

Informe mensual de la ALALC

- Los problemas de la integración latinoamericana pasan del plano comercial al político
- Se celebró la asamblea extraordinaria de la ALAMAR
- Crecieron en más del 87% las exportaciones de Uruguay a la ALALC
- Análisis del intercambio comercial entre Argentina y México

EN LA CONFERENCIA DE MONTEVIDEO SE ACORDARON CERCA DE MIL CONCESIONES

DATOS oficiales rectifican ligeramente los que, con carácter provisional, publicamos el mes pasado sobre el resultado de las negociaciones que se desarrollaron durante el Tercer Período de Sesiones Ordinarias de la Conferencia de la ALALC. El total de los productos negociados sumó 992, llegando las concesiones para nuevos productos a 728 y los productos renegociados a 264. Un elevado porcentaje corresponde a artículos manufacturados, entre los que destacan los de la industria química, la mecánica y la siderúrgica. Con estas nuevas concesiones, el número total de productos que ahora gozan de preferencia en la Zona asciende a poco más de 8,000.

Se estima que aunque el número de productos concesionados en esta tercera serie de negociaciones es inferior al obtenido en ocasiones precedentes, las perspectivas que la gran mayoría de los mismos abren al intercambio comercial recíproco son por lo menos semejantes, en vista de que dichos productos corresponden a renglones para los cuales los países tienen posibilidades inmediatas de exportación y para los que también existe amplio mercado en el área. El mayor número de concesiones otorgadas correspondió ahora a Argentina y México y en segundo lugar a Brasil y Colombia.

País	Total de productos negociados	Concesiones para nuevos productos	Productos renegociados
Argentina	294	243	51
Brasil	115	65	50
Colombia	90	85	5
Chile	29	24	5
Ecuador	35	12	23
México	200	120	80
Paraguay	93	76	17
Perú	87	58	29
Uruguay	49	45	4
T o t a l	992	728	264

LOS PROBLEMAS DE LA INTEGRACION LATINOAMERICANA PASAN DEL PLANO COMERCIAL AL POLITICO

La Quarterly Review del Banco de Londres y Sudamérica correspondiente al primer trimestre del presente año publica, con el título de "Integración en América Latina", un examen analítico de los principales acontecimientos ocurridos durante 1963 en el campo de la integración económica latinoamericana. En lo que se refiere a la ALALC, se afirma en el documento que la experiencia ha enseñado a los economistas y a las autoridades de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo, que la zona de libre comercio debe ser transformada cuanto antes, en cualquier caso con importante ade-

lanto sobre el calendario previsto en el Tratado, en un mercado común con todo lo que ello presupone de unificación o coordinación en casi todos los aspectos de la política económica y social.

"Por consiguiente —se agrega— el asunto de la integración latinoamericana ha pasado del plano comercial al político... y habrán de ser tomadas muchas decisiones tanto de carácter político como económico. No es posible prever en qué grado los intereses comerciales y económicos podrán influir en última instancia para orientar las actividades en campos que de siempre han sido considerados como reservados a la política, pero cabe suponer que surgirán muchos conflictos de intereses aparentemente contradictorios. En un plano general existen tres grupos participantes en el estudio y en la discusión de la integración latinoamericana: los industriales y los comerciantes, muchos de los cuales ven en la integración grandes posibilidades y sienten entusiasmo por ella (se oponen a los que temen salir perjudicados con la liberalización del comercio); los funcionarios gubernamentales y los economistas, que son probablemente los que mejor comprenden las dificultades y las posibilidades y están ampliamente convencidos del éxito final de los planes de integración; y los políticos, quienes pueden sentirse presionados cuando adoptan decisiones que lesionan intereses nacionales de algún sector y sobre los cuales recae, en todos los casos y en último término, la responsabilidad de hacer que avance la integración".

El estudio insiste en el mismo tema al señalar en sus conclusiones que "la idea de la integración económica ha hecho hasta ahora comparativamente escasos progresos entre los políticos, aunque es de esperar que adquiera mayor importancia política a medida que capte la imaginación de los pueblos, lo que ya está empezando a suceder".

SE CELEBRO EN MONTEVIDEO LA ASAMBLEA EXTRAORDINARIA DE LA ALAMAR

Conforme a lo acordado en la primera asamblea de la Asociación Latinoamericana de Armadores que se efectuó en México a fines de noviembre de 1963 (ver Comercio Exterior de noviembre y diciembre de 1963), del 20 al 24 de enero tuvo lugar en Montevideo una asamblea extraordinaria de la ALAMAR, cuyo temario incluía, entre otros puntos, la aprobación de un proyecto de convenio general sobre el transporte marítimo y fluvial y el cambio de sede del organismo desde Valparaíso a Montevideo.

La información aún fragmentaria disponible indica que en la reunión surgieron fuertes discrepancias en lo que se refiere a ambos asuntos. Mientras los armadores de Argentina, Brasil y Uruguay proponían el traslado a Montevideo, basándose en que la ALAMAR estaría así en mejores condiciones de cooperar estrechamente con la ALALC, los armadores de Chile, Perú y Ecuador se opusieron al cambio. Parece que los armadores mexicanos se abstuvieron y los paraguayos adoptaron una posición neutral. Como el traslado requería una reforma de estatutos y, por consiguiente, el apoyo del 75% de los votos de los asociados, no se pudo lograr una decisión positiva. Ello originó una situación crítica que finalmente se superó aplazando la resolución sobre el asunto hasta una nueva asamblea extraordinaria que se realizará en Montevideo del 2 al 4 de abril próximo.

En lo que concierne al proyecto de convenio general sobre navegación hubo también importantes diferencias. Se discutió sobre el tipo de acuerdo que se debía tomar: unos —Chile, Paraguay y Perú— preconizaban un proyecto concreto de convenio para someterlo a la consideración de la Comisión Asesora de Transportes (CAT) de la ALALC, mientras otros —Argentina y Uruguay— sostenían que era mejor adoptar una simple "declaración de principios", la cual contendría las bases para el convenio que sería elaborado técnicamente por la CAT. Asimismo se plantearon proposiciones divergentes acerca de la forma en que se reservaría el transporte marítimo intrazonal a las banderas de los países de la ALALC. Las dos fórmulas más importantes en presencia se definen así: Argentina y Chile se inclinan por un sistema de reserva bilateral en cada caso, mientras que Brasil propugna la reserva multilateral, o sea la aplicable a los buques de cualquier país de la Zona.

Aunque el documento que llegó a elaborarse en la asamblea de Montevideo sólo tiene carácter de borrador preliminar, ya que su redacción definitiva se dejó pendiente para la próxima asamblea extraordinaria de abril (la que precederá en dos días a la reunión de la CAT), la reacción hecha pública en los círculos navieros privados y oficiales de Estados Unidos ha sido muy fuerte y significa la continuación de la campaña emprendida en diciembre último (ver Comercio Exterior, diciembre de 1963) por los representantes de varias compañías navieras estadounidenses. En efecto, refiriéndose al borrador de declaración de principios, el "Journal of Commerce" del 3 de febrero último informa que el gobierno de Washington y las líneas navieras norteamericanas y europeas que participan en el comercio exterior latinoamericano se hallan muy preocupadas y que la Federal Maritime Commission y el Departamento de Estado están afrontando el problema, notificando a los países de la ALALC sobre las posibilidades de que Estados Unidos tomen medidas de represalias y estudiando cuáles podrían ser éstas. La misma noticia agrega que el Departamento de Estado giró instrucciones el pasado mes de julio a las embajadas de Estados Unidos en los países de la ALALC para que presentaran notas a los respectivos gobiernos, puntualizándoles las objeciones norteamericanas con la esperanza de que aconsejaran a los armadores nacionales no ir tan de prisa con sus planes de integración.

Se anuncia asimismo en la prensa norteamericana que las empresas navieras promotoras de la protesta contra los planes de integración elaborados, pero todavía no adoptados, por la CAT y la ALAMAR —se trata de Delta Steamship Lines, Gulf & South American Steamship, Morre McCormack Lines y Grace Line— estiman que en 1962 transportaron cargamentos entre puertos latinoamericanos por un valor de casi 3 millones de dólares.

Según el New York Times del 26 de enero, las empresas navieras norteamericanas han advertido que tratarán de que se apliquen medidas de represalia contra las naves de cualquier nación que participe en un programa discriminatorio de transporte marítimo. Los miembros del Comité de Comercio de Washington han declarado por su parte que Estados Unidos podría recurrir a adecuadas medidas de represalia. El contralmirante John Harllee, presidente de la Federal Mari-

time Commission, ha confirmado que las naciones de la ALALC han sido advertidas ya de la posición de Estados Unidos en contra de la discriminación en el transporte por mar.

CRECIERON EN MAS DEL 87% LAS EXPORTACIONES DE URUGUAY A LA ALALC

En 1963 Uruguay consiguió aumentar en 87.18% sus exportaciones a la ALALC, alcanzando así una cifra, sin precedente en el último cuatrienio, de más de 15 millones de dólares. Con ello, la participación de la ALALC en las ventas uruguayas al exterior se elevó al 9.1%. El incremento más notable se registró en las exportaciones a Brasil, las cuales crecieron en más del 200% de un año a otro, pasando de 3.0 millones a 9.7 millones de dólares. En cambio, continuó declinando la exportación argentina, la cual llegó a su punto más bajo en el cuatrienio al no alcanzar ni siquiera el millón de dólares. La considerable expansión de las ventas uruguayas a la ALALC se inscribe en un año de auge de las exportaciones de ese país, las cuales globalmente tuvieron un incremento del 7.67%

Al mismo tiempo las importaciones de Uruguay desde la Zona se redujeron en 6.69%, dentro de una contracción de las compras globales del país en el exterior del 23.06%. Dichas importaciones sumaron 31.7 millones de dólares, cifra que es una de las más bajas del cuatrienio considerado. No obstante la reducción, el porcentaje correspondiente a ALALC respecto a la importación total de Uruguay continuó su evolución creciente, llegando al 18.0%. Resulta curioso subrayar, a la vista de las cifras relativas a la exportación, que el único país de ALALC cuyas ventas a Uruguay disminuyeron fue Brasil. La prensa especializada uruguaya comenta que la disminución de las ventas brasileñas es más aparente que real, debido a una importación clandestina desde dicho país que se estima muy voluminosa. El incremento más significativo en materia de importaciones es el conseguido por Perú, cuyas ventas a Uruguay aumentaron en 157.2%, alcanzando un total de casi 3 millones de dólares. También crecieron en forma importante las exportaciones mexicanas a Uruguay, al pasar de unos 726,000 dólares a más de 1.3 millones.

Como consecuencia de la evolución apuntada en las exportaciones y las importaciones, el déficit de Uruguay con la Zona, que en los tres años anteriores se había mantenido por encima de los 25 millones de dólares, descendió a algo más de 16.7 millones en 1963. Sin duda este resultado contribuirá a aquietar la impaciencia de los empresarios y de las autoridades de Uruguay, reflejada en diversos documentos y declaraciones publicados a lo largo del año pasado, así como en la actitud que los representantes de ese país asumieron en el Tercer Período de Sesiones Ordinarias de la Conferencia de las Partes Contratantes. El hecho de que el incremento de las exportaciones de Uruguay a la ALALC haya sido tan considerable y haya permitido reducir en más del 35% el déficit del país con la Zona, es prueba de que incluso sin los mecanismos especiales aprobados en el último Período de Sesiones de la Conferencia, el intercambio uruguayo con la ALALC tiende a equilibrarse en proporción razonable.

EXPORTACIONES DE URUGUAY A LA ALALC, 1960-1963

(Miles de dólares)

País	1963	% del total	1962	% del total	1961	% del total	1960	% del total
Brasil	9 693.7	5.9	3 006.0	2.0	1 841.9	1.05	307.2	0.25
Colombia	1 657.5	1.0	1 982.6	1.3	537.8	0.3	307.2	0.1
Chile	1 471.2	0.9	924.6	0.6	773.5	0.4	255.8	0.1
Argentina	915.8	0.6	1 625.3	1.0	1 829.7	1.05	2 368.8	1.8
Perú	563.0	0.3	81.3	—	144.8	0.1	85.5	0.1
Paraguay	375.3	0.2	225.9	0.1	520.0	0.3	138.8	0.1
Ecuador	236.8	0.15	132.8	0.1	145.7	0.1	116.3	0.1
México	88.6	0.15	36.1	—	33.4	—	10.1	—
T o t a l e s	15 001.9	9.1	8 014.6	5.2	5 826.8	3.3	3 419.3	2.65

IMPORTACIONES DE URUGUAY DESDE LA ALALC, 1961-1963

(Miles de dólares)

	1963	% del total	1962	% del total	1961	% del total	1960	% del total
Brasil	13 876.0	7.9	20 527.1	8.9	17 527.1	8.5	15 339	6.2
Argentina	9 627.1	5.5	8 626.6	3.5	11 927.3	5.7	9 876	4.0
Perú	2 963.5	1.7	1 152.3	0.5	1 358.2	0.6	592	0.2
Paraguay	2 365.8	1.3	1 737.0	0.7	1 667.7	0.8	1 374	0.5
Chile	1 373.1	0.8	1 136.7	0.5	1 772.2	0.9	1 841	0.8
México	1 324.8	0.7	726.2	0.3	163.9	0.1	208	0.1
Colombia	202.9	0.1	108.7	0.1	97.0	—	—	—
Ecuador	9.9	—	3.6	—	13.4	—	—	—
<i>T o t a l e s</i>	31 743.1	18.0	34 018.2	14.5	34 526.8	16.6	29 230	11.8

ANALISIS DEL INTERCAMBIO COMERCIAL
ENTRE ARGENTINA Y MEXICO

La publicación mensual bonaerense Clarín Económico, del pasado mes de enero, publica un estudio titulado "Argentina, México y la ALADC" en el que, después de exponer los datos generales del comercio exterior mexicano, se subraya que en el intercambio comercial de Argentina con la ALALC México no ha llegado aún a una posición destacada. Comparando las exportaciones argentinas a México en los primeros semestres de 1962 y 1963, el estudio pone de relieve un crecimiento considerable, casi todo él derivado de los productos incluidos en las concesiones negociadas. De un semestre a otro, las ventas argentinas a México pasaron de 341,000 Dls. a 904,000. Los productos de la ganadería, segundo rubro en importancia, fueron comercializados en 98% dentro del régimen de liberación y los manufacturados (primer rubro en importancia) en 77%. Lo fueron íntegramente los productos de la agricultura, forestales y de la minería. En el primer semestre de 1963, la caseína es el producto argentino que ocupa el primer lugar por el valor exportado.

En cuanto a las importaciones argentinas de productos mexicanos, se aprecia igualmente un crecimiento muy considerable, ya que de uno a otro semestre pasaron de 655,000 Dls. a 1.5 millones. Entre ambos períodos aumentó la proporción del valor de los productos liberados con respecto al total importado, desde 63.5% en 1962 a 70% en 1963. El rubro más importante de la importación argentina desde México es el de los productos químicos y el artículo que alcanzó mayor volumen en esa importación fue el de pilas eléctricas, secas, de hasta 1.5 voltios.

EXPORTACIONES ARGENTINAS A MEXICO DE
PRODUCTOS LIBERADOS, POR EL SISTEMA DE LA
ALALC. COMPARADAS CON LAS TOTALES EN
LOS PRIMEROS SEMESTRES DE 1962 Y 1963

(Miles de dólares)

Grupos de artículos	Seis primeros meses de 1962		Seis primeros meses de 1963	
	Total	Libe- rados	Total	Libe- rados
Productos:				
De la ganadería	103	96	347	339
De la agricultura	—	—	48	47
Forestales	115	115	132	132
De la minería	2	2	21	21
De la caza y la pesca	—	—	—	—
Manufacturados	121	93	356	275
<i>T o t a l</i>	341	307	904	814

IMPORTACIONES ARGENTINAS DE PRODUCTOS
MEXICANOS LIBERADOS POR EL SISTEMA DE LA
ALALC, EN LOS PRIMEROS SEMESTRES DE 1962
Y 1963, COMPARADAS CON LAS TOTALES

(Miles de dólares)

Grupos de artículos	Seis primeros meses de 1962		Seis primeros meses de 1963	
	Total	Libe- rados	Total	Libe- rados
Alimentos	3	—	96	96
Tabaco	—	—	—	—
Bebidas	—	—	3	3
Textiles	89	79	46	46
Prod. químicos	306	266	297	270
Papel y cartón	3	—	21	1
Madera	—	—	—	—
Hierro	—	—	12	12
Maquinaria	71	—	255	1
Metales, excluido hierro	122	54	341	177
Piedras, tierras, vidrio y cerámica	—	—	—	—
Combustibles y lubricantes	—	—	—	—
Caucho	—	—	—	—
Otros	61	18	449	443
<i>T o t a l</i>	655	417	1 519	1 048

SE APLAZO LA REUNION SOBRE EL ACUERDO DE
COMPLEMENTACION PARA LA INDUSTRIA
DE AUTOMOVILES

A raíz de que Argentina, Brasil, Chile y Uruguay informaron a la ALALC acerca de su intención de suscribir un acuerdo de complementación para la industria de automóviles (ver Informe Mensual de diciembre último), quedó abierto un plazo de 45 días para la adhesión de todos los otros países miembros interesados en el asunto. El lapso se cumplía el 18 de enero y estaba prevista una reunión para el día 20 del mismo mes a fin de comenzar las negociaciones concretas sobre el acuerdo.

El plazo de suscripción hubo de ser prorrogado por 60 días debido a que varios países que se suponen interesados

—como México, Perú y Colombia— no firmaron el preacuerdo y a que las delegaciones de los países pactantes no parecían estar en condiciones de emprender negociaciones formales.

DECRETO BRASILEÑO QUE FAVORECE A LOS ASTILLEROS NACIONALES

Respondiendo a una ya vieja aspiración de la industria naval del Brasil, el Poder Ejecutivo de ese país expidió recientemente un decreto que obliga a las empresas navieras de capital mixto a encomendar exclusivamente a astilleros que operen en territorio nacional sus pedidos de naves de cualquier tonelaje. Además, dispone que la Comisión de Marina Mercante elabore un programa global que cubra las diversas necesidades de la marina mercante brasileña.

Los representantes de los astilleros brasileños han declarado que el decreto significa la garantía de un trabajo permanente durante mucho tiempo.

Los Astilleros Mauá acaban de anunciar la firma con empresas navieras privadas de un contrato para la construcción de tres buques especializados en el transporte de granos con capacidad de 18,000 toneladas D.W. cada uno, que utilizarán motores diesel de 7,500 H.P. fabricados en Brasil. La Comisión de Marina Mercante participa como financiadora de la operación. Es el primer contrato de este tipo que se firma entre empresas navieras privadas y un astillero brasileño.

LA COMISION ASESORA DE ASUNTOS ADUANEROS DE LA ALALC INICIO SUS TRABAJOS

La Comisión Asesora de Asuntos Aduaneros del Comité Ejecutivo Permanente de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) se reunirá en Montevideo entre los días 17 y 29 de febrero.

De conformidad con lo dispuesto en la Resolución 75 del Tercer Período de Sesiones de la Conferencia que finalizó el 31 de diciembre próximo pasado, esta Comisión deberá realizar los siguientes estudios:

- a) Revisión de la Nomenclatura Arancelaria para la ALALC (NABALALC), a fin de hacerla susceptible de ser adoptada como Nomenclatura Arancelaria Común;
- b) Identificación de los derechos aduaneros y gravámenes de efecto equivalente y de las restricciones aplicados a la importación de cada mercadería en los distintos países miembros de la Zona de Libre Comercio Latinoamericana;
- c) Conversión de esos derechos aduaneros y gravámenes de efecto equivalente en términos ad valorem, con base en el valor CIF de las mercaderías;
- d) Transposición a la NABALALC de los gravámenes y de las restricciones que resulten de los trabajos previstos en las letras b) y c);
- e) Comparación de los gravámenes y restricciones vigentes en cada una de las Partes Contratantes con relación a cada mercadería; y
- f) Otros trabajos que se estimen necesarios para estudiar la posibilidad de establecer una tarifa externa común.

El informe de esta Comisión de Asuntos Aduaneros, como también los resultados de las reuniones de las Comisiones Asesoras de Desarrollo Industrial, de Asuntos Agrícolas y de Asuntos Monetarios, serán examinados por una Comisión Especial de Expertos de alto nivel de cada una de las Partes Contratantes de la ALALC, con la finalidad de proponer en el Cuarto Período de Sesiones de la Conferencia, que se realizará en Bogotá a partir del 5 de octubre próximo, las bases que estime más convenientes para elaborar un programa de coordinación de las políticas económicas y comerciales de los países que integran la Zona de Libre Comercio.

La Comisión Asesora de Desarrollo Industrial se reunirá entre el 20 y 30 de abril próximo; la de Asuntos Monetarios del 11 al 16 de mayo y la de Asuntos Agropecuarios del 25 de mayo al 3 de junio.

La reunión de la Comisión Especial a Nivel de Expertos está fijada para el 15 de junio del corriente año.

Documentos

PROYECTO DE DECLARACION DE PRINCIPIOS DE LA ASOCIACION LATINOAMERICANA DE ARMADORES (ALAMAR)*

LOS armadores latinoamericanos asociados en ALAMAR, reunidos en la Asamblea Extraordinaria celebrada en Punta del Este del 20 al 23 de enero de 1964, han resuelto dirigirse al Comité Ejecutivo Permanente de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, para hacerle conocer los principios de política naviera que han acordado y que a su juicio deben incorporarse al "CONVENIO GENERAL DE TRANSPORTE ACUATICO DE LA ZONA DE LIBRE COMERCIO", a suscribirse entre los países Miembros de la ALALC.

Los principios que se propician son los siguientes:

1) Que siendo uno de los objetivos fundamentales de la ALALC alcanzar la integración económica de los países, corresponde reservar a los buques nacionales de dichos países

el transporte marítimo, fluvial y lacustre de mercaderías entre los mismos.

2) Que a los efectos de esta reserva se estima equitativo otorgar preferencia por partes iguales, a los buques de los países entre los cuales se realiza el intercambio, estableciéndose para los casos en que las bodegas de ambos no fuesen suficientes, un orden de prioridades a favor de los demás países de la Zona, previéndose el tiempo límite dentro del cual deberán encontrarse en posición para cargar los buques favorecidos con la reserva y la forma como se realizarán los ajustes periódicos de las cuotas. No obstante cuando las circunstancias lo requieran, esta distribución podrá ser diferente por acuerdo de las partes.

3) Que sin perjuicio de lo expuesto, es lícito reconocer a cada Parte Contratante el derecho de ceder a otra de las Partes Contratantes, en las condiciones que entre ambas sean acordadas, todo o parte de la cuota de reserva de cargas que a ella le correspondan.

4) Que a fin de facilitar el mejor desenvolvimiento de líneas nacionales que aseguren transportes estables en benefi-

* En la asamblea extraordinaria de la ALAMAR, celebrada en Montevideo, a fines de enero último, se elaboró este proyecto de Declaración de Principios. La decisión sobre el mismo quedó aplazada hasta la siguiente asamblea extraordinaria, prevista para principios de abril próximo.

cio del comercio zonal, puedan los países de la Zona, a título de reciprocidad, conceder a dichas líneas una participación en el transporte de determinados volúmenes de cargas entre puertos intermedios ubicados en el curso de sus itinerarios.

5) Que solamente cuando los países de la Zona carecieran de unidades adecuadas para el transporte de cargas especiales o no tuvieran la disponibilidad de bodegas suficientes para el servicio del comercio zonal, las autoridades competentes nacionales de cada Parte Contratante puedan autorizar dentro de plazos razonables, el transporte de dichas cargas o de las que le falte bodegas, en buques de otros países con acuerdo al régimen de prioridades que se establece en el artículo 11 inciso c).

6) Que cuando el comercio zonal haya aumentado sustancialmente los actuales niveles del intercambio, deberá contemplarse la revisión de las normas de política naviera, con miras a variar las cuotas de participación en el transporte, a fin de facilitar el desarrollo de las líneas de largo recorrido que atiendan tráficos intermedios.

7) Que la aplicación de la reserva no signifique discriminación de carga, ni rechazo injustificado de embarques, ni cobro de fletes excesivos, ni concesiones de rebajas que constituyen prácticas de competencia destructiva o injusta que perturben la participación de otras banderas de los países de la Zona.

8) Que los buques de la Zona tengan en cada país el mismo tratamiento de las naves de dicho país dedicadas al tráfico zonal, en el sentido expresado en el artículo 1o., inciso a) de la resolución No. 46/II de ALALC.

“Las naves nacionales de los países de la ALALC, que transporten mercaderías y personas entre ellos, recibirán igual tratamiento que las naves nacionales de la misma categoría, en cada uno de dichos países, tanto en materia de trámites portuarios, aduaneros y operacionales, como en el pago de derechos de navegación, sanidad, atraques y estadías y otros gravámenes que no correspondan al pago del costo de servicios que se presten a las naves.”

9) Que deben incluirse disposiciones que aseguren la nacionalidad del capital de las empresas navieras de los países de la Zona y la autenticidad de las banderas.

10) Que podrá acordarse la asimilación a buques nacionales de naves arrendadas, siempre que cumplan determinadas exigencias y requisitos para impedir que, por vía de este legítimo recurso, los filtren en el transporte del intercambio zonal intereses extraños a la Zona, o se produzcan por este medio crecimientos de flotas en desproporción al volumen de su respectivo comercio zonal.

11) Que a ese efecto se estima necesario disponer, entre otras cosas, el cumplimiento de las siguientes condiciones:

a) Que la prerrogativa se reserva exclusivamente a los propietarios de buques nacionales;

b) Que se establezcan normas que regulen que el armador propietario no supere por medio de este procedimiento cierta proporción de su tonelaje propio;

c) Que se establezca para la contratación un orden de prioridades, acordándose preferencia, en igualdad de condiciones, en primer término a los buques de los países integrantes de la ALALC; en segundo término, a las banderas de los demás países latinoamericanos; en tercer término, a los buques de los demás países americanos y, en cuarto término, a los buques de los países no americanos;

d) Que dentro de los diversos tipos de arrendamiento se acuerde siempre prioridad al buque tomado “a cascodesnudo”, que utilice tripulaciones nacionales;

e) Que las autoridades competentes de cada país aprueben los arrendamientos por un plazo razonable, a los efectos

de asegurar que la contratación consulte los intereses del país en relación a su intercambio comercial zonal y se encuentre dentro de la proporción de reserva que corresponda a su respectiva bandera.

12) Que deben propiciarse medidas destinadas a favorecer la estabilidad y desarrollo de las marinas mercantes de los países integrantes de la ALALC, procurando especialmente se facilite la renovación de sus naves obsoletas y la reducción de los actuales costos de explotación.

13) Que a los fines de lograr la disminución de los costos de explotación que permitan un abaratamiento de los fletes en beneficio de la economía de los países miembros de la ALALC, se debe no sólo tener en cuenta la necesaria mecanización de las instalaciones portuarias, tiempo de carga y descarga, mejoramiento y abaratamiento de los servicios de estiba, mejoramiento de las condiciones de navegabilidad de los ríos y canales, así como los sistemas de balizamiento de los mismos, precio de los combustibles y abastecimientos, mejores accesos a los puertos, eliminación de gravámenes y trabas a la libre y oportuna transferencia de los fletes, reducción de los trámites y aranceles consulares, unificación y simplificación de los sistemas aduaneros y de despacho, sino también, la incidencia que sobre dichos costos tienen en algunos países las excesivas dotaciones de los buques.

14) Que a los fines de asegurar la vigencia de estos principios en el orden internacional, se estima imprescindible adoptar adecuadas medidas de control y un régimen de penalidades para quienes incurran en infracción, admitiéndose, además, la posibilidad de que un país suspenda el tratamiento de reciprocidad a otro, cuando éste no haya cumplido con los requisitos del Convenio, quedando la resolución definitiva del diferendo a la decisión de una Conferencia de la ALALC.

15) Que es conveniente dejar aclarado que ninguna de las estímulos del “CONVENIO DE TRANSPORTE ACUÁTICO DE LA ZONA DE LIBRE COMERCIO” podrá interpretarse como una restricción al derecho de cada Parte Contratante a regular su transporte de y a países extrazonales en la forma que mejor consulte sus intereses.

16) Que los asociados de ALAMAR aprecian en su alto valor las gestiones que la ALALC viene realizando ante los gobiernos que la integran para la adopción inmediata de medidas tendientes a lograr acuerdos sobre política comercial de producción e integración, como una manera eficaz de promover el necesario aumento del intercambio, por ser ésta la única base para que las flotas mercantes cumplan su cometido en condiciones satisfactorias, en cuanto a la eficiencia de sus servicios y a su estabilidad.

La Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (ANCAP) conjuntamente con los armadores Administración Nacional de Puertos (ANP), Montemador Sociedad Anónima, Reguaci & Voulminot, S. A., Sandena, S. A., Naviera Comercial, S. A., y Compañía Uruguaya de Navegación y Transportes Aéreos, S. A. (CUNYTASA), formulan a la presente Declaración de Principios la siguiente reserva:

“Los países que no dispongan de petróleo de producción nacional, tendrán derecho a transportar el total de sus importaciones de dicho producto y sus derivados, provenientes de la Zona, en buques tanques propios o fletados, de acuerdo con el orden de prioridad a que se refiere el artículo 11, inciso c).”

Los Armadores Estatales brasileños Flota Nacional de Petroleros ((FLONAPE), Lloyd Brasileiro, Compañía de Navegação Costeira, A. P., Servicio de Navegação Bacia de Prata (NBP) y Servicio de Navegação Amazonia Porto do Pará (SNAPP), formulan la siguiente reserva:

“Que se abstendrán de considerar cualquier cuestión de la presente Declaración de Principios que involucre cuestiones de bilateralidad o multilateralidad, que consideren resorte de los gobiernos.”