

RESOLUCIONES DE LA ALAMAR EN SU CONFERENCIA DE MEXICO

DEL 25 al 30 de noviembre del presente año se efectuó en la ciudad de México la Primera Asamblea de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR). Debido al corto tiempo, y a diversas circunstancias, no fue posible resolver sobre todos los importantes puntos que constituían el temario de la reunión, quedando pendientes de decisión varias ponencias relativas a la política naviera de la Asociación. En particular, se dejó para la siguiente oportunidad el importante asunto del proyecto de convenio general, así como el de la sede definitiva de la ALAMAR. Ambos problemas serán examinados en una Asamblea General Extraordinaria convocada para el 20 de enero próximo en Montevideo.

En espera de esas decisiones, que habrán de influir poderosamente en el proceso de la integración regional en materia de transporte marítimo y que constituirán sin duda una contribución básica a los trabajos de la ALALC en el mismo orden de ideas, es obligado comentar con brevedad, por el momento, la actitud adoptada públicamente por las mayores compañías navieras norteamericanas. Según las informaciones publicadas al respecto en la prensa financiera internacional, dichas empresas han protestado por los planes y proyectos que, para fortalecer las marinas mercantes de los países latinoamericanos y convertirlas en instrumento más útil al servicio del intercambio intrazonal, se han elaborado y se vienen discutiendo en la ALALC y en la ALAMAR. Las mencionadas compañías norteamericanas, que gozan de un reconocido sistema preferente y proteccionista en su país, parecen muy inquietas ante la posibilidad de que, con un criterio regional, América Latina llegue a implantar, a través de un convenio general, un régimen preferente para sus propias flotas mercantes. Pretende que la Comisión Marítima Federal de EUA gestione una acción del Departamento de Estado para evitar que los planes latinoamericanos se lleven a cabo.

Aparte de la incongruencia que supone que compañías navieras fuertemente protegidas por sus leyes nacionales con un sistema discriminatorio para las flotas de otros países, como es el caso de las compañías norteamericanas, nieguen a los demás el derecho de que ellas gozan, esta cuestión plantea una vez más, o va a plantear, uno de los problemas fundamentales de nuestro tiempo en las relaciones entre EUA y nuestra región: se trata de que se defina claramente la posición real de las autoridades norteamericanas ante la integración económica de América Latina. El asunto reviste vital importancia para nuestros países y no es exagerado decir que de su desenlace se derivarán consecuencias de primer orden.

Entre las decisiones tomadas por la ALAMAR en su reunión de México hemos seleccionado por su indudable interés las relativas a combustibles y precios, operaciones portuarias, astilleros, participación en el comercio exterior, tripulaciones zonales y fletamiento de naves.

PRECIOS DE COMBUSTIBLES

(Ponencia No. 21)

Considerando:

Que no existe uniformidad en cuanto a los precios que por concepto de combustible se cobran en los diversos puertos de los países de la zona;

Que el rubro combustibles y lubricantes incide directamente sobre el costo operativo de las naves, ocasionando un encarecimiento que no siempre tiene motivos reales, sino que está producido por los gravámenes, que en algunos países pesan sobre tales combustibles;

Que existe gran conveniencia en propiciar la aplicación de una política uniforme dentro de este rubro en todos los países de la zona;

Que corresponde a ALAMAR hacer las sugerencias que el caso aconseje sobre esta materia;

Se Resuelve:

1.—Encomendar a la Secretaría General de ALAMAR para que practique un estudio detenido sobre esta materia

2.—Sugerir a ALALC, que con los resultados obtenidos en el estudio indicado en el número primero, recomiende a las Partes Contratantes la fijación de precios libres de gravámenes y recargos para el abastecimiento de las naves.

OPERACIONES PORTUARIAS

(Ponencia No. 13)

Considerando:

Que la actividad portuaria, o la manipulación y despacho de la carga, influyen sustancialmente en los costos, la eficiencia y la productividad del transporte marítimo;

Que la aplicación del Tratado de Montevideo requiere la adopción de medidas que establezcan condiciones propias para superar los inconvenientes actuales en estas importantes materias;

Se Acuerda:

a) Solicitar de ALALC que recomiende a los países miembros, se dé participación en la administración de los puertos, al sector naviero nacional para la solución de los problemas portuarios dentro de su propio país, a fin de lograr una mejor operación de dicho servicio;

b) Solicitar de ALALC que recomiende a las Partes Contratantes que:

I.—La recepción de la carga en los puertos de la zona sea hecha por los organismos portuarios, al término del gancho, en el puerto de descarga, donde cesa la responsabilidad del armador y comienza la responsabilidad de la autoridad competente;

II.—El estudio de fórmulas que posibiliten al máximo las entregas directas de la nave a los consignatarios de las mercaderías que no requieren aforo;

III.—En los casos de puertos congestionados por insuficiencia de personal portuario, el aumento de personal como medida inmediata o bien, la libre contratación de obreros portuarios o estibadores que permitan un servicio normal;

IV.—En los casos de puertos congestionados por falta de sitios de atraque y mientras subsista dicha situación, el trabajo por turnos durante las 24 horas del día, incluso domingos y festivos, sin que ello signifique alza desproporcionada en los costos de operación;

V.—El estudio de medidas cuya aplicación permita un mayor rendimiento y mejoramiento de sus equipos y elementos (grúas, plantas generadoras de electricidad, vagones y utilería en general) en los casos de bajo rendimiento;

VI.—Un permanente dragado de las vías de acceso a puertos, que permitan el máximo de seguridad para las naves;

VII.—En los casos que el rendimiento bajo se deba a la congestión en los recintos portuarios y aduaneros, la habilitación de almacenes particulares y otras medidas destinadas al retiro rápido de las mercaderías.

c) Solicitar de ALALC que se convoque a reunión de Armadores y Representantes de los organismos de planificación y fomento de los países miembros, a fin de examinar los siguientes puntos:

I.—Información de los organismos que intervienen en la planificación o formulación de la política de desarrollo portuario;

II.—Estimación de la demanda de instalaciones y equipos de acuerdo con el tráfico intrazonal;

III.—Confrontación de la producción de facilidades portuarias con las perspectivas actuales y futuras de dicho tráfico; y

IV.—Revisión de las metas relacionadas con el transporte, especialmente en la actividad portuaria, con el objeto de evitar el super o infra dimensionamiento de la producción del servicio marítimo, en vista del desarrollo del tráfico naviero de la zona.

d) (Agregado en la 1ra. Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de ALAMAR en la Ciudad de México, el 30/11/63, con la abstención de los Armadores del Perú). Recomendar a ALALC se estudie y sugiera en los puertos de los países miembros, se trate de poner en práctica un sistema de tarifas de estiba y desestiba, carga y descarga, tomando como base la tonelada, el cubicaje real, u otra unidad que específicamente se determine para los casos especiales.

ASTILLEROS (Ponencia No. 23)

Considerando:

Que muchos Armadores zonales que necesitan renovar unidades, agregar otras nuevas o reparar las existentes carecen de facilidades económico-financieras dentro de la zona;

Que dichos factores económico-financieros no deben constituir causales que dificulten el desarrollo, incremento y modernización de la Marina Mercante Zonal;

Se Propone:

1o.—Que ALAMAR formule los estudios correspondientes y difunda entre todos los Armadores Asociados las legislaciones y medidas que existen en otros países donde se otorgan créditos a largo plazo, subsidios y otras facilidades para la construcción naval;

2o.—Recomendar a los Armadores Asociados a ALAMAR, que inicien, en sus respectivos países y ante quien corresponda, las gestiones para el logro de subsidios, créditos gubernamentales, bancarios o comerciales, a plazos convenientes y con intereses bajos, destinados al desarrollo, incremento o modernización de sus respectivas flotas;

3o.—Solicitar de ALALC una recomendación a los Gobiernos de las Partes Contratantes sobre leyes o medidas que faciliten la construcción naval, otorgando subsidios, créditos a largo plazo y bajo interés, y otras facilidades a los armadores zonales y también, en forma independiente a los astilleros de la zona.

(Ponencia No. 24)

Considerando:

Que los Armadores Latinoamericanos tienen que contar con un elenco de buques modernos y eficientes, que les permita satisfacer las necesidades de transporte intrazonal, a cuyo efecto deben atender las reparaciones, renovación periódica de sus unidades y contemplar las posibilidades de un incremento de sus flotas;

Que en los países de la zona existen astilleros con suficiente capacidad técnica para participar en los planes de renovación e incremento de las flotas de la zona;

Se Propone:

1o.—Encomendar a la Secretaría General de ALAMAR, realice un censo de astilleros zonales, y compile datos que permitan a los Armadores Asociados, conocer las posibilidades que pueden brindar dichos astilleros;

2o.—Recomendar a los Armadores Asociados que, en sus planes de reparación, renovación e incremento de unidades, contemplen la participación de los astilleros zonales, dándoles preferencia en igualdad de condiciones.

PARTICIPACION EN EL COMERCIO EXTERIOR (Ponencia No. 30)

Considerando:

Que constituye uno de los principales objetivos de ALAMAR promover una política de intensificación de transportes marítimo fluvial y lacustre, entre los países signatarios del Tratado de Montevideo de 1960, y que componen la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC);

Que, la referida política debe contribuir, necesariamente, con ALALC a la ansiada integración económica;

Que dicha integración —que es a todas luces conveniente apresurar— puede sufrir lamentables demoras, mientras los países signatarios pierden considerable cantidad de divisas

extranjeras por concepto de fletes, utilizando naves de banderas extrazonales;

Que ALAMAR, de acuerdo con sus disposiciones estatutarias deberá, a breve plazo, realizar estudios e investigaciones sobre los problemas relacionados con el tráfico y actividades marítimas, fluviales y lacustres, con la finalidad determinada de evitar esas pérdidas de divisas; para lo cual requiere se le proporcione el material necesario;

Se Propone:

1o.—Solicitar a ALALC que sugiera a los respectivos Gobiernos de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo de 1960, la compilación de estadísticas de comercio exterior, de exportación e importación, en las cuales figuren los porcentajes, por separado, de la participación en el transporte de tal comercio de las naves de los países de la zona, de las banderas de los mismos países, y de terceras banderas.

TRIPULACIONES ZONALES (Ponencia No. 29)

Considerando:

Que existen en América Latina gran cantidad de tripulantes de todas las jerarquías lo suficientemente capacitados e idóneos, como para desempeñarse en el Rol de Tripulación de cualquier nave zonal;

Que debe existir entre los señores Armadores Asociados a ALAMAR, un amplio espíritu de cooperación en todas las materias y rubros que se relacionan con la explotación racional y comercial de un buque;

Que los Armadores Asociados a ALAMAR deben, con amplio espíritu de justicia y equidad, como en beneficio de sus propios intereses, preferir como tripulantes a nacionales de los países latinoamericanos, con prioridad a los de otras naciones, por razones de lenguaje vernáculo, idiosincrasia, etc.;

Que dicho intercambio ayudará a solucionar convenientemente problemas de asociados que en la actualidad, por falta de personal adecuado de sus propios países, deben contratar personal extranjero.

Que al ocupar personal de países pertenecientes a la zona, se solucionaría —por otra parte— el problema de la desocupación producida por exceso de personal marítimo en otros países latinoamericanos, ayudando en esta forma a apresurar la integración económica intrazonal.

Se Propone:

1o.—Solicitar a los señores Asociados y a la Secretaría General que, por intermedio de los organismos que correspondan, realicen en cada país de la zona —al que pertenezcan— un censo de las tripulaciones disponibles, con indicación de jerarquías, matrículas o patentes, antecedentes y especialidades;

2o.—Recomendar a los Asociados que no posean tripulaciones compuestas por nacionales del país respectivo, el empleo en lo posible de los servicios de nacionales de países pertenecientes a ALALC; con patente válida y de acuerdo con la Legislación de cada país.

FLETAMIENTO DE NAVES (Ponencia No. 32)

Considerando:

Que existen en América Latina muchos armadores que tienen naves inactivas, por falta de fletes adecuados;

Que mientras esto ocurre, paralelamente, otros armadores zonales arriendan buques de banderas extrañas a la zona, para poder cumplir sus servicios regulares;

Que debe existir entre todos los señores Asociados de ALAMAR un amplio espíritu de cooperación y de complementación de intereses;

Que es perfectamente atendible, dentro del pensamiento de los señores Asociados y de los objetivos de ALAMAR, procurar que todas las actividades marítimas, fluviales y lacustres, entre los países de América Latina sean desarrollados por nacionales de dichos países;

Se Propone:

1o.—Recomendar a los Asociados que, en igualdad de condiciones, den preferencia al fletamiento o arrendamiento de naves de otro Asociado, en caso de necesitar unidades para el desarrollo de sus actividades; a cuyo efecto los Asociados informarán a la Secretaría General los buques que tengan en disponibilidad.