
	General	Granel Liq.	Granel Sol.	Frigorif.
Argentina	10.613	--	--	--
Brasileña	567	--	34.248	--
Ecuatoriana	--	--	--	--
Chilena	--	--	870	--
Mexicana	40	--	--	--
Peruana	351	--	--	--
Uruguaya	--	--	--	--
Venezolana	--	--	--	--
Totales:	11.571	--	35.118	--

CUADRO 4.-

Detalle de las banderas de los países importadores en la exportación Chilena

Banderas:	<u>TIPOS DE CARGA</u>			
	General	Granel Liq.	Granel Sol.	Frigoríf.
Argentina	18.023	--	--	50
Brasileña	73.499	--	57.917	--
Colombiana	--	--	--	--
Ecuatoriana	1.554	--	--	--
Mexicana	--	--	--	--
Paraguaya	--	--	--	--
Peruana	34.163	6.407	--	--
Uruguaya	--	--	--	--
Venezolana	4.964	--	--	--
	<hr/> 132.203	<hr/> 6.407	<hr/> 57.917	<hr/> 50

CUADRO 5.-

Detalle de las banderas de los países importadores en la exportacion Ecuatoriana

Banderas:	TIPOS DE CARGA			
	General	Granel Liq.	Granel Sol.	Frigorif.
Argentina	4.524	--	--	7.139
Brasileña	191	--	--	--
Colombiana	--	--	--	--
Chilena	3.691	--	--	--
Mexicana	--	--	--	--
Paraguaya	--	--	--	--
Peruana	461	--	--	--
Uruguaya	--	--	--	--
Venezolana	--	--	--	--
Totales:	<u>8.867</u>	--	--	<u>7.139</u>

C U A D R O 6.-

Detalle de las banderas de los países importadores en la exportación Mexicana

Banderas:	T I P O S D E C A R G A			
	General	Granel Liq.	Granel Sol.	Frigorif.
Argentina	8.104	--	4.676	545
Brasileña	34.356	1.749.530	35.206	--
Colombiana	--	--	--	--
Chilena	--	--	--	--
Ecuatoriana	16.527	--	--	--
Mexicana	--	--	--	--
Paraguaya	--	--	--	--
Peruana	4.339	--	--	--
Uruguaya	1.402	--	--	--
Venezolana	6.592	--	--	--
Totales:	<u>71.320</u>	<u>1.749.530</u>	<u>39.882</u>	<u>545</u>

C U A D R O 7.-

Detalle de las banderas de los países importadores en la exportación Peruana

Banderas:	T I P O S D E C A R G A			
	General	Granel Liq.	Granel Sol.	Frigorif.
Argentina	11.013	--	154.958	--
Brasileña	18.102	--	21.882	--
Colombiana	2.759	--	--	--
Chilena	4.423	--	--	--
Ecuatoriana	482	--	--	--
Mexicana	--	--	--	--
Paraguaya	--	--	--	--
Uruguaya	--	--	--	--
Venezolana	4.284	--	--	--
Totales:	41.063	--	176.840	--

C U A D R O 8.-

Detalle de las banderas de los países importadores en la exportación Uruguay

Banderas	T I P O S D E C A R G A			
	General	Granel Liq.	Granel Sol.	Frigorif.
Argentina	3.886	54	122.489	--
Brasileña	--	--	--	--
Colombiana	--	--	--	--
Chilena	1.213	--	--	--
Ecuatoriana	--	--	--	--
Mexicana	--	--	--	--
Paraguaya	--	--	--	--
Peruana	--	--	--	298
Venezolana	3.228	--	1.020	--
Totales:	<u>8.327</u>	<u>54</u>	<u>123.509</u>	<u>2.538</u>

C U A D R O 9

Detalle de las banderas de los países importadores en la exportación Venezolana

Banderas	T I P O S D E C A R G A			
	General	Granel Liq.	Granel Sol.	Frigorif.
Argentina	347	--	--	--
Brasileña	--	1.153.323	--	--
Colombiana	--	--	--	--
Chilena	159	--	--	--
Ecuatoriana	--	--	--	--
Mexicana	--	--	--	--
Paraguaya	--	--	--	--
Peruana	3.855	--	--	--
Uruguay	354	--	--	--
Totales:	4.546	1.153.323	--	--

BIBLIOGRAFIA

1. ALEMAN Francisco,
Bases para la redacción de una política para promover el desarrollo de la marina mercante.
Conferencia dictada en la XX Asamblea General Ordinaria de ALAMAR (noviembre de 1983) - Viña del Mar - Chile
Ediciones ALAMAR
Montevideo - Uruguay
Mayo de 1984
2. ARBOLEYA, Bernardino y
DESTEFANO Roberto
Contenedores
Ediciones Centro de Informaciones de Transporte Internacional
Serie Economía del Transporte
Buenos Aires - Argentina
Octubre de 1982
3. ASOCIACION LATINOAMERICANA DE ARMADORES (ALAMAR)
TRANSPORTE MARITIMO LATINOAMERICANO 1960-1965 -Compendio
Volúmen I
Ediciones ALAMAR
Montevideo - Uruguay
Febrero de 1966
4. ASOCIACION LATINOAMERICANA DE ARMADORES (ALAMAR)
TRANSPORTE MARITIMO LATINOAMERICANO 1966-1967 -Compendio
Volúmen II
Ediciones ALAMAR
Montevideo - Uruguay
Febrero de 1968
5. ASOCIACION LATINOAMERICANA DE ARMADORES (ALAMAR)
TRANSPORTE MARITIMO LATINOAMERICANO 1968-1969 -Compendio
Volúmen III
Ediciones ALAMAR
Montevideo - Uruguay
Febrero de 1970
6. ASOCIACION LATINOAMERICANA DE ARMADORES (ALAMAR)
Revista Alamar - Edición extraordinaria - Nº 121
Ediciones ALAMAR
Montevideo - Uruguay
Marzo - Abril 1974
7. ASOCIACION LATINOAMERICANA DE ARMADORES (ALAMAR)
ESTADISTICAS COMERCIO TRANSPORTE POR AGUA PAISES ALADI - Año 1985
Ediciones ALAMAR
Montevideo - Uruguay
Junio de 1986
8. ASOCIACION LATINOAMERICANA DE ARMADORES (ALAMAR)
Recopilación Legislación Transporte por Agua países ALADI
Ediciones ALAMAR
Montevideo - Uruguay
Febrero de 1987
9. ASOCIACION LATINOAMERICANA DE INTEGRACION (ALADI)
Tratado de Montevideo 1980
Ediciones ALADI
Montevideo - Uruguay
Noviembre de 1988

10. ASOCIACION LATINOAMERICANA DE LIBRE COMERCIO (ALALC)
Tratado de Montevideo 1960
Ediciones ALALC
Montevideo - Uruguay
11. ASOCIACION LATINOAMERICANA DE LIBRE COMERCIO (ALALC)
Evolución del transporte marítimo en la ALALC
ALALC/SEC/PA/36
Plan de Acción de la ALALC
Ediciones ALALC
Montevideo - Uruguay
Junio de 1973
12. ASOCIACION LATINOAMERICANA DE LIBRE COMERCIO (ALALC)
El Transporte por Agua en la ALALC
ALALC/SEC/PA/38
Plan de Acción de la ALALC
Ediciones ALALC
Montevideo - Uruguay
Junio de 1973
13. ASOCIACION LATINOAMERICANA DE LIBRE COMERCIO (ALALC)
Bases para el estudio sobre transporte de contenedores
ALALC/SEC/PA/44
Plan de Acción de la ALALC
Ediciones ALALC
Montevideo - Uruguay
Junio de 1973
14. BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)
Instituto para la integración de América Latina (INTAL)
Convenio de Transporte por Agua de la ALALC (1966)
Análisis y perspectivas
15. BULLETIN OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
PROGRESS TOWARDS A COMMON TRANSPORT POLICY - Maritime transport
Supplement 5/85
16. BURKHALTER, Larry
Cambios estructurales en el transporte marítimo de línea regular.
Perspectiva e implicaciones para la formulación de una política
Conferencia dictada en la XXIV Asamblea General Ordinaria de
ALAMAR (octubre de 1987) - Cartagena - Colombia
Ediciones ALAMAR
Montevideo - Uruguay
Enero de 1988
17. CASAS, Fernando
Desarrollo de una política común de transporte marítimo en el seno
de la Comunidad Económica Europea y su repercusión en el plano
marítimo Internacional
Conferencia dictada en la XXII Asamblea General Ordinaria de
ALAMAR (noviembre de 1985) - Buenos Aires - Argentina
Ediciones ALAMAR
Montevideo - Uruguay
Marzo de 1986
18. COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL)
LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAISES
DE LA ASOCIACION LATINOAMERICANA DE INTEGRACION (ALADI)
Documento LC/R.550
3.12.1986

19. COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL)
LA INDUSTRIA DE TRANSPORTE REGULAR INTERNACIONAL Y LA
COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAISES DE AMERICA
LATINA Y EL CARIBE
Documento EC/L. 488
1.2.1989
20. COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA
DIARIO OFICIAL - L. 378
Legislación
31.12.1986
21. FONZO, Gabriel
Aspectos de la problemática naviera internacional y su incidencia
en Latinoamérica
Conferencia dictada en la XXIII Asamblea General Ordinaria de
ALAMAR (noviembre de 1986) - Guayaquil - Ecuador
Ediciones ALAMAR
Montevideo - Uruguay
Mayo de 1987
22. FROTA, Fernando
Participación de los países en desarrollo en el transporte
marítimo de cargas a granel
Conferencia dictada en la XVI Asamblea General Ordinaria de
ALAMAR (noviembre de 1979) - Montevideo - Uruguay
Ediciones ALAMAR
Montevideo - Uruguay
Agosto de 1980
23. GARCIA, Rodolfo y
FROTA, Fernando
Privatización de los puertos
Conferencia dictada en la XVII Asamblea General Ordinaria de
ALAMAR (noviembre de 1980) - Cartagena - Colombia
Ediciones ALAMAR
Montevideo - Uruguay
Julio de 1981
24. GONZALEZ VILLACIS, José
La incidencia en la marina mercante Latinoamericana del Acta
de Navegación de 1984 de los Estados Unidos de América
Conferencia dictada en el Congreso Seatrade-Riomar 1985
Rio de Janeiro - Brasil
Octubre de 1985
25. INSTITUTO DE ESTUDIOS JURIDICOS INTERNACIONALES
Organizaciones internacionales no americanas
Instrumentos constitucionales
Washington D.C. - Estados Unidos
1964
26. LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA 1989
Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI)
Buenos Aires - Argentina
Enero de 1989.
27. NUÑEZ RAMIREZ, Sergio
Estudio comparativo legislación de fomento de las marinas
mercantes Latinoamericanas
Conferencia dictada en la XVI Asamblea General Ordinaria de
ALAMAR (noviembre de 1979) - Montevideo - Uruguay
Ediciones ALAMAR
Montevideo - Uruguay
Agosto de 1980

28. NUÑEZ RAMIREZ, Sergio
Los transbordos internacionales y los sistemas de transporte marítimo que circunvalan la tierra, sus efectos en el comercio exterior y en las marinas mercantes latinoamericanas
Conferencia dictada en la XXI Asamblea General Ordinaria de ALAMAR (noviembre de 1984) - Lima - Perú
Ediciones ALAMAR
Montevideo - Uruguay
Mayo de 1985
29. SANCHEZ, Rodolfo
Situación portuaria chilena
Conferencia dictada en la XXV Asamblea General Ordinaria de ALAMAR (noviembre de 1988) - Viña del Mar - Chile
Ediciones ALAMAR
Montevideo, Uruguay
Marzo de 1989
30. SEPULVEDA W., Tomás
Los conceptos básicos del transporte marítimo y la situación de la actividad en América Latina
Cuadernos de la CEPAL Nº 52
Ediciones Naciones Unidas
Santiago de Chile - Chile
Junio de 1986
31. SHIPPING ECONOMIST
Londres - Inglaterra
Volumen 10 - Nº 6
Junio de 1968
32. SOULODRE W., Ivan
Transporte Marítimo
Valparaíso - Chile
Diciembre de 1982
33. UNCTAD
Informes de la Secretaría de la UNCTAD
El Transporte Marítimo en 1986
Ediciones Naciones Unidas
Nueva York - Estados Unidos
1987
34. VARGAS, Enrique y
CORREDOR Alfonso
Negociaciones internacionales sobre servicios en el marco del GATT y sus consecuencias en el transporte de Latinoamérica
Conferencia dictada en la XXIV Asamblea General Ordinaria de ALAMAR (octubre de 1987) - Cartagena - Colombia
Ediciones ALAMAR
Montevideo - Uruguay
Enero de 1988
35. VARGAS, Enrique
Futuro de la Integración del Transporte Marítimo Latinoamericano
Conferencia dictada en la XXV Asamblea General Ordinaria de ALAMAR (noviembre de 1988) - Viña del Mar - Chile
Ediciones ALAMAR
Montevideo - Uruguay
Marzo de 1989
36. WORLD DIRECTORY OF FREIGHT CONFERENCES
Croner Publications Ltd.
Surrey - Inglaterra
Abril de 1989

37. ZAPUTOVICH, Hector W.
Administración Naviera
Ediciones Centro de Informaciones del Transporte Internacional
Serie Economía Marítima
Buenos Aires - Argentina
Noviembre de 1967
38. ZULOAGA, José
FLOREZ, Miguel
POLLMAN, Ronald y
SANCHEZ, Jaime
Situación portuaria en Latinoamérica. Tecnología y organización
portuaria. Régimen laboral. Productividad y costos. Tendencia de
la eficiencia.
Conferencia dictada en la XXIII Asamblea General Ordinaria de
ALAMAR (noviembre de 1986) - Guayaquil - Ecuador
Ediciones ALAMAR
Montevideo - Uruguay
Mayo de 1987