

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"ACATLAN"



LA LABOR DE LA ASOCIACION LATINOAMERICANA DE
ARMADORES (ALAMAR) EN FAVOR DEL DESARROLLO DE LA
MARINA MERCANTE LATINOAMERICANA Y DEL COMERCIO
INTERNACIONAL REGIONAL

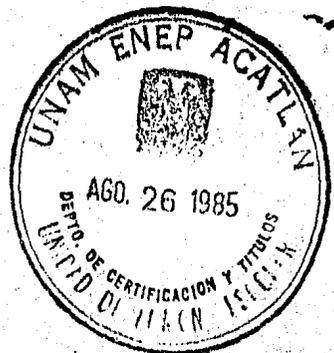
T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A:

MERCEDES DEL CASTILLO VELASCO GUTIERREZ

Mexico, 1985.





Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE GENERAL

Pag.

INTRODUCCION.....	1
CAPITULO I: ANTECEDENTES HISTORICOS	
1.- CONFERENCIA DE LA ASOCIACION LATINOAMERICANA DE LIBRE COMERCIO (ALALC) DE MONTEVIDEO, julio 1960.....	2
2.- LA RESOLUCION 45 DEL SEGUNDO PERIODO DE SESIONES DE LA REUNION DE EXPERTOS EN TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL DE LA ALALC (octubre 1962), Y EL PRIMER ENCUENTRO DE ARMADORES LATINOAMERICANOS EN VINA DEL MAR, CHILE (julio de 1963).....	8
3.- LA CONFERENCIA DE MONTEVIDEO DE 1980 QUE INSTITUYO LA ASOCIACION LATINOAMERICANA DE INTEGRACION (ALADI).....	13
CAPITULO II: LA ASOCIACION LATINOAMERICANA DE ARMADORES (ALAMAR), ANALISIS DE SUS ESTATUTOS.....	
1.- OBJETIVOS.....	18
2.- MIEMBROS.....	19
3.- ESTRUCTURA: Organos y Funciones.....	21
A) LA ASAMBLEA GENERAL.....	26
a) LA ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA.....	27
b) LA ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA.....	28
B) EL DIRECTORIO.....	31
C) EL PRESIDENTE.....	35
D) EL VICEPRESIDENTE EJECUTIVO.....	35
E) EL SECRETARIO GENERAL.....	37
F) LA COMISION REVISORA DE CUENTAS.....	37
G) LAS CONFERENCIAS GENERALES.....	38
H) REFORMAS A LOS ESTATUTOS Y DISOLUCION DE LA ASOCIACION.....	38
I) DISPOSICIONES GENERALES.....	39
CAPITULO III: ALAMAR Y LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES.....	42
CAPITULO IV :ALAMAR Y EL TRATADO DE TRANSPORTE POR AGUA DE LA ALALC (resolución 44 de 1962).....	65
CAPITULO V :IMPORTANCIA DE ALAMAR PARA EL COMERCIO EXTERIOR LATINOAMERICANO Y MEXICANO.....	80
CAPITULO VI :LOGROS DE ALAMAR Y SUS PERSPECTIVAS.....	94
CONCLUSIONES.....	102
ANEXOS:.....	
A) ESTATUTOS DE ALAMAR.....	103
B) TRATADO DE TRANSPORTE POR AGUA DE LA ALALC.....	125
C) DOCUMENTACION BASICA PARA LA RECEPCION Y DESPACHO DE BUQUES.....	148
BIBLIOGRAFIA.....	164

I N T R O D U C C I O N

Tomando en consideración que el 90% del comercio exterior de Latinoamérica se realiza a través de la vía marítima y el 10% a través de la vía terrestre, y que los países sudamericanos Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay y Uruguay, por su situación geográfica, realizan su comunicación a través de las vías fluviales, especialmente el Río de la Plata y sus afluentes, en el presente trabajo analizaré a la Asociación Latinoamericana de Armadores, ALAMAR.

ALAMAR es una Asociación surgida en el seno de la ALALC que agrupa a más de 50 empresas navieras privadas latinoamericanas dedicadas al transporte marítimo de mercancías; con lo cual contribuyen al mejor desempeño de las marinas mercantes latinoamericanas, su comercio exterior, y por ende, su desarrollo integral.

Primeramente se hará un estudio de sus antecedentes históricos, cómo se constituyó, sus estatutos, objetivos, miembros y estructura, así como la importancia que ha adquirido ante los diversos organismos internacionales; analizaremos también su participación en el Tratado de Transporte por Agua de la ALALC, al cual dedicaré un capítulo especial, así como su importancia para el desarrollo del comercio exterior latinoamericano en general, y de México en particular, sus logros y perspectivas.

I ANTECEDENTES HISTORICOS.

1.- CONFERENCIA DE LA ASOCIACION LATINOAMERICANA DE LIBRE COMERCIO (ALALC) DE MONTEVIDEO, julio 1960.

Al término de la II Guerra Mundial, las principales preocupaciones a nivel internacional giraban en torno al orden político y al logro de un equilibrio internacional de poder, considerando principalmente los intereses de las grandes potencias, tomando en cuenta básicamente los deseos de independencia política de los países en vías de desarrollo y relegando a un segundo plano el logro de mejores niveles de bienestar económico.

Durante algún tiempo, los países latinoamericanos experimentaron un gran auge en su comercio exterior, debido a la acumulación de divisas derivadas de la imposibilidad de importar muchos productos durante el conflicto bélico; sin embargo, los términos de intercambio dentro del sistema económico internacional habrían de provocar un deterioro constante para el comercio internacional de los países en vías de desarrollo (1).

La toma de conciencia respecto de los asuntos económicos internacionales de estos países, se hizo manifiesta en el seno de la Organización de las Naciones Unidas, a través del establecimiento de comisiones tendientes a resolver problemas de carácter económico en diversas regiones del mundo y cuyo objetivo principal era la cooperación internacional en este ámbito.

(1) Varios autores, "Derechos Económico Internacional". Ed. Fondo de Cultura Económica. P.p. 71 . México, 1972.

Según analiza Seara Vázquez (2), en esta situación, los países latinoamericanos decidieron intentar extender los mercados en el plano regional, realizando concesiones de ventajas arancelarias y estimulando el desarrollo de los mercados latinoamericanos, a través de la Comisión Económica para América Latina -- (CEPAL), la cual encaminó sus esfuerzos al logro de estos propósitos.

Lo anterior motivó que se sucedieran diversas reuniones entre los países latinoamericanos a nivel gubernamental, con miras a la creación de un Mercado Común Latinoamericano, instrumento mediante el cual se impulsaría el desarrollo de las economías latinoamericanas mediante el establecimiento de una zona de libre comercio.

Todas estas circunstancias, dieron origen a la firma del Tratado de Montevideo, el 18 de febrero de 1960, que instituyó la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), por parte de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay; México y Colombia lo suscribieron posteriormente. La finalidad perseguida por este Tratado era acelerar el proceso de desarrollo de América Latina mediante la liberación de los intercambios comerciales y el establecimiento gradual de un Mercado Común Latinoamericano.

La liberación del intercambio comercial se refiere a "... que en un plazo máximo de 12 años, según el artículo 2 del Tratado de Montevideo, la zona de libre comercio deberá quedar perfeccionada, eliminando totalmente de forma gradual, los gravámenes y restric-

(2) Modesto Seara Vázquez. "Tratado General de la Organización Internacional". Ed. Fondo de Cultura Económica, P.p. 913. México, 1974.

ciones de todo orden que incidían sobre la importación y exportación de productos originarios de cualquier parte contratante" (3).

Dado que se había previsto que estos objetivos, a los que se les había fijado un plazo de 12 años no se iban a cumplir por la vislumbrante situación económica de los países latinoamericanos, se amplió el plazo, por medio del Protocolo de Caracas - de 1969, a 8 años más, hasta el 31 de diciembre de 1980, fecha en la que posteriormente se instituiría la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), en sustitución de la ALALC.

Para el logro del desarrollo de las economías de los países latinoamericanos, desde la firma del Tratado de Montevideo de 1960, se vislumbró la necesidad apremiante de estudiar los problemas relacionados con el transporte marítimo de mercancías -- dentro de la zona, factor fundamental para el desarrollo del comercio exterior de dichos países, ya que el propio Tratado no se detuvo en esta cuestión. Por otra parte, existía la necesidad de que en el menor tiempo posible se contara con un transporte económico y estable, que facilitara la previsible expansión comercial derivada del cumplimiento del Tratado de Montevideo.

En diciembre de 1961 (4), el Comité Provisional del Tratado reunido en Montevideo, recomendó la formación de un grupo de expertos, integrado por un representante de cada uno de los --

(3) Modesto Seara Vázquez. Op. cit. P.p. 916 a 919.

(4) "Compendio de Transporte Marítimo Latinoamericano 1960-1965". Ediciones ALAMAR. Segunda Edición. P.p. 10 a 25 Vol. 1. Uruguay, 1970.

miembros subscriptores, cuya tarea consistía en encargarse permanentemente del estudio de los problemas relacionados con el transporte marítimo, fluvial, lacustre y terrestre de la zona.

La reunión de expertos se llevó a cabo en Julio de 1962, convocada por el Comité Ejecutivo de la ALALC, en la resolución 16 de fecha 24 de mayo del mismo año.

A esta reunión asistieron delegaciones representantes de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay, representantes de la Comisión Económica para América Latina y del Banco Interamericano de Desarrollo.

Entre otras, las resoluciones aprobadas se refieren a:

- La participación de los países miembros en el transporte marítimo y fluvial de los productos de intercambio zonal.
- Fomento del transporte marítimo regional.
- Modalidades operativas de los puertos en los diferentes países para la unificación, agilización, y reducción de los documentos requeridos para el transporte.
- La necesidad de modernizar y armonizar las diferentes legislaciones entre la mayoría de los países de la zona.
- Fijación de tipos de fletes y la regularidad de los transportes.
- Costo de abastecimiento de lubricantes y combustibles.
- Liberación de impuestos en general.
- El enclaustramiento territorial.
- Convocar y coordinar reuniones de expertos en transporte aéreo y terrestre.
- Uniformar los términos que se emplean en el transporte marítimo, fletes y servicios.
- La importancia de los puertos para el servicio de comercio entre los países signatarios de la ALALC.

- Y, principalmente, "Recomendar al Comité Ejecutivo Permanente que promueva, en el más breve plazo posible, entendimientos tendientes a concretar la constitución de una asociación integrada por los armadores de los Países Miembros de ALALC, la cual, además de otros fines a ser fijados en su instrumento consecutivo, colabore con los órganos de la ALALC en el constante perfeccionamiento de las condiciones de transporte intrazonal".

La existencia de una organización integrada por representantes de los armadores de los países miembros de la ALALC, contribuiría a facilitar la formulación de un sistema eficaz, para el desarrollo del comercio intrazonal.

Durante su segundo período de sesiones (5), en octubre de 1962, los expertos en transporte marítimo, recomendaron la celebración de un convenio que contemplara los principios fundamentales de la política de transporte marítimo y fluvial de la zona, que posteriormente se vería coronado con la firma del Tratado de Transporte por Agua de la ALALC en 1966, el cual revisaremos posteriormente.

En la resolución 45 II adoptada en el mismo período de sesiones, dada la necesidad de definir, ordenar y armonizar los estudios relacionados con el transporte marítimo y fluvial, se hace imprescindible la creación de organismos autónomos a escala regional, y se encomienda al Comité Ejecutivo Permanente, la creación, bajo su dependencia, de una Comisión Asesora de Transportes (CAT).

(5) "Compendio ... 1960-1965". Op. cit. P.p. 26 a 52.

En enero de 1963, por medio de la resolución 27 del Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC, se creó, con carácter de permanente, la Comisión Asesora de Transportes (CAT), integrada -- por un representante de cada una de las partes contratantes del Tratado de Montevideo, entre cuyas atribuciones se encontraban las siguientes:

- Estudiar permanentemente los problemas de transporte de la ALALC.
- La integración gradual de los transportes marítimos y fluviales de la zona mediante la utilización de naves nacionales de ésta.
- Unificar la legislación marítima y portuaria de los países de la zona.
- Simplificar los trámites y documentación para la recepción y despacho de buques.
- La adopción de una fórmula única para los conocimientos de embarque que amparan el transporte marítimo de cargas entre los puertos de los países contratantes.
- Promover la coordinación de estadísticas de transporte exterior.
- Una nomenclatura uniforme de términos aplicables a las operaciones marítimas y portuarias.

Además de la preparación del primer Anteproyecto de Convenio General de Transporte Acuático, la CAT, en su primera reunión, en junio de 1963, adoptó varios acuerdos, aprobados en abril de 1964 por el Comité Ejecutivo Permanente:

- "Se proponga a las Partes Contratantes autoricen el aprovisionamiento de combustibles a los precios internacionales, libres de gravámenes.
- Se suministre, por las Partes Contratantes, información sobre gravámenes de fletes y operaciones marítimas.

- Se compilen estadísticas sobre comercio zonal, fletes, seguros y costos de carga y descarga.
- Se realice una encuesta sobre organizaciones portuarias de la zona.
- Se adopten acuerdos para servicios combinados con transbordo en determinados puertos.
- Se adopten fórmulas que permitan unificar las cláusulas de los conocimientos.
- Se estudie la posibilidad de otorgamientos recíprocos por las Partes Contratantes de facilidades operativas portuarias que incluyan zonas francas, depósitos adecuados, etc.
- Se estudie especialmente lo relacionado con el abaratamiento de los fletes y la regularidad y frecuencia de los servicios de transporte marítimo y fluvial".

Todas estas propuestas y recomendaciones de la primera reunión de expertos en transporte marítimo y fluvial, y posteriormente - de la CAT, como lo veremos posteriormente, son la base de todos los trabajos que ha realizado ALANAR a lo largo de su existencia.

- 2.- LA RESOLUCION 45 DEL SEGUNDO PERIODO DE SESIONES DE LA REUNION DE EXPERTOS EN TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL DE LA -- ALALC (octubre 1962), Y EL PRIMER ENCUENTRO DE ARMADORES LATINOAMERICANOS EN VIÑA DEL MAR, CHILE (julio 1963).

La misma resolución 45 que diera vida a la Comisión Asesora de Transportes en octubre de 1962, sugirió:

"Las Partes Contratantes darán los pasos necesarios para propiciar, por parte de las empresas navieras privadas y estatales de sus respectivos países:

- a) La organización de una asociación de armadores de la Zona -- de Libre Comercio, para procurar el desarrollo y establecer la coordinación de los servicios de transportes marítimos en forma de hacerlos más eficientes, de obtener su mayor rendimiento y de contribuir a la promoción del intercambio comercial intrazonal".

Derivada de esta resolución, y a instancias de la Asociación Nacional de Armadores de Chile, se llevó a cabo el primer encuentro de Armadores Latinoamericanos entre el 12 y 15 de julio de -- 1963, en Viña del Mar, Chile (6).

A este encuentro acudieron representantes nacionales de 36 empresas navieras de Argentina, Brasil, Colombia, México, Paraguay, Perú, Uruguay, representantes de la ALALC, de la CEPAL, y, por supuesto, de Chile.

Por unanimidad de los asistentes, aprobaron la constitución de la Asociación Latinoamericana de Armadores, ALAMAR, el 13 de julio de 1963.

En este primer encuentro, se fijó la sede permanente de la Asociación en Valparaíso, Chile, aunque actualmente es Montevideo, Uruguay; se aprobaron sus Estatutos y se especificó el reglamento del encuentro, en el que tendrían derecho a participar los armadores o personas asignadas por agrupaciones de armadores o por empresas navieras de los países signatarios del Tratado de Montevideo.

(6) "Compendio... 1960-1965". Op. cit. P.p. 53 a 63.

Esta primera reunión se llevó a cabo por medio de varias ponencias presentadas por los delegados asistentes, en las que - principalmente manifiestan su conformidad con las recomendaciones sugeridas por la Comisión Asesora de Transportes de la ALALC, en materia de transporte marítimo, fluvial y lacustre:

- Contratación de personal embarcado y no embarcado que realice tareas afines con la explotación comercial de las naves. (ponencia no. 11)
- Administración de los puertos por parte del sector naviero -- nacional para la solución de los problemas portuarios de sus propios países. (ponencia no. 13)
- Unificación de los documentos relacionados con las operaciones que origina el transporte por agua. Recomendación que posteriormente culminaría con la adopción de una Documentación Uniforme para la Recepción y Desarrollo de Buques, en 1969, y que prevee el propio tratado de Montevideo en su artículo 49 apartado h. (ponencia no. 14)

Además fueron fijados sus objetivos, patrimonio, duración de la Asociación y su administración, lo cual revisaremos posteriormente.

La Primera Asamblea General de ALAMAR (7), se llevó a cabo en la Ciudad de México en noviembre de 1963, en la cual , además de acordar recomendaciones generales sobre transporte marítimo, se pidió al Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC, su participación en las reuniones de la CAT. (ponencia no. 22)

A partir de la aprobación formal de esta petición, ALAMAR co laboró estrechamente con la CAT en todos los trabajos, principal

(7) "Compendio... 1960-1965". Op. cit. P.p. 72y77.

mente en lo referente al Convenio de Transporte por Agua, y los principios de Política Naviera de Punta del Este.

La celebración de la Segunda Asamblea General (3), se llevó a cabo en Río de Janeiro, Brasil, en noviembre de 1964 y en -- ella, al igual que la anterior, se aprobaron diversas ponencias:

- La organización de Conferencias de Fletes Zonales. (ponencia no. 34)
- Que el tratado de Mercancías entre Brasil, Perú, Colombia y Ecuador, a través del Río Amazonas, se realice preferentemente en buques nacionales pertenecientes a empresas de dichos países. (ponencia no. 36)
- Interconexión de los sistemas hidrográficos de los ríos Amazonas y de la Plata, para lo cual se acordó la constitución de una comisión permanente para asuntos técnicos de navegación interior de América Latina. (ponencia no. 38)
- La organización de un sistema estadístico uniforme, referente a las actividades navieras de la zona. (ponencia no. 40)

A partir de ésta, se han llevado a cabo más de 20 asambleas generales, es decir, cada año, ininterrumpidamente, se han celebrado con la participación de destacadas personalidades del medio marítimo tanto de la zona latinoamericana, así como de otras partes del mundo.

Todas ellas, con el propósito de cumplir los objetivos para los cuales fue creada: contribuir al proceso de integración latinoamericana, poniendo a su servicio un sistema de transporte marítimo independiente, que responda tanto desde el punto de vista económico, así como jurídico, político y social a los intereses de los países de la ALALC (ahora ALADI, como lo veremos a lo largo del presente trabajo).

(8) "Compendio... 1960-1965". Op. cit. P.p. 97 a 99.

Siendo que en sus inicios eran solamente 36, ALAMAR reúne, actualmente, a más de 50 empresas armadoras latinoamericanas, representantes de casi todos los países sudamericanos y de México (Surinam y Guayana, ahora independientes, no se han adherido a ella), abarcando más del 90% del territorio, población y producto bruto de América Latina, lo que consideramos es un logro muy importante.

Además, es menester hacer hincapié en el logro de su subsistencia, a pesar de que en 1980, formalmente desapareció la ALALC, (ahora ALADI). Desde su fundación, fue reconocida oficialmente como un órgano asesor en cuestiones de transporte marítimo de la ALALC y reconocida, por Naciones Unidas, como un organismo internacional no gubernamental desde 1966 a la fecha.

Como hace notar Salgado y Salgado (9): con la creación de ALAMAR se unieron los intereses de todas las empresas navieras iberoamericanas en uno solo: dar servicio estable y regular para transportar todo el comercio exterior de la zona... (ya que) el deseo de integración económica, política y social de latinoamérica ha estado latente desde el momento mismo de la conquista española, y no es hasta que los pueblos latinoamericanos decidieron por sí mismos unificar sus esfuerzos y lucharon por la comprensión mutua es que se puede afirmar que se inicia el período efectivo de integración, que es todavía incipiente.

Así, a pesar de que el Tratado de Montevideo nada preveía en su capítulo referente a la política de transportes y comunicaciones, durante la primera reunión de las partes contratantes celebrada en Montevideo en septiembre de 1961, se percataron de que era necesario revisar el problema del transporte en la ALALC, para complementar la integración económica.

(9) José E. Salgado y Salgado. "El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana". U.N.A.M. Tesis profesional. P.p. 310 a 357. México, 1967.

Con ese fin, se instituyó el grupo de expertos en transporte marítimo y fluvial, lo cual dio como resultado la creación de la CAT, con la preparación de un Proyecto General de Acuerdo de Transporte Marítimo, la declaración de una política naviera uniforme y, principalmente, la creación de ALAMAR, la cual, gracias a la realización constante y paulatina de sus objetivos, ha dado por resultado el que las empresas armadoras, las cuales, al fin y al cabo, son las que realizan el transporte de mercancías directamente a otros países, hayan alcanzado beneficios inmediatos, pero sobre todo, el más importante alcance de política naviera, la unión y mutua comprensión, lo que permitirá contribuir efectivamente a la integración de Latinoamérica.

3.- LA CONFERENCIA DE MONTEVIDEO DE 1980 QUE INSTITUYO LA ASOCIACION LATINOAMERICANA DE INTEGRACION, ALADI.

Resulta interesante mencionar la manera en que la Conferencia de Montevideo de 1980 sustituye por completo a la ALALC, así como la situación en que queda ALAMAR.

El Tratado de Montevideo de 1960, por medio del Protocolo de Caracas de 1969, amplió por 12 años más el plazo para lograr los objetivos de la ALALC (aparte de los 8 años que se habían fijado inicialmente), es decir, hasta 1980; estos objetivos eran principalmente, la liberación de los intercambios comerciales entre los países de la zona latinoamericana y el establecimiento gradual de un Mercado Común Latinoamericano.

Por este motivo, durante 1979, se llevaron a cabo una serie de reuniones de grupos de trabajo y seminarios a nivel oficial en el seno de la propia ALALC, con la finalidad de analizar los factores que habían conducido a su estancamiento, llegando a la conclusión de que:

- A pesar de los logros alcanzados en materia de crecimiento y diversificación de las corrientes de comercio intrazonal, la disparidad en los niveles de desarrollo de los países miembros, impidió avanzar rápidamente en el logro de los objetivos del Tratado de 1960.
- Este desequilibrio en el desarrollo de los países se acentuó ya que fueron ineficaces los mecanismos utilizados para compensarlos.
- Los acuerdos de complementación industrial entre las economías de la zona no fueron efectivos, y se convirtieron en simples mecanismos de desgravación arancelaria, utilizados en la mayoría de los casos por empresas transnacionales, con sucursales en los países signatarios de los acuerdos.
- La insuficiencia estructural de los países menos desarrollados les impidieron aprovechar los mecanismos previstos en su favor.
- El objetivo principal del tratado, que era el perfeccionamiento de una zona de libre comercio, resultó incompatible con las diferencias de niveles de desarrollo, y con la inestabilidad de las políticas económicas de los países miembros.

En resumen, se decía que la diferencia en los niveles de desarrollo en los países de la ALALC, la inestabilidad política y la insuficiencia estructural, impidieron a los países miembros aprovechar los mecanismos que se habían previsto para lograr el desarrollo económico de la región, por lo que tuvieron que recurrir a otros instrumentos que resultaron más eficaces como los acuerdos bilaterales, que permitieron el continuo crecimiento de comercio exterior entre los países latinoamericanos.

Posteriormente (10), se llevaron a cabo 2 reuniones negociadoras, la primera en marzo de 1980, y la segunda en mayo del mismo año, "... para definir los elementos que configurarían la estructura y funcionalidad operativa del nuevo esquema de integración regional", ya que, debido a la pluralidad, heterogeneidad y, distancias económicas y políticas características de Latinoamérica, era imposible una marcha simultánea hacia un proceso de integración global.

En estas circunstancias, se hacía necesario dotar al sistema de la necesaria flexibilidad y multiplicidad que facilitara la vigencia de acciones de integración, con instrumentos que aseguraran la convergencia y los tratamientos diferenciales según el desarrollo relativo de los países de la zona.

Finalmente, se llevó a cabo la celebración de la XIX Conferencia Extraordinaria de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo de 1960, en Acapulco, México, en junio de 1980 que instituye la Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI.

Su principal objetivo es el establecimiento en forma gradual de un Mercado Común Latinoamericano, a largo plazo, objetivo que también figuraba en el tratado de 1960 y que, a la fecha, no ha podido cumplirse.

Sus principios son: pluralismo, convergencia, flexibilidad, -tratamiento diferencial y la multiplicidad (11).

- El pluralismo es aceptar que los países latinoamericanos puedan llegar a acuerdos comerciales en aras del aumento del desarrollo económico y social, sin hacer objeciones de los sistemas políticos de cada país o los sistemas de conducción económica --

(10) Banco Interamericano de Desarrollo. "Integración Latinoamericana". Revista Mensual del INTAL No. 59 P.p. 11 a 17 Argentina, 1981.

(11) ALAMAR, "Décimo Séptima Asamblea General Ordinaria". P.p. - 177 y 178. Ediciones ALAMAR, Uruguay, 1981.

dentro de cada país.

- La convergencia es hacia dos grandes objetivos; uno la convergencia hacia la multilateralidad, es decir, todo lo que se haga parcialmente debe hacerse con la idea o la posibilidad de transformarse en algo multilateral y no quedar anquilosado en algo parcial o bilateral. Y la otra es, la convergencia hacia el Mercado Común Latinoamericano.
- El principio de flexibilidad incluye la aceptación de firmas -- de acuerdos y tratados parciales o sea, entre dos o más países.
- El tratamiento diferencial es el principio que asegura a los países de menor desarrollo económico relativo a una cantidad de ventajas para que puedan equilibrar su situación relativamente desventajosa.
- La multiplicidad es la multiplicidad de formas instrumentales de lograr el incremento del comercio.

Los planteamientos del nuevo tratado, están de acuerdo a la realidad que viven los países latinoamericanos, ya que recogen las experiencias del fracaso del tratado de 1960, pero al igual que éste, no hacen referencia al transporte marítimo, que es el medio más importante de los países de la zona para realizar el intercambio de mercancías.

Esto constituye un error gravísimo, ya que a pesar de que se ha revisado el tratado anterior, desafortunadamente no toma en consideración esta forma de transporte tan importante para Latinoamérica; lo que queda por hacer, es formar comités y organizaciones especializadas que funcionen al margen de la organización global que es la ALADI.

Esto no representaría en forma alguna una traba o inconveniente para que ALAMAR continúe cumpliendo con sus objetivos, puesto que a pesar de la problemática actual de crisis de los países latinoamericanos, tanto a nivel social, como económico y político, ALAMAR ha subsistido y continúa realizando sus labores a nivel empresarial del armamento latinoamericano.

Aún cuando la ALALC ha desaparecido, ALAMAR ha llegado a ser una organización independiente y con vida propia, que no depende de otra para subsistir, gracias al esfuerzo y deseos de los armadores latinoamericanos por lograr una verdadera integración -- y desarrollo de las economías de sus países.

Inclusive, gracias a los esfuerzos de ALAMAR, se ha logrado la firma de un Acuerdo Básico de Cooperación de la ALADI con ésta, lo que se traduce en una prueba latente de los deseos de -- ALAMAR para lograr el desarrollo económico de los países latinoamericanos y de su comercio exterior, poniendo a su servicio un transporte marítimo y fluvial eficiente.

La ALALC ha jugado un papel importante dentro de las actividades que realiza ALAMAR, ya que todos los estudios y trabajos de ésta, así como de la Comisión Asesora de Transportes, son la base de todas las labores que lleva a cabo en materia de transporte marítimo.

II LA ASOCIACION LATINOAMERICANA DE ARMADORES (ALAMAR), ANALISIS DE SUS ESTATUTOS.

La Asociación Latinoamericana de Armadores ALAMAR, quedó - constituida como tal el 13 de julio de 1963 al realizarse el - primer encuentro de armadores en Viña del Mar, Chile.

Dicha reunión se llevó a cabo a instancias de la Asociación Nacional de Armadores de Chile y fue consecuencia de la resolución 45, adoptada por los expertos en transporte marítimo y fluvial de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) durante su segundo período de sesiones celebrado en octubre de 1969 en la Ciudad de México.

La aprobación de los estatutos de la Asociación se llevó a cabo el 15 de julio de 1963 en base a los Proyectos de Estatutos para la Federación Internacional de Armadores Latinoamericanos, presentado por la firma argentina del Bene, S.A., el Anteproyecto de Estatuto de la Asociación de Armadores de la Zona de Libre Comercio, de origen argentino, y tomando como base el anteproyecto presentado por la Asociación Nacional de Armadores de Chile.

Las delegaciones de los países asistentes, en representación de las empresas armadoras, fueron Argentina, Brasil, Colombia, Chile, México, Paraguay, Perú, Uruguay, y representantes de la ALALC, y de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL).

Desde la adopción de los estatutos de ALAMAR, éstos en esencia no han variado en su fondo, en comparación con los estatutos

aprobados por la Asamblea Extraordinaria No. XII celebrada en -- Rfo de Janeiro, Brasil, el 16 de octubre de 1931, que son los -- que se mantienen vigentes a la fecha, a pesar de las modificaciones de forma que se han llevado a cabo a través de la historia de la Asociación.

En el final de este trabajo se encontrará el Anexo "A" correspondiente a los estatutos de ALAMAR.

Anteriormente, en los estatutos de 1963, se estableció como sede permanente de la Asociación de la Ciudad de Valparaíso, Chile, pero hoy día, la sede es (1) la ciudad de uno de los países que determine la Asamblea General, teniendo su domicilio en cada uno de los países a que pertenezcan sus asociados. Las Oficinas Generales de ALAMAR se encuentran en Montevideo, Uruguay.

ALAMAR se rige por sus estatutos, que están contenidos en -- 13 Títulos, 48 Artículos y una disposición especial, y tendrá -- una duración de 99 años a partir de la fecha en que fue creada(2).

1.- OBJETIVOS

Los objetivos por los cuales se define la Asociación son (3):

- a) "Promover una política tendiente al desarrollo, intensificación, coordinación y racionalización del transporte marítimo, fluvial y lacustre entre los países a que pertenezcan -- sus asociados y procurar que sus marinas mercantes tengan la capacidad necesaria para atender el transporte de su intercambio zonal y de una cuota substancial de su comercio exterior extrazonal asegurando la corriente normal y continua de sus exportaciones e importaciones, mediante servicios eficientes y adecuados que contribuyan al desarrollo económico de sus -- pueblos;

(1) (2) (3) Ver Anexo "A". Arts. 2º, 3º y 4º. P.p. 104.

- b) Colaborar con la ALADI y otros organismos en el constante perfeccionamiento de las condiciones del transporte zonal y extrazonal;
- c) Realizar estudios e investigaciones sobre problemas relacionados con las actividades marítimas, fluviales, lacustres y portuarias;
- d) Estimular, proteger y representar los intereses generales de sus Asociados;
- e) Auspiciar el régimen de Conferencias de Fletes;
- f) Procurar y facilitar el canje de informaciones que tiendan a mejorar el rendimiento y calidad de los transportes marítimos, fluviales y lacustres necesarios al intercambio zonal y comercio extrazonal, así como de los servicios portuarios y estimular la creación y desarrollo de centros y seminarios de estudios referentes a los mismos;
- g) Apoyar a solicitud de los asociados sus gestiones ante los Gobiernos de sus respectivos países tendientes al fomento y desarrollo de la marina mercante nacional preferentemente cuando dichas gestiones se dirijan a lograr los fines de la Asociación;
- h) Representar y defender a sus asociados ante la adopción de medidas que puedan afectar sus intereses generales".

Los objetivos por los cuales se define la Asociación, son sólo el reflejo de la serie de Conferencias celebradas en el seno de la entonces ALALC en torno a la problemática marítima, y condensación de las necesidades que tiene la zona latinoamericana para desarrollar el tráfico marítimo y, por ende, incrementar su comercio exterior.

El propósito que persigue es facilitar el transporte de cargas entre los países. De esta manera se lograría un desarrollo armonizado y conveniente, de acuerdo a las necesidades de cada país.

Son fundamentales los estudios e investigaciones que realiza sobre asuntos marítimos, su cooperación con otros organismos internacionales, al apoyo que brinda a sus miembros y las facilidades que ofrece para lograr el intercambio de información entre los países que la integran, para mejorar el transporte marítimo.

Desde la declaración de los objetivos de ALAMAR, en 1963, ésta ha tratado de encaminar sus esfuerzos para alcanzarlos, no solo a través de las empresas navieras que la integran, sino también ante los gobiernos, autoridades y organismos de los países que forman parte de la Asociación a través de la serie de Asambleas que ha realizado, proyectos y acuerdos que se han tomado en las mismas, ejemplo de lo cual son las resoluciones adoptadas durante la 3a. Asamblea Ordinaria y 4a. Extraordinaria, de septiembre a octubre de 1965 (4).

2.- MIEMBROS

Originalmente, ALAMAR quedó constituida por las empresas armadoras nacionales de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú y Uruguay; Bolivia y Venezuela se integraron posteriormente, contando a la fecha con más de 50 empresas armadoras.

EMPRESAS ARMADORAS QUE FORMAN PARTE DE ALAMAR (5)

ARGENTINA:

Empresa Líneas Marítimas Argentinas, S.A. (ELMA)
DEL BENE., S.A.

(4) "Compendio... 1960-1965". Op. cit. P.p. 119-128.

(5) "Vigésima Asamblea General de Alamar, 1983". Ed. ALAMAR. P.p. 125 a 126. Uruguay, 1984.

Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF)
 Ferrylineas Argentinas
 Cormoran, S.A.
 Maruba, S.A.
 A. Bottacchi, S.A. de Navegación
 Compañía Argentina de Transporte Marítimo (CIAMAR)
 Astra, Cía. Argentina de Petróleo

BOLIVIA:

Lineas Navieras Bolivianas, S.A.M.

BRASIL:

Companhia de Navegacao Lloyd Brasileiro
 Petróleo Brasileiro, S.A (PETROBRAS)
 Lloyd Libra de Navegacao, S.A. (LOLISA)
 Vale Do Rio Doce Navegacao, S.A.
 Linhas Brasileiras de Navegacao

COLOMBIA:

Flota Mercante Grancolombiana (FMGC)
 Compañía Agropecuaria y Marítima Santa Rosa, S.A. (AGROMAR)

CHILE:

Compañía Sudamericana de Vapores
 Compañía Chilena de Navegación Interoceánica. S.A. de Navegación
 Petrolera (SONAP)
 Empresa Marítima del Estado (EMPREMAR)
 Naviera Interoceangas (NISA)
 Transmares Navegación Chilena LTD-A
 Naviera Chilena del Pacifico
 Empresa Cfa. Marítima Isla de Pascua, S.A.

ECUADOR:

Transportes Navieros Ecuatorianos (TRANSNAVE)

Flota Petrolera Ecuatoriana (FLOPEC)

Flota Bananera Ecuatoriana

Naviera del Pacifico (NAPACA)

Naviera Interamericana (NAVICANA)

MEXICO:

Transportación Marítima Mexicana, S.A.

Naviera Delmex, S.A.

Tecomar, S.A.

Petroflota, S.A.

PARAGUAY:

Compañía Paraguaya de Navegación de Ultramar (COPANU)

PERU:

Compañía Peruana de Vapores (CPV).

Consorcio Naviero Peruano

URUGUAY:

Administración Nacional de Puertos (ANP).

Montemar, S.A.

VENEZUELA:

Compañía Anonima Venezolana de Navegación (CAVN).

Los requisitos para poder ser miembro de la Asociación se encuentran contenidos en los artículos 5 y 6 de los Estatutos (6).

Los Asociados de ALAMAR pueden ser los armadores nacionales de algún país signatario del Tratado de Montevideo de 1980 que instituyó la ALADI, debiendo ser aceptados por el Directorio; y en caso de que los armadores constituyan una sociedad ésta conservará su personalidad jurídica individual ante la Asociación.

Dichos armadores, "... b) deben efectuar transportes marítimos fluviales o lacustres, de carga y/o pasaje; c) ser dueños de una o más naves matriculadas definitivamente en su país y tener título de propiedad registrado, conforme a la respectiva legislación; d) tripular sus naves con mayoría de nacionales del respectivo país habilitados por autoridades competentes; e) presentar una solicitud declarando que conoce y acepta los estatutos y cumple con los requisitos que en este artículo establecen ..."

Para que se considere a un armador como nacional, si se trata de una persona física, deberá ser natural del país respectivo; si son dos o más personas los propietarios de una nave, la mayoría del capital debe pertenecer a el o los nacionales del país respectivo.

Si es una sociedad de personas, ésta deberá estar formada - conforme a las leyes del país del pabellón de la nave, tener su domicilio en ese país y la mayoría del capital pertenecer al mismo.

Este concepto de nacionalidad también está contenido en el Anteproyecto que elaboró ALAMAR de Convenio de Transporte Acuático en 1964, y ya se había establecido anteriormente, durante la primera reunión de la Comisión Asesora de Transportes de la ALALC, un junio de 1963.

(6) Ver Anexo "A". Arts. 5º y 6º. P.p. 106. .

Cabe mencionar la importancia que reviste el hecho de que las empresas armadoras deben ser nacionales del país al que pertenecen en más del 50%, tanto en su aspecto legal, así como de los trabajadores que operen las naves.

Con esta medida se evita la fuga de divisas que se pagarían a empresas extranjeras y se reserva el comercio exterior, tanto del transporte de los productos de importación así como los de exportación, a empresas nacionales, redundando esto en el desarrollo económico de los países que integran ALAMAR.

Desde luego, esto no es otra cosa que la relación auténtica y la ley nacional, tal y como la establece el Artículo 91 del nuevo Convenio de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, y antes, el Artículo 5 del Convenio sobre el Alta Mar de 1958.

Los derechos de los Asociados (7), se refieren a la participación activa de ellos dentro de la Asociación, por sí mismos o por un representante acreditado; solicitar la intervención de ALAMAR para cualquier asunto relacionado con los objetivos que persigue la Asociación, e invocar su calidad de miembros en sus actividades profesionales.

Las obligaciones de los Asociados (8), son:

- a) Cumplir con los Estatutos, resoluciones, acuerdos y recomendaciones emanadas del Directorio, así como de las Asambleas, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 46 (*) de estos Estatutos.

(7) (8) Ver Anexo "A". Arts. 7º y 8º. P.p. 107 y 108.

(*) Se refiere a que las resoluciones que adopte la Asamblea General o el Directorio no serán obligatorias para los Asociados, cuando dichas resoluciones se contrapongan a su legislación interna.

- b) Asistir a las Asambleas y pagar oportunamente los aportes y cuotas que sean de su cargo.
- c) Prestar la colaboración que les sea requerida para asegurar que la Asociación pueda cumplir con éxito los fines que se ha fijado.
- d) Evacuar las consultas que les formule la Asociación.
- e) Integrar las comisiones y realizar los trabajos que les encomiende la Asociación.
- f) Comunicar a la Secretaría General las variaciones que se produzcan en su empresa relativa al tonelaje de su flota.

La pérdida de la calidad de Asociado se contempla en el -- Artículo 9 (9), de los Estatutos y puede ser por dejar de cumplir los requisitos señalados para ser miembro de la Asociación.

También por lo estipulado en el Artículo 47 que se refiere a la suspensión temporal o definitiva, y los que hayan aceptado su renuncia, debiendo en este último caso, señalar expresamente la resolución de que algún Asociado se encuentre en alguna de las situaciones arriba mencionadas.

3.- ESTRUCTURA: Organos y Funciones.

La Asociación Latinoamericana de Armadores está integrada por una Asamblea General, el Directorio, el Vicepresidente Ejecutivo, la Secretaría General y una Comisión Revisora de Cuentas. (10).

(9) Ver anexo "A". Art. 9º P.p. 108.

(10) Ver anexo "A". Art. 13º P.p. 110.

A) LA ASAMBLEA GENERAL

La Asamblea General está integrada por todos los Asociados y constituye la autoridad máxima; las sesiones que realiza pueden ser Ordinarias o Extraordinarias (11).

a) LA ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

Esta se realizará dentro del último cuatrimestre de cada año, en la fecha y país que se acuerde en la Asamblea anterior inmediata y a falta de acuerdo por el Directorio (12).

Anteriormente, en los Estatutos de 1963, las Asambleas se realizaban en orden alfabético, dependiendo del nombre del país signatario de la Asociación, en el mes de noviembre de cada año, y el Directorio tenía la facultad de cambiar el lugar y la fecha de la reunión por circunstancias especiales.

Las atribuciones de la Asamblea General Ordinaria son:

- Deliberar acerca de los informes del ejercicio anterior, presentados por el Directorio y la Comisión Revisora de Cuentas.
- Aprobar el presupuesto anual de gastos.
- Revisar y aprobar el programa anual de trabajo que es presentado por el Directorio.
- Tratar sobre todos los asuntos que se acuerde poner en discusión, y que no sean materia propia de la Asamblea General Extraordinaria.
- Designar una Comisión Revisora de Cuentas que se pronunciará sobre el balance general.

b) LA ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA

La Asamblea General Extraordinaria podrá celebrarse a iniciativa del Directorio en virtud de una solicitud escrita dirigida al Presidente de la Asociación, suscrita por un tercio de los Asociados, y en la que se deberá indicar el objeto de la convocatoria (13).

Las convocatorias (14), tanto a las Asambleas Generales Ordinarias así como a las Extraordinarias, se enviarán por escrito a cada Asociado, por medio de la Secretaría General, con una anticipación de 60 días a la fecha fijada, en el caso de las Ordinarias, y con 30 días de antelación a las Extraordinarias.

En el caso de ausencia del Presidente o Vicepresidente en las Asambleas (15), éstas podrán elegir Presidente y Vicepresidente suplentes, sólo para presidir las sesiones en esas Asambleas, y mientras dure la ausencia del titular.

Los Asociados pueden hacerse representar (16) en las Asambleas Generales por otro, mediante una carta poder extendida directamente por el Asociado o por su representante reconocido por ALAMAR.

Para que puedan llevarse a cabo las Asambleas, el mínimo requerido de asistentes (17), es de la mitad más uno de los Asociados que representen por lo menos la mitad del tonelaje DW (Dead Weight) total registrado en ALAMAR, tomando en cuenta que no se considerarán los que hayan sido suspendidos, de acuerdo con los Estatutos, ni sus tonelajes.

(13)(14)(15)(16) Ver anexo "A". Arts. 16º, 17º, 18º, 19º P.p. 111.

(17) Ver anexo "A". Art. 20º P.p. 111.

El término DW que significa Dead Weight o Peso Muerto, es el tonelaje que incluye la capacidad de carga del buque más los espacios que no se utilizan para la carga como los camarotes.

Aquí cabe hacer una severa crítica a la Asociación, ya que, siendo latinoamericana, de países en los que se habla español y portugués y que pugna por la reserva a los nacionales el transporte de las mercancías, se utilizan términos ingleses, en lugar de términos del idioma español o portugués.

Cada miembro tendrá derecho a un voto para las resoluciones que se adopten en la Asamblea General (18), y éstas serán adoptadas sólo si cuentan con los cuatro quintos de los votos generales de los Asociados presentes y representados, a menos de que los propios Estatutos establezcan una votación diferente.

Dentro de las disposiciones de los Estatutos aprobados en 1963, no se incluye el sistema de votación.

Las resoluciones de las Asambleas (19), serán asentadas en un libro de actas, los cuales deberán estar firmados por el Presidente en turno, el Secretario, y por dos Asociados que designe la propia Asamblea.

La primera Asamblea General Ordinaria se llevó a cabo en la Ciudad de México, en noviembre de 1963.

En ésta, la Asociación acordó secundar todas las recomendaciones que en materia de transporte marítimo había acordado la ALALC, tanto de la Comisión Asesora de Transportes (CAT), así -

(18)(19) Ver anexo "A", Art. 21º y 22º P.p. 112.

como de los acuerdos adoptados por la reunión de expertos en transporte marítimo y fluvial.

Desde que se llevara a cabo la primera Asamblea, se han celebrado más de 20 reuniones de los miembros integrantes de ALAMAR, en las que se han propuesto y discutido problemas y resoluciones en todas las cuestiones marítimas de la región, no sólo de los miembros asociados, sino también con otros países extrazonales y con diferentes organismos internacionales.

ALAMAR ha participado activamente, revisando y estudiando las cuestiones marítimas que interesan a sus países miembros, para lograr la mejor conveniencia y la respuesta inmediata a los intereses de los países latinoamericanos.

Las personas que participan en las Asambleas Generales como miembros, y las que son invitadas a exponer sobre diversos temas marítimos, son destacadas personalidades en cuestiones marítimas, profesionistas, académicos reconocidos internacionalmente, y funcionarios de gobierno, quienes manifiestan sus inquietudes y ponen en conocimiento general sus problemas internos y externos en cuestiones marítimas.

Ellos son quienes dan a conocer su opinión profesional sobre los temas que son discutidos en las Asambleas. Por lo regular, éstas se llevan a cabo por medio de diversas ponencias, al final de las cuales se acuerdan recomendaciones generales que, desgraciadamente, son sólo eso, recomendaciones, carentes de aspecto obligatorio.

Asimismo, como lo mencionó Jorge Stanley durante la XVIII Asamblea General celebrada en Río de Janeiro en 1981, durante su discurso inicial como Presidente en turno de ALAMAR (20): "... que -- nuestras reuniones constituyan el foro público donde se desarrollan, discuten y plasman los problemas, sus posteriores resoluciones y los principios actuales y de futuro que hacen al que hacer de los navieros..."

(20) "Décimo Octava Asamblea Ordinaria". Ed. Alamar. Uruguay, 1982.

B) EL DIRECTORIO

El Directorio está integrado (21), por dos representantes de cada uno de los países pertenecientes a ALAMAR; dos Directores titulares y dos suplentes por cada país, estos últimos reemplazarán a los titulares en caso de ausencia y podrán asistir a las reuniones junto con los titulares, con derecho a voz pero no a voto.

En el Art. 24^º (22), se mencionan los requisitos para ser Director Titular o suplente. "Para ser Director Titular o Suplente se requiere ser nacional del País a que pertenece el armador o la empresa que representa y propietario de nave o representante del mismo o de una empresa naviera asociada".

Los Asociados de la Asamblea General, designan la manera en que se van a elegir los Directores (23), en base al principio de que se logre la más amplia representatividad de los Asociados de cada país, y durará en su cargo dos años, pudiendo ser reelegidos.

En el Art. 27 se autoriza al propio Directorio a designar (24), de entre sus miembros, a un Presidente y a tres Vicepresidentes, los cuales deberán ser nacionales de cuatro países diferentes, y celebrarán por lo menos dos sesiones al año (25), en la fecha y lugar que el mismo Director resuelva.

La cantidad mínima para sesionar (26), es de la mitad más uno de directores que pertenezcan a no menos de las dos terceras partes de los países miembros. Las resoluciones se toman con los vo

(21) (22) Ver Anexo "A". Arts. 23^º y 24^º. P.p. 113.

(23) Ver Anexo "A". Arts. 25^º v 26^º. P.p. 113.

(24) (25) (26) Ver Anexo "A". Arts. 27^º, 28^º y 29^º. P.p. 114.

tos favorables de los dos tercios de los miembros presentes, y que pertenezcan a la mitad de los países miembros.

Cuando el tema a tratar se refiere a los actos de un determinado socio (27), éste deberá estar presente en las reuniones.

Las sesiones extraordinarias del Directorio (28) se llevarán a cabo por convocatoria del Presidente o por un tercio de los Directores en ejercicio; las convocatorias para las reuniones normales, se harán por escrito a través de la Secretaría General con una anticipación de 30 días.

El Directorio tendrá las siguientes funciones y atribuciones de acuerdo al precepto no. 32 de estos estatutos (29):

- a) Autorizar la adquisición, enajenación y gravámenes sobre bienes muebles e inmuebles, y en general, administrar con las más amplias facultades de disposición los fondos y bienes de la Asociación;
- b) Proponer a que se realice el objetivo de la Asociación, de conformidad con las normas que señalan estos Estatutos y de acuerdo con lo que, dentro de sus atribuciones, resuelva la Asamblea General;
- c) Aprobar la admisión de nuevos Asociados, a cuyo efecto se requerirá el voto favorable del 75% de los Directores presentes;
- d) Convocar a sesiones a la Asamblea General, fijar el orden del día y cursar las comunicaciones, acompañando la documentación que permita a los Asociados el debido estudio de los puntos a tratar;

- e) Cumplir los acuerdos de las Asambleas Generales;
- f) Presentar a la Asamblea General Ordinaria, Memorias y Balances anuales en que se expongan los trabajos efectuados y el estado financiero de la Asociación;
- g) Vigilar el cumplimiento de las obligaciones de los asociados y aplicar sanciones a los que contravengan los Estatutos, reglamentos y acuerdos de la Asociación;
- h) Preparar el presupuesto y Programa de Trabajo anuales, a proposición del Vicepresidente Ejecutivo y someterlos a la aprobación de la Asamblea;
- i) Designar al Vicepresidente Ejecutivo y Secretario General y fijarles sus remuneraciones; podrá asimismo removerlos de sus cargos; para lo cual se necesitará el acuerdo de los dos tercios de los Directores presentes en sesión especialmente citada para tal efecto;
- j) Dictar los reglamentos internos que estime necesarios para el desarrollo de las actividades de la Asociación;
- k) Proponer a la Asamblea General Extraordinaria pertinente, las reformas que convenga introducir a estos Estatutos;
- l) Nombrar las Comisiones de Estudio o Informativas que considere necesarias para la buena marcha de la Asociación;
- m) Otorgar poderes generales y especiales en la forma establecida en estos Estatutos;
- n) Ejercer todas las demás funciones y atribuciones que le encomiendan estos Estatutos;

o) Resolver todo aquello que no esté contemplado expresamente en estos Estatutos y tomar todas las medidas que estime convenientes para los intereses de la Asociación; en ambos casos deberá dar cuenta detallada en la más próxima reunión de la Asamblea General.

En los Estatutos de 1963, se establecía como atribución del Directorio, la de conciliador o árbitro para dirigir divergencias - que se suscitaban entre los propios Asociados o entre ellos y otros ajenos a la Asociación (30).

Dicho arbitraje debía ser solicitado por todas las partes en controversia. Un reglamento especial determinaba la forma de constitución del Tribunal de Conciliación y Arbitraje. Esta cuestión no se contempla en los Estatutos de 1981.

El primer Directorio de la Asociación quedó constituido por los representantes de las empresas armadoras de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú y Uruguay (31) y se estableció que duraría en sus funciones hasta la primera Asamblea General Ordinaria y que así quedaría constituido hasta que alguno de ellos fuera reemplazado.

Esta misma disposición está contenida dentro de un apartado especial en los Estatutos de 1981, siendo el Directorio, de acuerdo al Art. 32º, el que designará al Vicepresidente Ejecutivo, y al Secretario General.

(30) "Compendio ... 1960-1965". Op. cit. P.p. 67

(31) Véase Anexo "A". Disposición Especial. P.p. 123.

C) EL PRESIDENTE

El Presidente es el encargado (32) de presidir las reuniones del Directorio y las Asambleas Ordinarias y Extraordinarias, vigilando el cumplimiento, por parte de los Asociados, de los Estatutos y Reglamentos de la Asociación así como de los acuerdos del Directorio y Asambleas. Dura en su cargo dos años, y puede ser reelegido.

El Presidente deberá tener la representación legal de la Asociación (33), pero cuando no viva en el país sede, podrá delegar en el Vicepresidente Ejecutivo las facultades de representación y administración que le confiera, e inclusive, puede delegar dichas funciones a otras personas para realizar actuaciones judiciales o administrativas.

En caso de impedimento del Presidente (34), éste será reemplazado por el primero, segundo, o tercer Vicepresidente, en orden sucesivo, y a falta de éstos, el Directorio designará a un Director como presidente interino, el cual tendrá todas las atribuciones del Presidente.

D) EL VICEPRESIDENTE EJECUTIVO

El Vicepresidente Ejecutivo (35), es el ejecutor de las resoluciones que adopten las autoridades de ALAMAR, conforme a los Estatutos, y sus acciones deberán ser aprobadas por el Presidente. Es elegido y contratado por el Directorio, y desempeña sus labores en la sede de ALAMAR, o en los países que lo requieran.

Las funciones y obligaciones que, de acuerdo al Art.39, -- corresponden al Vicepresidente Ejecutivo, son:

(32) (33) (34) (35) Ver Anexo "A". Arts. 35º, 36º, 37º, 39º y 39º P.p. 117 y 118.

- a) Concurrir personalmente a todas las reuniones del Directorio y de la Asamblea.
- b) Dirigir y orientar los trabajos técnicos que se hagan por -- conducto de la Secretaría y aprobar su redacción final.
- c) Velar por el debido cumplimiento de los deberes de la Secretaría.
- d) Colaborar y asesorar al Presidente en sus funciones, especialmente en la promoción de estudios y trabajos destinados al perfeccionamiento de las condiciones del transporte zonal y extrazonal.
- e) Mantener contactos permanentes con los armadores miembros de la Asociación y con los Gobiernos de los países a los cuales éstos pertenecen.
- f) Presentar al Directorio los programas de trabajo conducentes a los objetivos de la Asociación y las reformas administrativas.
- g) Designar y remover al personal de empleados de la Institución y fijar sus remuneraciones dentro del presupuesto aprobado, con el visto bueno del Presidente.
- h) Otorgar poderes especiales de carácter administrativo.

En caso de ausencia del Vicepresidente Ejecutivo, sus funciones las llevará a cabo el Secretario General.

En los Estatutos de 1963, no estaba contemplado este cargo, y sus funciones se delegaban al Secretario General.

E) EL SECRETARIO GENERAL

A éste corresponde el manejo administrativo de la Asociación y sus atribuciones, señalados en el Art. 40^º (36), son:

- a) Organizar, dirigir y vigilar los servicios administrativos de la Asociación.
- b) Actuar como Secretario del Directorio y de las Asambleas Generales.
- c) Someter al Directorio el proyecto de presupuesto anual de gastos e ingresos, de la Memoria Anual y presentar el correspondiente Balance que deberá cerrarse el 31 de diciembre de cada año.
- d) Cuidar de la puntual recaudación de ingresos, controlar las finanzas y tener en las condiciones que fije el Directorio, la custodia de los fondos, bienes y valores de la Asociación.

F) LA COMISION REVISORA DE CUENTAS

A ella se refiere solo el Art. 41^º (37), que habla de su designación y su tarea: "La Comisión Revisora de Cuentas será designada por la Asamblea General y tendrá a su cargo la revisión del manejo de los fondos de la Asociación, debiendo pronunciarse sobre el Balance General".

Para realizar esta actividad, la Comisión Revisora debe tomar en cuenta lo que los Arts. 10^º, 11^º y 12^º (38), indican respecto del patrimonio de la Asociación: Los fondos de la Asociación están integrados con las cuotas mensuales que aporta cada Asociado y es fijada anualmente por la Asamblea Ordinaria, tomando en con-

(36) Ver Anexo "A". Art. 40^º. P.p. 120.

(37) Ver Anexo "A". Art. 41^º. P.p. 120.

(38) Ver Anexo "A". Art. 10^º y 12^º. P.p. 109.

sideración el número de Asociados y el peso muerto de sus naves.

Las cuotas de ingresos son en dólares americanos y se pagan - por trimestres anticipados. La Secretaría General hace efectivo el cobro, y los Asociados que se atrasen en sus cuotas pueden ser suspendidos, hasta que éstas sean actualizadas.

También se consideran como fondos las contribuciones, donativos, las rentas que producen el patrimonio de la Asociación, los bienes muebles e inmuebles que adquiera la Asociación a título - de crédito, derechos y acciones, siempre y cuando sean aceptados por el Directorio.

En los Estatutos de 1963, el encargado del manejo de los fondos era el llamado Inspector de Cuentas.

G) LAS CONFERENCIAS GENERALES

A ellas se refiere el TITULO XI (39).

Las Conferencias Generales se organizarán periódicamente para promover el intercambio de opiniones y problemas de transporte y sus acuerdos sólo revisten el carácter de recomendaciones.

Su organización está a cargo del Directorio, la Asociación Nacional de Armadores del país sede, y el Vicepresidente Ejecutivo.

H) REFORMAS A LOS ESTATUTOS Y DISOLUCION DE LA ASOCIACION

Las modificaciones de los Estatutos (40), se realizarán por acuerdo de la Asamblea General Extraordinaria, con los tres -- cuartos de los votos favorables de los Asociados que representen

(39) (40) Ver Anexo "A". Arts. 42º, 43º y 44º. P.p.121.

a más de la mitad de los países Asociados, y la disolución de la Asociación se realizará con el voto favorable de los tres cuartos de los Asociados.

No se tomarán en cuenta los Asociados suspendidos de acuerdo con los Estatutos, ni sus tonelajes, y se dará citación a dichas Asambleas con 90 días de anticipación.

En cuanto a la disolución, el Art. 45 establece (41), que la liquidación estará a cargo del Directorio o de una Junta Liquidadora que pagará las deudas de la Asociación. Y si aún quedara algún remanente, éste será distribuido entre los miembros, proporcionalmente a los ingresos que hayan efectuado.

Desde que ALAMAR fuera fundada, en ningún momento ha habido intentos de llegar a su disolución, ya que a pesar de la grave crisis que sufren los países latinoamericanos, ha cumplido con los objetivos para los cuales fue creada.

Sin embargo, sí se han llevado a cabo algunas modificaciones a los Estatutos, sólo en cuestión de la delegación de funciones, redacción y forma. Ejemplo de ello, son las que realizaron durante la V Asamblea General Extraordinaria en 1966, y las realizadas durante la XII Asamblea Extraordinaria celebrada en Río de Janeiro el 16 de octubre de 1981, que son los que continúan vigentes.

I) DISPOSICIONES GENERALES

Todas las resoluciones (42), adoptadas por la Asamblea General o el Directorio, no serán obligatorias para los Asociados en cuyos países, dichas resoluciones se contrapongan a las leyes o disposiciones internas vigentes de cada país.

(41) (42) Ver Anexo "A". Arts. 45^a y 46^a. P.p. 122.

En estos casos, sólo se realizarán recomendaciones para que dichos países, adecúen su legislación, de manera que se haga posible el cumplimiento de dichas resoluciones.

Para que pueda llevarse a cabo la suspensión temporal o definitiva de la calidad de Asociado (43), se llevará a cabo una investigación, y se dará oportunidad al interesado para que manifieste sus puntos de vista, y alegue las causas por las que realizó determinada acción.

También tiene la oportunidad de apelar en la siguiente Asamblea General, para revocar o confirmar la sanción, con la aprobación de la simple mayoría de los Asociados presentes.

La última disposición general (44), contenida en el Art. 48º, indica que las Asociaciones Nacionales de Armadores, sea que tengan esta denominación u otra, podrán ser, a propuesta de los Armadores que las compongan, los organismos encargados de recomendar el cumplimiento en cada país de las resoluciones y acuerdos de ALAMAR.

Así pues, ALAMAR funciona a través de sus órganos que son: la Asamblea General que es el órgano supremo; el Directorio que ejerce la acción ejecutiva; la Secretaría General que se encarga de la administración inmediata; la Comisión Revisora de Cuentas que se encarga de los asuntos financieros, y el Presidente, encargado de vigilar el cumplimiento de todas las disposiciones emanadas de la Asociación.

Su estructura, como organismo regional especializado de los países de América Latina, es tan moderna y eficiente como cualquier otro modelo de una organización a nivel internacional, ya que reúne todas las características necesarias para que ALAMAR cumpla con los objetivos para los cuales fue creada, delegando

(43) (44) Ver Anexo "A". Arts. 47º y 48º. P.p. 122.

correctamente las diversas funciones que realiza a sus diversos órganos y delimitándoles exactamente la labor que deben desempeñar.

Gracias a ésto, ALAMAR, como lo veremos más adelante, ha podido llevar a cabo los estudios y recomendaciones necesarias tanto a nivel regional así como internacional, para beneficiar al transporte marítimo de América Latina y velar por los intereses de ella.

III ALAMAR Y LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES.

La Asociación Latinoamericana de Armadores, ALAMAR, ha participado activamente, desde su fundación, en los diversos foros internacionales que tienen que ver con toda la actividad marítima, en su calidad de organismo internacional regional, representando a las empresas marítimas Sudamericanas y de México.

Esta participación incluye desde la preparación de estudios e investigaciones, hasta la exposición de temas de interés relacionados con cuestiones marítimas, para la mejor conveniencia de los intereses de los armadores de los países latinoamericanos a los que representa.

Todo ello lo ha realizado con la finalidad de lograr el desarrollo de las economías de dichos países, sus marinas mercantes y comercio exterior.

Inclusive, dentro de sus Estatutos (1), señala como uno de sus objetivos primordiales, "... b) Colaborar con la ALADI y otros organismos en el constante perfeccionamiento de las condiciones de transporte zonal y extrazonal... y c) Realizar estudios de investigaciones sobre problemas relacionados con las actividades marítimas, fluviales, lacustres y portuarias..."

Un gran avance en este terreno, es el hecho de que desde 1978, las Asambleas Generales de ALAMAR, son foros públicos en los que se pueden dar a conocer las inquietudes y problemas en la actividad marítima de los países de la zona.

Anualmente, asisten a las Asambleas Generales, aparte de los representantes de las empresas asociadas, observadores nacionales y extranjeros, representantes del sector gubernamental, de

(1) Ver Anexo "A". Art. 4º. P.p. 104.

organismos internacionales, y destacados catedráticos en cuestiones marítimas.

ALAMAR siempre está en constante actividad asistiendo a los foros internacionales como representante de los intereses de los armadores latinoamericanos.

Anteriormente, durante la celebración de la VI Asamblea Ordinaria de ALAMAR (2), en 1969, se acuerda lo siguiente:

1. Que tanto el CIDA como otros organismos Internacionales pueden ser invitados a las reuniones de la Asamblea Anual de ALAMAR en determinados casos.
2. Que la Secretaría General al efectuar las invitaciones debe consignar en el temario los temas reservados en que no se admitirá la presencia de "observadores", indicándoles en la convocatoria este particular asunto.
3. La Asamblea o el Directorio pueden constituirse en cualquier momento en sesión secreta donde lógicamente no se permitirá la presencia de ningún observador.

Como podemos ver, antes sólo se permitían observadores especiales, y por medio de una invitación especial.

El acuerdo de que las Asambleas fueran foros públicos, se tomó durante la celebración de la Asamblea General de 1977, en Guayaquil, Ecuador.

La participación de ALAMAR en los foros internacionales ha sido muy intensa, principalmente con la ALALC, ahora ALADI, -

(2) "Compendio de Transporte Marítimo Latinoamericano 1968-1969". Ediciones ALAMAR. Vol. III. Uruguay, 1970. P.p. 102.

la cual fuera la que le dió vida y que ha sido determinante para la elaboración de estudios que ha realizado junto con ella, dentro del ámbito regional latinoamericano.

Además de que ALAMAR funciona como un centro de información de la ALADI, desde 1965 ha sido reconocida por la ALALC como "... órgano representativo de los Armadores de las Partes Contratantes, y como Organismo Asesor en materia de Transporte por Agua, ... el propio Convenio de Transporte por Agua, firmado en Montevideo le dá ese carácter..." (3).

Entre las actividades que han desarrollado conjuntamente, cabe destacar las siguientes:

Su intervención en la Declaración de Principios de Política - Naviera, cuyos trabajos fueron presentados al Comité Ejecutivo Permanente (CEP) de la ALALC, y que fueron adoptados más tarde por la Conferencia de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo, en su quinto período de sesiones, celebrado en Montevideo, en 1965.

Este trabajo fue incluido en el Convenio de Transporte por Agua de la ALALC, del cual elaboró dos anteproyectos, el primero presentado en abril de 1964 y el segundo en octubre del mismo año.

Asimismo, ALAMAR participó en la elaboración del Proyecto -- de Reglamento del Convenio de Transporte por Agua de ALALC, junto con la Comisión Especial formada para ese efecto, como asesora de ésta, en febrero de 1965.

Más ampliamente, me ocuparé del Convenio en el siguiente capítulo.

(3) "Compendio... 1966-1967". Ediciones ALAMAR. Vol. II. Uruguay, 1968. P.p. 54.

ALAMAR participó, junto con el grupo de estudio de la ALALC, en la elaboración de un estudio acerca de la posibilidad de la simplificación de la documentación naviera, para la recepción y despacho de buques de los países de la zona, en 1968.

Posteriormente, estos estudios culminaron en la elaboración del Manual de Documentación Naviera para los Puertos de América Latina, en 1979.

Con la desaparición formal de la ALALC, que fuera razón inicial de ALAMAR, y la institución de la ALADI, el campo de acción de la Asociación, no se ve mermado.

Esto debido a que la ALADI, sigue reconociendo a ALAMAR como centro de información y asesoramiento para resolver la problemática, no sólo en cuanto al transporte marítimo, sino en relación con toda la actividad marítima que realizan los países latinoamericanos, tanto zonal, así como extrazonalmente, aunque expresamente no lo reconoce en el texto del Tratado que la instituye.

El hecho de que desapareciera la ALALC, no significó que también ALAMAR desapareciera, sino que llegó a una consolidación tal de su organización, que es completamente independiente, y no precisa de ningún otro organismo para subsistir.

Uno de los objetivos primordiales de la ALADI, es el incremento comercial entre los países de la zona, lo que se traduce en un incremento del transporte marítimo requerido, con lo que se amplía aún más la actividad de los armadores de la zona (4).

(4) Banco Interamericano de Desarrollo. "Integración Latinoamericana". Revista mensual del INTAL. No.47. P.p. 4 a 14. Buenos Aires, Argentina, 1980.

El nuevo tratado de la ALADI, se reconoce como foro en --- donde todos los países, no sólo los que representan a la -- ALALC, asociaciones empresariales o profesionales, pueden llevar toda clase de inquietudes a sus reuniones periódicas (5).

Esto posibilita a ALAMAR a llevar al foro de la ALADI estudios tendientes a la inclusión de cláusulas vinculadas al transporte marítimo, para proteger la bandera de los países a los que representa.

Todo ello aunado al hecho de que el nuevo tratado no se restringe solamente a los países que anteriormente suscribieron el Tratado de Montevideo de 1960, sino que queda abierto a que otros países Centroamericanos y del Caribe se adhieran a él, es decir, a toda la representación latinoamericana.

Ello permitirá a ALAMAR vincularse, por medio de nuevos convenios de transporte marítimo, a estos países, ampliando sus perspectivas de cumplir completamente con los objetivos para los cuales fue creada, siempre en pro de proteger y ampliar los intereses navieros de los países a los que representa.

Recientemente, durante la celebración de la XIX Asamblea --- General de ALAMAR, celebrada en la Ciudad de México en 1982, se informó que se había celebrado un acuerdo básico de cooperación de ALAMAR con ALADI. Este tiene como objetivo, el de coordinar y uniformar los servicios navieros en el marco de la integración latinoamericana.

Básicamente, consta de 3 puntos principales (6) :

(5) "Integración Latinoamericana". No. 47 Op. cit. P.p. 4 a 14.

(6) ALAMAR: "Décimo Novena Asamblea General Ordinaria". P.p. 91. Ediciones ALAMAR. Uruguay, 1983.

- " La instauración de un sistema ágil de consultas y conciliación de aspiraciones del armamento latinoamericano que posibiliten una acción coordinada en los temas específicos que se tratan en la Comisión de Naciones Unidas para el Comercio y - Desarrollo (UNCTAD).
- Estudio del sistema uniforme de Estadísticas de Transporte de Naciones Unidas para adaptarlo a la necesidades y conveniencias de los armadores latinoamericanos.
- Establecer un sistema de vigilancia y actuación según las circunstancias lo aconsejan, en lo relativo a la fijación de las tarifas de peaje en el Canal de Panamá".

Este acuerdo viene a ser un ejemplo de la disponibilidad que tienen ambos organismos para trabajar conjuntamente en beneficio de las economías latinoamericanas.

No sólo con la ALALC, ahora ALADI, ALAMAR ha colaborado estrechamente, ya que también ha realizado trabajos importantes en -- cuestiones de transporte marítimo junto con la Organización de Naciones Unidas (ONU), así como con sus organismos especializados dedicados al estudio de las cuestiones marítimas, y con otros organismos regionales como la Organización de Estados Americanos (OEA).

Respecto a estos trabajos, mencionaremos algunos en los que han participado conjuntamente.

1

ALAMAR ha sido reconocida por la ONU como un Organismo Asesor no Gubernamental en cuestiones de Transporte marítimo de la región Latinoamericana.

Esto se dió a conocer durante la celebración de la IV Asamblea General de ALAMAR (7), en noviembre de 1966, es decir, a escasos 3 años de haber sido fundada.

La Comisión de Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), encomendó a la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL), la reformas a la Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de ciertas reglas en materia de Conocimientos de Embarque, del 25 de agosto de 1924, o Reglas de la Haya, y a su Protocolo de 1968 que la adiciona y amplía (8).

La Convención de Bruselas de 1924, y su Protocolo de 1968, - fueron suscritos en la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo en el marco del Comité Marítimo Internacional (CMI), organización fundada en 1897 en Amberes, Bélgica, y cuya finalidad es contribuir a la unificación del Derecho Marítimo, a través de conferencias, publicaciones y otras actividades (9).

La sanción a esta Convención, por parte de la UNCTAD o CONUCOD, fue el hecho de que no contemplaba adecuadamente los intereses de la carga, a pesar de que durante muchos años fue el estatuto internacional del transporte de mercaderías por mar.

Como consecuencia de los estudios realizados por la UNCITRAL, el 30 de marzo de 1978, se suscribió en Hamburgo, el Convenio de Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías, en una Conferencia convocada por Naciones Unidas, para considerar la regulación internacional del Contrato de Transporte Marítimo de Cosas, que recibió asimismo el nombre de Reglas de Hamburgo, con la finalidad de derogar a la ya mencionada Convención de Bruselas de 1924, y su Protocolo en 1968.

(7) "Compendio ...1966-1967" . Op. cit. P.p.55.

(8) "Décimo Quinta Asamblea General Ordinaria". P.p. 21 a 23.
Ediciones ALAMAR. Uruguay, 1979.

(9) Salgado y Salgado, José E. "Apuntes de Derecho Marítimo". s/p México, 1982.

Desde la gestación de este nuevo Convenio, ALAMAR siguió paso a paso las diferentes alternativas por las que pasara dicho estudio, y oportunamente hizo llegar sus apreciaciones a los gobiernos de los países miembros de ALAMAR, mismas que se expusieron durante la celebración de la Conferencia convocada por Naciones Unidas en 1978, para la aprobación del nuevo Convenio, a la cual ALAMAR asistió como observadora.

Como consecuencia de estas gestiones, durante la celebración de la XV Asamblea Ordinaria de 1978, celebrada en Viña del Mar, se estimó conveniente analizar las proyecciones jurídico económicas de las nuevas Reglas, y considerar la eventualidad de aprobar alguna resolución o sugerencia a los gobiernos miembros de la ALALC.

Todo ello, con el objetivo de recomendar a los Asociados -- la conveniencia de suscribir, ratificar o adherirse al nuevo Convenio aprobado en Hamburgo.

Para llevar a cabo esa finalidad, se escogió al profesor Domingo Ray, quien es una persona versada en cuestiones marítimas de origen argentino, miembro titular del Comité Marítimo Internacional y de la Asociación Internacional de Derecho, representante de Argentina ante la UNCITRAL y profesor de la Universidad de Buenos Aires, para exponer su trabajo acerca del nuevo Convenio.

Después de esto (10), la Asamblea General de ALAMAR recomendó a los países miembros de la ALALC, que no suscribieran dicho Convenio (por no convenir a sus intereses) y formar un seminario sobre el tema, para examinar a fondo las Reglas de Hamburgo

(10) "Décimo Quinta Asamblea..." Op. cit. P.p. 43.

y su aplicación respecto del transporte, el usuario, y en definitiva al consumidor.

2

Dentro del marco de la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL), ALAMAR, durante la celebración de la XVIII Asamblea General, celebrada en Río de Janeiro, Brasil, en 1981, consideró conveniente analizar la Convención de Naciones Unidas sobre Contratos de Compra-Venta Combinadas con el Transporte (11), que se había celebrado en Viena, Austria, del 10 de marzo al 11 de abril de 1980.

El proyecto de esta Convención había sido presentado por la UNCITRAL, desde 1978 ante la ONU, acordándose que sería revisada en 1980.

El mexicano Raúl Cervantes Ahumada, quien es un reconocido -catedrático en cuestiones marítimas de la zona latinoamericana, y profesor de la Universidad Nacional Autónoma de México, fue el encargado de presentar, ante la Asamblea, un análisis de dicha convención.

Al término de su exposición, la Asamblea consideró que la -- Convención no se ajustaba a los requisitos básicos que deben ser supuestos de toda ley.

Por ejemplo, "... en el artículo 4 se dice que la Convención no concierne, en particular:

- a) a la validez del contrato ni a la de ninguna de sus estipulaciones, ni tampoco a la de cualquier uso;
- b) a los efectos que el contrato pueda producir sobre la propiedad de las mercancías vendidas.

(11) "Décimo Octava Asamblea General Ordinaria". P.p.143y 61 a 69. Ediciones ALAMAR. Uruguay, 1982.

De gran proporción es el absurdo jurídico de que una ley reguladora de un contrato, nada tenga que ver con la validez del mismo, ni con los efectos que naturalmente debe producir como son los relativos a la propiedad de las mercancías vendidas".

Además de que en el texto de la Convención, no se reconoce ningún avance con respecto a otras convenciones reconocidas internacionalmente (como la Ley Universal de la Haya sobre Compra-Venta de Mercaderías, o las Reglas de Viena referentes a los Créditos Documentarios) y que se considera incompleta con respecto al tema de las compra-ventas combinadas que son parte importante del comercio marítimo internacional, y de los Créditos Documentarios.

Por estas razones, la Asamblea de ALAMAR acordó sugerir a los gobiernos de los países de la ALALC, que no ratificaran la Convención de Viena del 11 de abril de 1980.

3

Tanto en el ámbito nacional como internacional, ha sido --- preocupación constante la unificación de las normas que regulan el transporte de mercaderías como uno de los medios destinados a facilitar las relaciones internacionales (12).

Esta preocupación también surgió dentro del ámbito específico del transporte multimodal, "puerta a puerta", que por sus implicaciones técnicas, jurídicas y sociales, hacen necesaria una normativa internacional para regular la prestación de dicho servicio.

(12) "Décimo Séptima Asamblea General Ordinaria". P.p. 75 a 77. Ediciones ALAMAR. Uruguay, 1991.

Tomando en consideración las recomendaciones de la Conferencia de Naciones Unidas, de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) (*) sobre el Transporte Internacional de Contenedores, celebrada en 1972, el Consejo Económico y Social de Naciones Unidas, pidió a la Junta de Comercio y Desarrollo (UNCTAD), que estableciera un grupo de trabajo intergubernamental.

A este grupo de trabajo, se le encomendó la elaboración de un Anteproyecto de Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional.

En virtud de ello, la Conferencia de Naciones Unidas para la elaboración de dicho Convenio, se reunió en Ginebra, en donde se adoptó la Convención el 24 de mayo de 1980, aunque no por medio de la tradicional votación, si no por consenso.

Este Convenio fue analizado y discutido durante la XVII Asamblea General Ordinaria de ALAMAR (13), celebrada en Cartagena, Colombia, en noviembre de 1980.

Los expositores del tema fueron Jorge Pablo Bendoric, Coordinador de la Subárea Jurídica de la Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas del Ministerio de Economía de Argentina, y Paulo Romano Moreira, Secretario Ejecutivo de la Comisión Coordinadora de Implantación y Desarrollo de Transporte Intermodal del Ministerio de Transporte del Brasil.

Después de exponer ampliamente sus conocimientos sobre el tema, consideraron: que las figuras jurídicas que contenía, unificaban conceptos que podrían dar lugar a diferentes interpretaciones.

*Fundada en 1948, su finalidad es el facilitar la cooperación y el intercambio de información entre los países en materia de navegación.

(13) "Décimo Séptima Asamblea..." Op.cit. P.p. 103.

Que el ámbito de su aplicación es muy amplio, ya que el país, sin manifestar su conformidad con el convenio, se puede ver -- obligado a aceptarlo.

Que la aceptación del Convenio por concenso, no puede significar adopción por unanimidad, ni apoyo al Convenio, y que en éste se incluyen algunos criterios de las Reglas de Hamburgo de 1978, las cuales todavía no están en vigencia.

Ante estas inconveniencias, la Asamblea de ALAMAR, acordó sugerir a los gobiernos a los que pertenecen las empresas asociadas, no suscribir por el momento el Convenio, ni adherirse a él.

Y, en el caso de que se reabra el debate en el seno de Naciones Unidas, hacer conocer las resoluciones ahí tomadas, y sugerir a los gobiernos que mejor adopten legislaciones locales que contemplen adecuadamente los intereses del comercio a la normativa interna de cada país (14).

4

Con motivo de la celebración del Noveno Período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo, que se llevó a cabo en febrero de 1983 en el -- marco de la ALALC, durante la reunión de la XIX Asamblea Ordinaria de ALAMAR, celebrada en la Ciudad de México en 1982, se realizó un estudio acerca de la posible uniformidad internacional de los seguros marítimos (15).

(14) "Décimo Séptima Asamblea..". Op. cit. P.p. 169 y 170.

(15) "Décimo Novena Asamblea General Ordinaria". P.p. 43.
Ediciones ALAMAR. Uruguay, 1983.

La exposición estuvo a cargo de José E. Salgado, Licenciado en Derecho y Dr. en Relaciones Internacionales, destacado catedrático de la Universidad Nacional Autónoma de México, Director de la Asociación Nacional de Armadores Mexicanos, A.C. --- (ANAMEX), Asesor de Transporte y Derecho Marítimo de la ONU, - destacado miembro de la International Law Association y de la Asociación Latinoamericana de Derecho de la Navegación del Mar (ALDENAVE) entre otros (16).

Después de su brillante exposición, la Asamblea de ALAMAR, - considerando que el seguro marítimo es importante en la explotación de la actividad naviera y que la complejidad de las leyes y condiciones de las pólizas de uso más corriente en los contratos de seguro marítimo dificultan su entendimiento, resolvió sugerir a los gobiernos de los países de la ALADI propiciar reuniones a nivel nacional sobre seguro marítimo de cascos y carga.

Esto con la finalidad de que se adopte una posición nacional sobre el tema, tomando en cuenta a las autoridades, armadores, aseguradores y usuarios del transporte marítimo y poder así celebrar una reunión a nivel regional, para adoptar una posición uniforme latinoamericana durante la celebración del noveno período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo.

5

La Organización Internacional del Trabajo (OIT), es un organismo especializado de Naciones Unidas, establecido en 1919, y cuyo propósito es el elevar los niveles de vida y trabajo en todo el mundo (17).

(16) "Décimo Novena Asamblea..." *Op. cit.* P.p. 24.

(17) "Apuntes...". Salgado. *Op. cit.* P.p. s/n.

Su principal obra es conocida como Código Internacional de la Gente del Mar, y surgió de la Conferencia de la OIT en Ginebra, en 1920. En él se instituyen los primeros convenios - para la protección de la gente del mar, por ejemplo, el convenio número siete se refiere a la edad mínima para realizar trabajos marítimos, y el número ocho para la indemnización por des empleo en caso de naufragio.

A la fecha, existen 26 Convenios de la gente del mar, 4 para todos los trabajadores, incluyendo los del mar, y 21 recomendaciones (18).

En 1920, se constituyó la Paritaria Marítima (19), que es una comisión nombrada por el grupo de los empleadores, armadores, y el de los trabajadores (gente del mar) exclusivamente. En la que se tratan asuntos relacionados a las condiciones de trabajo de los propios armadores y la gente del mar.

Ante la importancia que revisten las cuestiones laborales en la actividad marítima, y la eficiente labor realizada por la OIT en este campo, durante la celebración de la XVI Asamblea General de ALAMAR, celebrada en Montevideo, en 1979 se acordó disponer - que se gestionará la admisión de ALAMAR como organismo internacional no gubernamental(20), tomando en cuenta que los armadores latinoamericanos no han contado hasta el presente con la debida representación en las Conferencias Laborales de la OIT y considerando también que el armamento latinoamericano no ha tenido una participación activa en la elaboración y adopción de las decisiones que en materia laboral marítima se han tomado, - y como consecuencia, se ven obligados a aceptarlas tal y como han sido acordadas.

(18) "Convenios y Recomendaciones sobre Transporte Marítimo", - OIT. P.p.209. Ginebra, Suiza, 1983.

(19) "Décimo Octava Asamblea...". Op. cit. P.p.29 y 30.

(20) "Décimo Sexta Asamblea General Ordinaria. P.p. 44. Ediciones ALAMAR. Uruguay, 1980.

Durante los 75 años de existencia de la OIT, los estados miembros de ella, representados en ALAMAR, a la fecha han ratificado de los 26 convenios marítimos, los siguientes (21):

Argentina	12	México	13 (')
Brasil	9	Paraguay	-
Colombia	7	Perú	13
Chile	6	Uruguay	12
Ecuador	-	Venezuela	2 (")

(') Entre 1983 y 1984, México ratificó 2 convenios más, uno de ellos, el 152 sobre seguridad e higiene de los trabajadores portuarios, y el 153 que se refiere al trabajo en carretera (22).

(") Datos hasta 1983.

Una materia tan importante como lo es el Derecho Marítimo Laboral, como lo podemos ver, ha sido descuidada en los países latinoamericanos, ya que ninguno ha suscrito ni la mitad de los convenios, algunos como Paraguay, no han suscrito ni uno, lo que no resulta comprensible, ya que a pesar de su situación geográfica, cuenta con una marina mercante fluvial muy importante.

Como resultado de la Asamblea de 1979, durante la celebración de la XVIII Asamblea de ALAMAR, en Río de Janeiro, Brasil, en 1981, se llevó a cabo un análisis acerca de la Paritaria Marítima OIT de 1980.

Héctor José de Diego, experto en cuestiones laborales, de origen argentino, y delegado de Argentina ante la OIT, además de for

(21) "Convenios y Recomendaciones..." Op. cit. P.p. 203.

(22) "Convenios de la OIT Ratificados por México". Srfa. del Trabajo y Previsión Social. P.p.313 a 317. México, 1981.

mar parte de la representación armatorial en la Subcomisión Tripartita de la OIT, integrada por armadores, trabajadores del mar, - y el sector gubernamental, fue el encargado de exponer sus investigaciones sobre el tema ante la Asamblea (23).

Específicamente, se expusieron las condiciones de empleo de la gente del mar que trabaja en navíos de bandera distinta a la de su propio país, el salario mínimo preferente, y otros.

Ante esta gama de asuntos pendientes a tratar en cuenciones laborales dentro del marco de la OIT, la Asamblea de ALAMAR resolvió solicitar a las empresas asociadas, sus opiniones acerca de estos temas, la distribución e intercambio de dichas opiniones, y su condensación en un solo trabajo (24).

Todo esto, con el fin de exponerlo en las próximas conferencias laborales de la OIT, en las que se procurará la armonización de criterios, y la adopción de una posición conjunta, con miras al interés general de los armadores latinoamericanos.

Es necesario que, cuanto antes, los países latinoamericanos - se preocupen más por estas cuestiones, principalmente los armadores, ya que todos estos temas repercuten social y económicamente en sus intereses, además de la importancia que revisten las relaciones empresario-gremiales.

6

ALAMAR también fue invitada a participar en el Simposio convocado por la Organización de Arbitraje Internacional Marítimo en 1980, celebrado en París, Francia, con el tema del Arbitraje y las Reglas de Hamburgo (25).

(23)(24) "Décimo Octava Asamblea..." Op. cit. P.p. 20 a 23 y 41 a 42.

(25) "Décimo Octava Asamblea..." Op. cit. P.p. 91 a 107.

La Organización de Arbitraje Internacional Marítimo (OAMI), está integrada por el Comité Marítimo Internacional, y la Cámara de Comercio Internacional (CCI).

Participó en el Simposio organizado por la Academia de Arbitraje Comercial Internacional (ADACI) y la Asociación Mexicana de Usuarios de Transporte Marítimo, celebrado en la Ciudad de México en 1980.

Debido a las experiencias recogidas por ALAMAR en estos Simposios, y a la importancia que reviste el arbitraje como institución para solucionar las diferencias que se suscitan en el campo del derecho comercial y marítimo, y a la importancia de éste dentro de los países latinoamericanos, durante la XVIII Asamblea de ALAMAR de 1981, se acordó estudiar la posibilidad de instaurar un sistema de arbitraje zonal, para lo cual se nombró una comisión especial de estudio.

Esta comisión debía encargarse de llegar a un sistema arbitral que podría aplicarse para la decisión de las cuestiones que se plantearan en el continente.

Una vez finalizados los estudios de la Comisión, fueron presentados durante la celebración de la XIX Asamblea de ALAMAR, en la Ciudad de México, 1982.

Se resolvió, en la misma Asamblea (26), aprobar la idea de la creación de un sistema privado de Arbitraje Marítimo Internacional de ALAMAR.

(26)"Décimo Novena Asamblea ..."Op. cit. P.p. 89.

Igualmente, se presentó el anteproyecto de reglamento de dicho sistema, el cual se hizo circular entre los Asociados, con el objeto de que ellos hicieran sus observaciones y recomendaciones, las cuales serían analizadas por la comisión especial nombrada para ese efecto.

Dentro del marco de dicha Asamblea, se encomendó a la Secretaría General de ALAMAR y a sus Asociados, que soliciten a los gobiernos de los países a los que pertenezcan que ratifiquen la Convención sobre reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras de Naciones Unidas, acordadas en New York en 1958, y la Convención Interamericana sobre Arbitraje Comercial Internacional acordada por la Organización de Estados Americanos (OEA), en Panamá en 1957.

7

Dentro del ámbito regional latinoamericano, ALAMAR desarrolló, en tres etapas, un proyecto conjunto con la OEA y la Comisión Económica para América Latina (CEPAL): El Manual de Documentación Naviera para los Puertos de América Latina (27), cuyos estudios se iniciaran en 1979 y concluyeran en 1981.

Se pretende la distribución de este Manual entre las autoridades nacionales, compañías navieras, agencias marítimas, empresas portuarias, y los sectores interesados en el transporte marítimo latinoamericano.

El Objetivo del Manual es:

"... dar a conocer las exigencias en materia de documentación y de formalidades consulares que deben cumplir las naves que atien

(27) "Manual de Documentación Naviera para los Puertos de América Latina". OEA/CEPAL/ALAMAR. ETAPA I. s/p. 1979.

den tráficos internacionales en puertos latinoamericanos, a fin de facilitar sus operaciones y evitar demoras, dificultades, e incluso sanciones, que inciden desfavorablemente a los costos del transporte, ... procura promover la simplificación y uniformidad básica para la recepción y despacho de naves... y la exposición de las exigencias en materia consular que aún imponen algunos países de la región en los actos de transporte marítimo..."

En su primera etapa (1979), el Manual contiene información relativa a los puertos de Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela por una parte, y los de Costa Rica, El Salvador, - Guatemala, Honduras y Nicaragua por otra.

En su segunda etapa (1980), contiene información referente a los puertos de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

En la tercera etapa (1981), contiene información relativa a las Antillas, Holanda, Bahamas, Barbados, Cuba, Dominicana, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, México, Panamá, Santa Lucía, San Vicente, Las Granadinas, Surinam y Trinidad- Tobago.

El Manual de Documentación Naviera, es el logro de los esfuerzos realizados por la ALALC y ALAMAR, ya que el mismo -- Tratado de Montevideo de 1960, en su Artículo 49° dispone que las Partes Contratantes procurarán "... simplificar y uniformar los trámites y formalidades relativas al comercio recíproco..."

Sobre esta base, las Partes Contratantes del Tratado, celebraron en la Ciudad de México en 1962, una reunión, y por la resolución 45, encomendaron al Comité Ejecutivo Permanente, la creación de la Comisión Asesora de Transportes (CAT) (28).

Entre una de las funciones de esta comisión se encontraba la de "... establecer una documentación uniforme para la recepción y despacho de las naves nacionales de las Partes Contratantes..."

No sería, sino hasta 1966, cuando el Consejo de Comunicaciones y Transportes de la ALALC, encomendara a la CAT, la consideración de la intervención consular, y las medidas adecuadas para informar y facilitar la documentación para la recepción y despacho de unidades de transporte y de cargas del intercambio zonal (29).

Finalmente, por la resolución 254 del 11 de Diciembre de 1969, las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo, aprobaron la documentación básica uniforme para la recepción y despacho de buques mercantes.

Estos formularios, están de acuerdo a los que estableció la Organización Consultiva Marítima Internacional (OCMI) (*), la cual en 1963, formó un grupo de expertos, quienes, tomando en consideración los trabajos de la OEA y con el asesoramiento de la Cámara Internacional de Navegación Marítima de la Cámara Internacional de Comercio, y otros organismos, preparó el proyecto de Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional y su anexo, que fue concertado por una Conferencia Diplomática convocada por la OCMI en Londres, en 1965 (30).

El Manual de Documentación Naviera es un gran adelanto por parte de los gobiernos de los países latinoamericanos, y en especial de ALAMAR, quien además de intervenir en su elaboración, es la encargada de mantenerlo actualizado, editando y distribuyendo los suplementos y correcciones que son necesarias. Además, el --

(29) "Compendio... 1968-1969". Op. cit. P.p. 46.

(30) "Manual de Documentación Naviera". Op. cit. s/p.

(*) A partir del 22 de mayo de 1982, la OCMI cambió de nombre por el de Organización Marítima Internacional (OMI), al entrar en vigor sus reformas estatutarias.

Manual contiene la información no sólo de los países integrantes de ALAMAR, sino de todos los países lationamericanos, tanto de Centroamérica, como del Caribe.

8

Otros trabajos no menos importantes que ha realizado, son los referentes a su participación en la V Conferencia Portuaria Interamericana, celebrada en noviembre de 1978.

A razón de esto, ALAMAR solicitó, durante la XV Asamblea de - 1978, que se considerara la conveniencia de adoptar una resolución recomendando al Instituto Interamericano de Estadísticas (IASI), que en colaboración con la ALALC y la CEPAL, procediera a la recolección y publicación sistemática de estadísticas sobre el movimiento internacional de contenedores en los países de América - Latina. (31).

Lo anterior debido a que no se había podido avanzar en el estudio integral sobre transportes de contenedores en los países de la ALALC que se había decidido efectuar junto con el Banco - Interamericano de Desarrollo (BID).

9

Durante la misma Asamblea de ALAMAR, se firmó un acuerdo de Colaboración y Cooperación entre ésta y la Asociación Centroamericana de Armadores (ACAMAR), como organismos representativos del sector de transporte acuático en América Latina (32).

(31) "Décimo Quinta Asamblea..." Op. cit. P.p. 74. y 75 .

(32) "Décimo Quinta Asamblea..." Op. cit. P.p. 143.

Este acuerdo se concretó a tres principales áreas de cooperación:

- a) Intercambio de documentación e información.
- b) Colaborar en la formulación y elaboración de proyectos relacionados con el sector marítimo.
- c) Colaborar para la ejecución de proyectos vinculados con el sector marítimo.

10

En 1969, ALAMAR organizó junto con el Instituto de Estudios Políticos para América Latina (IEPAL), el II Seminario de Contenedores, bajo el título de "Los Contenedores y su Aplicación en América Latina, bajo el patrocinio de la ALALC".

En ese mismo año (33), elaboró un trabajo sobre Tráficos Latinoamericanos y Empresas Multinacionales, para el Instituto de Integración Latinoamericana (INTAL), dependiente del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y participó en la reunión de la Comisión de Transporte Marítimo de Naciones Unidas (UNCTAD) y en la II reunión del Congreso Panamericano de Ingeniería Naval y Transporte Marítimo.

Estos son algunos ejemplos que nos sirven para enmarcar la labor que realiza ALAMAR dentro de los diversos foros internacionales, dentro de los que inclusive, ALAMAR ha sido reconocida como organismo internacional no gubernamental, y participa con ellos como observador, preparando estudios, y dando a conocer sus puntos de vista sobre los temas que en ellos se tratan.

(33) "Compendio... 1968-1969". Op. cit. P.p. 112.

Estos temas se dan a conocer durante la celebración de sus Asambleas Anuales, en las que participan destacadas personalidades del medio marítimo, reconocidas internacionalmente.

Antes con la ALALC, y recientemente con la ALADI, ALAMAR ha logrado avances importantes, principalmente la oportunidad que le brinda para estrechar su acercamiento a las empresas armadoras de Centroamérica y el Caribe, para lograr, a largo plazo, una verdadera integración latinoamericana, y conseguir que las economías de dichos países se desarrollen por medio de su comercio exterior por la vía marítima.

Así, ALAMAR con más de 20 años desde su fundación en 1963, - ha logrado ser un organismo de consulta y asesoramiento en cuestiones de Transporte Marítimo en los foros internacionales, con derecho a participar en los trabajos que en ellos se realizan, y a opinar cuando es oportuno, defendiendo los intereses navieros de los países a los que representa.

La misma Asociación ha manifestado que "ninguna materia referida al Transporte Marítimo Internacional sea resuelta sin nuestro conocimiento y sin nuestra oportuna intervención".

IV ALAMAR Y EL TRATADO DE TRANSPORTE POR AGUA DE LA ALALC (resolución 44 de 1962).

El tratado que instituyó la ALALC en 1960, tiene como uno de sus objetivos llegar a la liberación del intercambio comercial, con lo que se eliminarían gradualmente los gravámenes y restricciones sobre la importación de productos provenientes de cualquier parte contratante del mismo.

Tomando en consideración que el transporte marítimo es una de las vías de comunicación más importante para el intercambio de mercancías, el mismo tratado de Montevideo, en su Artículo 39, apartado h, prevee la constitución de un grupo de trabajo integrado por un representante experto en cuestiones de transporte marítimo, fluvial y lacustre, de cada uno de los países signatarios del mismo.

Este grupo de expertos, tenía como uno de sus objetivos el estudiar todo lo referente al transporte marítimo entre los países de la zona latinoamericana, y estaría bajo la dependencia del Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC.

La primera reunión del grupo de trabajo se llevó a cabo en julio de 1962, asistiendo representantes de Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Chile, México, Paraguay, Perú, Uruguay, de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Durante su segundo período de sesiones, en octubre de 1962, considerando que para hacer eficaz una política en materia de transporte marítimo para el desarrollo del comercio intrazonal, era necesario que las partes contratantes del Tratado de Monte-

video, celebraran convenios en los que adoptaran medidas generales (1).

Por tal motivo, en la Resolución 44, manifestaron que era necesario el que se celebrara un convenio que contemplara los principios fundamentales de la política de transporte marítimo y fluvial de la zona.

Esto es debido a que el propio Tratado de Montevideo no contemplaba esta cuestión siendo que en el desarrollo económico de los países latinoamericanos, la integración de los transportes deberían representar un papel primordial.

Los principios debían contener básicamente las recomendaciones presentadas en el "Informe No.1" que presentó el grupo de expertos en transporte marítimo (2), los cuales pueden resumirse en:

- Que se entendiera por nave perteneciente a un país de la zona, aquella matriculada en dicho país, en la que sus propietarios y la mayoría de la tripulación fueran ciudadanos del propio país.
- Que el transporte de carga tanto de importación como de exportación procedente o destinada a los países signatarios de Tratado de Montevideo, quedara reservado a las naves propiedad de dichos países.
- Que las medidas que adoptaran los países para hacer efectiva la reserva a la que se refieren los incisos anteriores, no debería significar discriminación entre los países de carga, ni atraso en los embarques, ni cobro de tarifas de fletes superiores a lo establecido por la competencia en las líneas regulares.

(1) "Compendio... 1960-1965". Op. cit. P.p. 26.

(2) "Compendio... 1960-1965". Op. cit. P.p. 16 y 17.

Tomando en cuenta la resolución 44, a la Comisión Asesora de Transportes (CAT), que entró en funciones en enero de 1963 por la resolución 45 tomada en el mismo período de sesiones de la reunión de expertos en transporte marítimo, se le encomendó la preparación del primer Anteproyecto de Convenio General de -- Transporte Acuático del Tratado de Montevideo que es el antecedente inmediato a la preparación del Convenio de Transporte por Agua de la ALALC.

ALAMAR, tomando en cuenta la Resolución 44 y los trabajos de la Comisión Asesora de Transportes, a escasos meses de haber -- sido fundada, durante la celebración de la primera Asamblea General en enero de 1964, en Punta del Este, formuló la Declaración de Política Naviera que a su consideración, debía ser incorporada al Convenio (3) y que puede resumirse en:

- Para lograr la integración económica de la zona, es necesario reservar a los buques nacionales el transporte marítimo de -- mercancías entre los mismos.
- Preferencia a los buques de los países entre los cuales se realiza el intercambio.
- Reconocer a cada parte contratante el derecho de ceder a otra las condiciones que entre ellas se acuerden.
- Para asegurar transportes estables, los países de la zona pueden, a título de reciprocidad, ceder a las líneas nacionales -- una participación en el transporte de determinados volúmenes de carga entre puertos intermedios, ubicados en el curso de sus itinerarios.

(3) "Compendio ... 1960-1965". Op. cit. P.p. 82 a 84.

- Cuando algunos de los países de la zona carezcan de unidades adecuadas para el transporte de cargas especiales, o no tenga disponibilidad de bodegas, el transporte de dichas cargas pueda hacerse en buques de otros países, según como lo acuerden las partes contratantes.
- Cuando el comercio zonal aumente de volumen, se revisarán las normas de política naviera con el fin de variar las -- cuotas de participación en el transporte para el desarrollo de las líneas de largo recorrido.
- Evitar la competencia destructiva entre las líneas que perturben la participación de otras banderas de los países de la zona.
- Los buques de los países de la zona deben tener en cada uno de ellos el mismo trato de las naves de dicho país.
- Incluir disposiciones que aseguren la nacionalidad del capital de las empresas navieras, y la autenticidad de sus banderas.
- Evitar que, por medio del arrendamiento o fletamento de buques, se filtren intereses extraños a la zona, o se produzca por este medio el crecimiento de las flotas desproporcionalmente al volumen de su respectivo comercio zonal.
- El arrendamiento o fletamento de buques se reserva a empresas armadoras propietarias de buques nacionales y en su caso, dar preferencia a los buques de los países de la ALALC en iguales condiciones, después a los otros países del continente y, en tercer término, a los países no americanos.
- Adoptar un régimen de penalidades para quienes incurran en infracción de estos principios, con la posibilidad de que se suspenda el tratamiento de reciprocidad de un país a otro.

- Favorecer el crecimiento de intercambio, la estabilidad y -- desarrollo de las marinas mercantes de los países de la ALALC.
- Mecanización, ampliación, y modernización de las instalaciones portuarias de los países de la zona.
- El derecho de cada parte contratante a regular su cabotaje, - nacional y el transporte con países extrazonales, en la forma que lo considere conveniente.
- Apoyo a las gestiones de la ALALC ante los gobiernos que la -- integran para la adopción de medidas de política comercial para promover el aumento del intercambio.

En la misma Asamblea, ALAMAR preparó un Anteproyecto de Transporte Acuático que, junto con la Declaración de Política Naviera, fueron presentados ante la ALALC en abril de 1964.

En abril de 1965, durante la tercera Asamblea Extraordinaria de ALAMAR, tomando en consideración los trabajos elaborados por la Comisión Asesora de Transporte y los que ella misma preparó, decidió solicitar al Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC, que llevara a consideración en la Reunión Gubernamental sobre Transporte Acuático a celebrarse en mayo de 1965, las siguientes resoluciones (4):

- Convenio: la necesidad de formalizar un Convenio entre los -- países de la ALALC que contenga los principios fundamentales de la política de transporte por agua.
- Principios Generales: la adopción de una política en materia de transporte con el fin de fomentar el desarrollo de las marinas mercantes. Y para la aplicación de dicha política de - convenio, establecer la reserva de transporte zonal en favor.

(4) "Compendio...1960-1965". Op. cit. P.p. 103 a 105.

de los buques de los países de la zona y la posibilidad de participación de países extrazonales:

- Conferencia de Fletes: la constitución de Conferencias de Fletes que establezcan las tarifas y condiciones de transporte - adecuadas al comercio zonal.
- Arrendamiento y fletamento de Buques: el tratamiento de buques nacionales para el tráfico, será concedido sólo a los buques - arrendados o fletados a un país de la zona.
- Igualdad de Tratamiento: la adopción de medidas para que los buques nacionales transporten mercaderías y/o personas entre los respectivos países reciban igual tratamiento que los buques nacionales de cada país dedicados al transporte zonal.
- Reducción de Costos y Gravámenes: para permitir un ajuste de los fletes, a través de la mecanización, ampliación y modernización de las instalaciones portuarias, y la desgravación de las utilidades de la explotación naviera que se destinen a invertir en la ampliación o renovación de buques.
- Uniformidad en la Legislación: la conveniencia de ratificar o adherirse a la Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924, y reformen sus legislaciones marítimas para adaptarlas a los principios modernos establecidos.
- Seguros: la equiparación de las condiciones, pólizas y primas de los seguros de cáscos y buques, a los que rigen en el mercado internacional.

- Crédito Naviero: facilitar los créditos internos y externos en las mejores condiciones para el desarrollo de las marinas mercantes de cada uno de los países de ALALC.
- Personal Embarcado: la capacitación de personal embarcado, condiciones de alojamiento, alimentación, previsión social, y otros.
- Defensa de las Marinas Mercantes: la adopción de un compromiso de defensa de la política de transporte de la zona.
- Régimen de control y sanciones: para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que se establezcan.
- Transporte de Petróleo: éste no deberá estar sometido al régimen de reserva de cargas, sino que seguirá regulado por las disposiciones legales de cada país.

Los trabajos y sugerencias presentadas por ALAMAR son la base de la Declaración de Política de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre, que contiene los principios antes mencionados, presentada en la Reunión gubernamental de la ALALC de mayo de 1965, misma que fue adoptada en noviembre de 1965, en Montevideo, en la Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores de la ALALC, además de crear con carácter de permanente el Consejo de Comunicaciones y Transportes (5).

La conveniencia de constituir este Consejo, fue recomendación hecha al Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC por parte de la Reunión Gubernamental de la ALALC en mayo de 1965.

Este consejo se integró con los responsables inmediatos de la elaboración y ejecución de la política nacional de las Partes

(5) "Compendio... 1960-1965". Op. cit. P.p. 129 a 133.

Contratantes en el sector marítimo y, en su informe presentado en mayo de 1966, se incluía un Proyecto de Convenio de Transporte por Agua.

Finalmente, el 30 de septiembre de 1966, fue adoptado y --- firmado el Convenio de Transporte por Agua de la ALALC (6), -- por los representantes de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, Perú, Uruguay, y como observadores la CEPAL y ALAMAR. Ecuador y Venezuela que asistieron a la Conferencia, no lo firmaron.

En general, el Convenio (7) está contenido en 9 capítulos y 32 artículos, además de 8 disposiciones transitorias; determina las condiciones en que debe realizarse el transporte fluvial, la cumbre y marítimo de cargas entre los países signatarios del Convenio y que se efectúe en sus buques, excluyéndose el transporte del petróleo y sus derivados (8).

Asimismo, no menoscaba el derecho de cada país a regular internamente el cabotaje nacional, así como los transportes destinados a/y procedentes de países no contratantes.

Además, contiene la mayoría de las recomendaciones hechas -- por ALAMAR, por la Comisión Asesora de Transportes y la Declaración de la Reunión Gubernamental de la ALALC como son:

- Reserva del transporte de carga de intercambio a los países -- signatarios del Convenio. (Cap. II)
- Condiciones favorables de transporte a las partes contratantes. (Cap. III)

(6) "Compendio... 1960-1965". Op. cit. P.p. 11 a 25.

(7) Ver Anexo "B" P.p. 125.

(8) Revista ALAMAR". No. 121 P.p. 7 y 8 . Ediciones ALAMAR. Uruguay, 1974.

- Normas sobre nacionalidad y arrendamiento de buques o naves, es decir, que estén matriculados en el país al que pertenecen y que la tripulación, en su mayoría, sea nacional del mismo país. (Cap. IV)
- Normas sobre igualdad de tratamiento a las naves nacionales de las Partes Contratantes. (Cap.V)
- Comisión Permanente del propio Convenio, para vigilar el cumplimiento de éste, integrado por un representante de cada uno de ellos. (Cap. VI)
- Disposiciones generales para procurar el desarrollo de las marinas mercantes nacionales, sin menoscabo del cumplimiento de las legislaciones nacionales de cada país, y a los acuerdos internacionales relativos a la seguridad de la navegación. (Art. 19)
- Simplificar y uniformar la documentación naviera para la recepción y despacho de buques. (Art. 22)
- Llevar a cabo mejoras a las condiciones portuarias, administrativas y laborales, (Art. 23), entre otros.

En el Artículo primero del Capítulo XI (9), se especifica que se nombrará una comisión especial, dentro de los 30 días siguientes a la firma del Convenio, por cinco de los países por lo menos, con el propósito de preparar, con el asesoramiento de ALAMAR y otros organismos técnicos que estimen convenientes, un Proyecto de Reglamentación del Convenio.

Para tales efectos, en junio de 1967, ALAMAR elaboró un Proyecto de Reglamento que fue aprobado únicamente por las delegaciones de Colombia, Chile, Ecuador, México, y Perú, sin reserva.

(9) Ver Anexo "B". Art. I . P.p. 144.

Posteriormente, designó una comisión Ad-hoc, que estudió los Artículos del Proyecto a los cuales, los países que no lo aprobaron, les habían formulado algunas reservas: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Habiendo llegado a un acuerdo unánime a nivel empresarial, sobre las modificaciones que podría introducirseles, este estudio se envió como sugerencia a la Secretaría Ejecutiva de la ALALC.

En septiembre de 1968 se aprobó el Reglamento con el voto favorable de las delegaciones de Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay y Perú.

Con las Sugerencias de ALAMAR y el estudio presentado por la Comisión Especial de Relegamentación del Convenio, la Secretaría Ejecutiva de ALALC elaboró un documento comparando ambos estudios, que sirvieron como punto de partida para que las partes signatarias del Convenio prepararan el Reglamento final de dicho Convenio.

Posteriormente, ALAMAR preparó un estudio sobre las modificaciones del Reglamento, en noviembre de 1973, ya que Argentina y Brasil no estaban de acuerdo con el aprobado en 1968, pero a la fecha este Reglamento no se ha revisado ni sancionado.

El Artículo 5 del Convenio (10), señala que "las Partes Contratantes promoverán la constitución de conferencias de Fletes u organismos similares, entre armadores que cumplan las condiciones establecidas en el presente Convenio..., dichas conferencias tendrán los siguientes objetivos:

- a) Armonizar las normas operacionales de los diferentes miembros,
- b) Procurar la regularidad de los tráficos entre las Partes Contratantes; y
- c) Fijar las condiciones de transporte y las tarifas de fletes, así como sus modificaciones... para los efectos del presente

(10) Ver Anexo "B" . Art. 5.P.p.131.

Convenio, todo armador de cada Parte Contratante deberá integrar la respectiva Conferencia de Fletes".

Como consecuencia de las disposiciones de este Artículo y la disponibilidad de ALAMAR de que cuanto antes se tomarían me di das tendientes a mejorar e incrementar el transporte marítimo, en abril de 1968, en Lima, se realizó la primera reunión de la Comisión Especial de Conferencias de Fletes, originada de -- acuerdo al Directorio de ALAMAR, que se tomó en marzo del mismo año.

En esta reunión, se preparó un Proyecto de Estatuto Tipo para las Conferencias de Fletes (11), cuyas finalidades son las siguientes:

- 1.- Armonizar las normas operacionales a las cuales debe ajustarse el transporte de las cargas del intercambio comercial entre las Partes Contratantes.
- 2.- Fijar las tarifas de fletes, las condiciones de transporte...
- 3.- Informar anualmente... respecto a los asuntos de su competencia, a las Partes Contratantes y a la Comisión del Convenio.
- 4.- Prestar a la Comisión del Convenio la amplia cooperación para facilitar el eficaz cumplimiento de la labor que le corresponde.
- 5.- Ejercer la facultad que le confiere el Artículo 13 del Convenio.
- 6.- Mantener permanentemente a disposición de los usuarios las tarifas, cargas y condiciones de transporte vigentes, así como sus modificaciones.
- 7.- Establecer un sistema de consultas que permita contactos permanentes con los usuarios.
- 8.- Poner en conocimiento de la Comisión del Convenio las transgresiones e infracciones a las normas contenidas en el Convenio y cuyo conocimiento y/o sanción no sea de su competencia exclusiva.

(11) "Compendio ... 1968-1969". Op. cit. P.p. 88 y 89.

- 9.- Proponer a la Comisión del Convenio, el plan para hacer efectiva la implantación gradual de la reserva.
- 10.- Establecer las condiciones bajo las cuales se distribuirá el transporte de las cargas reservadas..."

De la misma manera, el Artículo 22 del Convenio establece que las Partes Contratantes tomarán medidas adecuadas para simplificar y uniformar los documentos necesarios para la recepción y despacho de buques.

Ante lo cual, la ALALC formó un grupo de estudio sobre simplificación de la documentación naviera, el cual, en mayo de 1968, preparó los formularios básicos uniformes para la recepción y despacho de buques.

Estos formularios (12), fueron adoptados por las Partes Contratantes del Convenio de Transporte por Agua, en su resolución 254, y fueron aprobados por ALAMAR, y se limitan a los siguientes documentos:

- Declaración General,
- Manifiesto de Carga,
- Rol de Tripulación,
- Lista de Pasajeros,
- Declaración Mínima de Seguridad,
- Declaración de Efectos de Tripulante, y
- Gufa de Correo.

(12) Ver Anexo "C". P.p. 148.

Podemos concluir que, a pesar de que ALAMAR apoyó y colaboró con la ALALC en todas sus gestiones para la celebración del Convenio de Transporte por Agua, sus esfuerzos no se han visto coronados.

Baste mencionar la Declaración de Política Naviera de Punta del Este, la preparación del Anteproyecto del Convenio, de los dos Anteproyectos de Reglamento del mismo, el Proyecto de Estatuto Tipo para la Conferencia de Fletes, y su apoyo al logro de una Documentación Básica para la Recepción y Despacho de Buques de los países de la zona. Todo ello, para que pueda llevarse a cabo una verdadera acción conjunta de los países latinoamericanos para el desarrollo del transporte marítimo de la zona.

Además, a pesar de que el Convenio de Transporte por Agua se firmó el 30 de septiembre de 1966, no fue sino hasta mayo de 1974 cuando entró en vigor, después de 60 días contados a partir de que fue depositado el quinto instrumento de ratificación necesario para ello, por parte del Gobierno de Colombia en marzo de ese mismo año.

No obstante que en las negociaciones del Convenio participaron la mayoría de los países integrantes de la ALALC y ALAMAR, a la fecha sólo ha entrado en vigor para cinco países que lo han ratificado:

México	1967	Chile	1968
Ecuador	1969	Paraguay	1970
Colombia	1974		

No obstante, el Convenio, desde que fue adoptado en 1968 y, posteriormente, ratificado y entrado en vigor, a la fecha, no ha sido sancionado ni revisado por los países signatarios del mismo; la propia ALADI, que sustituyó a la ALALC en 1980, no ha manifestado el menor interés en ponerlo en marcha.

Esto es sumamente grave, pues a través del Convenio se resolverían graves problemas que enfrentan los países miembros en el transporte marítimo actual.

Puede decirse que este es el ejemplo de un tratado en vigor que no ha operado, como nos señala el tratadista Lord McNair, y ésto es muy lamentable, no importa que los demás países -- miembros de la ALADI no lo deseen o quieran, pero, por lo menos, los que nos hemos comprometido debíamos hacerlo funcionar a fin de demostrar su virtud y eficacia, pues de otra manera no puede decirse que estamos dando pasos serios hacia la integración económica.

Tampoco se han dado avances con respecto al Proyecto que presentó ALAMAR sobre el Estatuto Tipo de Conferencias de Fletes, ya que no ha sido sancionado por las autoridades máximas de la misma Asociación.

Ante estos hechos, cabe mencionar el Comentario del Lic. Salgado (13): "... de nada han servido las Conferencias Interamericanas, las reuniones de consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores, las reuniones del Consejo Interamericano y Social, pues los pueblos de Latinoamérica no han recibido la ayuda prometida".

Y el comentario del Sr. Horacio Salduna (14), referente a que es necesario: "... resolver el futuro definitivo del Convenio --

(13) "El Desarrollo de la Marina..." Salgado. Op. cit. P.p. 306.

(14) "Décimo Séptima Asamblea..." Op. cit. P.p. 179.

de Transporte por Agua, es decir, si se le reglamenta, si se le reemplaza por otro, si se le anula, pero evidentemente, se ha de cidido resolver al respecto porque es un contrasentido que un -- Convenio de Transporte firmado por el suficiente número de pa- ses como para que se ponga en marcha, todavía después de tantos años no haya podido avanzar y en cambio las circunstancias han ido creando una cantidad de nuevas formas de entendimiento marí timo que obliga a definirse sobre este importante documento ya firmado y ratificado pero no aplicado".

V IMPORTANCIA DE ALAMAR PARA EL COMERCIO EXTERIOR LATINOAMERICANO Y MEXICANO.

La Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), -- está integrada por el conjunto de empresas armadoras nacionales de los siguientes países: ARGENTINA, BOLIVIA, BRASIL, CHILE, COLOMBIA, ECUADOR, MEXICO, PARAGUAY y VENEZUELA, es decir, casi todos los países Sudamericanos y México.

Los armadores (1) son las personas y/o empresas dedicadas a la explotación marítima* y comercial ** de uno más buques, siendo propietarios o no de ellos.

Los navieros son los propietarios de los buques y, la mayoría de las veces titulares de las empresas marítimas. Pueden convertirse en armadores, lo que de hecho ocurre en la práctica en un 80%.

Los navieros pueden ceder a una persona el uso y goce del buque, convirtiéndola en armador, y los navieros explotan -- sus propios buques marítima y comercialmente a través del contrato de locación.

Así, los armadores y navieros son, la mayoría de las veces, los encargados directos de la transportación marítima -- de mercancías, integrando la base de la marina mercante nacional de los países latinoamericanos.

La labor que realizan los armadores resulta de especial -- importancia para el comercio exterior, ya que forman parte -- del aparato de transporte marítimo, fluvial y lacustre tanto

(1) "Apuntes..."Salgado. Op. cit. s/o.

* Incluye la tripulación del barco, combustible, mantenimiento, etc.

** Incluye gastos de carga, descarga, de puerto, etc.

privado como estatal, por medio de los cuales se realiza aproximadamente el 90% del intercambio comercial de estos países.

Esto favorece principalmente a los países que cuentan con un amplio litoral marítimo y con localización de actividades económicas próximas a las costas, en particular América del Sur: ARGENTINA, BRASIL, CHILE, PERU, VENEZUELA, y MEXICO al norte.

También es importante mencionar la navegación fluvial a través principalmente del Río Orinoco hasta Ciudad Bolívar en Venezuela; los sistemas del Río Amazonas y Río de la Plata en los que se destacan Argentina, Brasil, Paraguay, Perú y Uruguay.

En lo que se refiere al comercio exterior, los países latinoamericanos han incrementado gradualmente el volumen de éste dentro de la región. El porcentaje de intercambio tanto de importaciones como de exportaciones ha sido incrementado con regularidad entre 1970 y 1975 y, sustancialmente, de 1975 a la fecha.

Por ejemplo (2), durante el período de 1961 a 1963 el porcentaje de exportaciones de América Latina fue hacia los Estados Unidos 37.2% , hacia la Comunidad Económica Europea 29.4% , y a Latinoamérica hasta 13.7% del total de exportaciones de la región a todos los destinos. Las importaciones entre estos países aumentaron de 10.7% durante 1961-1963 a 14.8% para el período 1975-1977.

(2) "Integración Latinoamericana". Banco Interamericano de Desarrollo. Revista mensual del INTAL. No. 67. P.p. 24 y 25. Buenos Aires, Argentina, 1980.

Esta tendencia al comercio intrarregional se refleja en los países miembros de la ALADI, ya que aumentaron sus exportaciones de 7.6% durante el período 1962-1964, a 12.3% en 1975, y a 15.3% en 1978.

Al aumento de las exportaciones de los países de la ALADI, debe agregarse la diversificación en su comercio, ya que en los inicios de la ALALC, se concentraba en pocos productos - agropecuarios y actualmente más del 50% corresponde a productos semielaborados o manufacturados.

El aumento de las exportaciones entre los países miembros de la ALADI, en comparación con los realizados a otras regiones del mundo, se hace notorio comparando las estadísticas de los períodos 1980-1981 (CUADRO #1).

Dentro de este marco, es importante señalar el papel que desempeña la integración de los países latinoamericanos como impulsor del incremento en el comercio regional, ya que es un factor fundamental dentro del transporte marítimo, pues su avance supone prever un sistema de comercio adecuado y eficiente.

En América Latina la integración económica tiene profundas raíces históricas, planteada desde el siglo XIX con los Principios Bolivianos, y a la fecha se han creado importantes instrumentos de integración tanto a nivel regional como mundial.

Tal es el caso de la ALADI, la Organización de Estados Americanos (OEA), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI), la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), el Sistema Económico Latinoamericano (SELA), el Grupo Andino formado en 1970, el Convenio del Mar de la Plata en 1963, el Tratado de Transporte por Agua de la ALADI, y otros.

CUADRO # 1 (3)

COMERCIO INTRARREGIONAL DE LOS PAISES MIEMBROS
DE LA ALADI

EXPORTACIONES

<u>PAIS</u>	<u>% SOBRE TOTAL</u>	<u>% SOBRE TOTAL</u>
	<u>1980</u>	<u>1981</u>
ARGENTINA	16.9	14.9
BOLIVIA	3.5	3.6
BRASIL	31.6	36.1
COLOMBIA	5.0	4.8
CHILE	10.1	7.2
ECUADOR	4.1	3.9
MEXICO	5.5	4.1
PARAGUAY	1.3	1.3
PERU	5.3	4.8
URUGUAY	3.6	3.0
VENEZUELA	13.1	16.3
T O T A L	100.0	100.0

COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAISES MIEMBROS DE LA
ALADI CON EL RESTO DEL MUNDO.

EXPORTACIONES

<u>PAIS</u>	<u>% SOBRE TOTAL 1980</u>	<u>% SOBRE TOTAL 1981</u>
ARGENTINA	9.2	9.8
BOLIVIA	1.0	0.8
BRASIL	24.8	25.3
COLOMBIA	5.0	3.2
CHILE	5.3	4.1
ECUADOR	3.0	2.8
MEXICO	20.8	25.1
PARAGUAY	0.3	0.2
PERU	4.1	3.5
URUGUAY	1.0	1.2
VENEZUELA	25.5	24.0
T O T A L	100.0	100.0

(3) "Estadísticas de Comercio Intrarregional de los Países Miembros". Unidad de Información y Estadísticas de la Secretaría General de la ALADI, 1982, P.p. 3 y 5.

Los países integrantes de ALAMAR forman parte de todo este sistema de integración, inclusive, señala en sus Estatutos (4) que para ser Asociado de ALAMAR, se requiere ser armador nacional de algún país signatario del Tratado de Montevideo - de 1980 que instituyó la ALADI, además de reunir a más de 50 empresas armadoras con lo que tiende a promover una política de desarrollo, coordinación y racionalización equitativa del transporte marítimo, procurando que sus marinas mercantes tengan la capacidad para atender el transporte de su intercambio zonal y extrazonal.

Otro factor que ha contribuido al incremento y desarrollo del comercio exterior de esos países, es el que se refiere al intercambio de información y análisis, en relación a estadísticas, costos de almacenaje de mercancías en los diferentes países, documentación básica para la recepción y despacho de buques, rutas marítimas, servicios de línea que cada país ofrece, costos de carga, descarga, movimiento de contenedores, exigencias consulares, etc., además de los estudios que sobre transporte marítimo se realizan, con lo que se facilita el transporte y la operación de los buques.

En este campo, ALAMAR, por medio de sus publicaciones especializadas ha contribuido al intercambio de informaciones entre los países. Tal es el caso de la Revista ALAMAR que se publica mensualmente y que contiene estadísticas, convenios e información actualizada del medio marítimo, el Manual de Documentación Naviera, el Boletín Informativo ALAMAR, los compendios que edita anualmente de las Asambleas que realiza, y otras, todas ellas encaminadas al logro de un transporte marítimo eficiente que satisfaga las necesidades ---

(4) Ver Anexo "A". Art. 6º. P.p. 106.

existentes de los países que la integran y con ello impulsar su comercio exterior.

Sin embargo, a pesar de todos estos esfuerzos realizados, los resultados no han sido del todo satisfactorios, ya que el avance en el transporte marítimo ha sido muy lento. Hacia 1982, la flota mundial de graneleros (5) está constituida por 93 millones de TRB, y la de ALAMAR es de 2 millones, lo que indica que la flota de ésta representa el 2% del tonelaje total mundial.

Por lo que se refiere a los servicios regulares de línea en el transporte de carga suelta, y los que lo hacen en forma - contenerizada (multipropósitos), la comparación entre la flota de ALAMAR y las 10 banderas de mayor tonelaje: Grecia, Japón, Estados Unidos, Alemania, Francia, Gran Bretaña, Noruega, Holanda, Italia, y España, nos indica que el crecimiento expresado en TRB de los países de ALAMAR, es lento frente al de los otros países.

En el período 1978-1982, la flota contenerizada de ALAMAR pasa de 8,000 TRB a una capacidad de 123,000 TRB, mientras que la flota de los 10 países seleccionados pasa, en el mismo período, de 7'312,000 TRB a 9'132,000 TRB, y hasta 1982 ALAMAR es dueña del 1% de la capacidad que tienen las 10 banderas.

Del total de la flota mundial que es de 75,151 buques, los países de ALAMAR participan con 3,156 que representan sólo el 4.9% ; y del TRB total mundial que asciende a 424'741,682 participa con el 2.9%; (CUADRO # 2); ambos son porcentajes mínimos comparados con los del resto del mundo, a pesar de que los países Sudamericanos y México tienen grandes extensiones de litoral cuya explotación podría reportar los enormes beneficios que representa el uso adecuado del transporte marítimo.

(5) "Vigésima Asamblea General Ordinaria de ALAMAR". P.p.56 a 60. Ediciones ALAMAR. Uruguay, 1984.

CUADRO # 2

FLOTA MERCANTE MUNDIAL (6).

TOTAL # DE BUQUES: 75, 151

T R B : 424741, 628 TONS.

FLOTA MERCANTE DE ALAMAR:

PAIS	NO. BUQUES (unidades)	T R B (tons.)
BRASIL	666	5,678,111
AGENTINA	523	2,255,758
MEXICO	545	1,251,630
VENEZUELA	236	910,841
PERU	696	936,326
CHILE	192	494,939
ECUADOR	110	354,443
COLOMBIA	74	313,904
URUGUAY	81	201,677
PARAGUAY	31	31,785
BOLIVIA	2	15,192
T O T A L	3,156	12,344,543
PORCENTAJE DEL TOTAL MUNDIAL	4.9%	2.9%

(6) "Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables 1982".
Lloyd Register Book (hasta 1 de julio de 1982).

Lo anterior queda aún más restringido, ya que el intercambio de bienes entre los países latinoamericanos, por su bajo nivel de desarrollo industrial, se caracteriza por la exportación de materias primas y productos semielaborados (algodón, café, minerales, tabaco, harina de pescado, fertilizantes, etc.) hacia países de mayor desarrollo, y de ellos importan todos los llamados bienes de capital (maquinaria, complejos industriales, aparatos electrónicos, etc.) necesarios para su desarrollo.

Si todos los países latinoamericanos nos exportan e importan el mismo tipo de bienes, ¿ qué se pueden intercambiar entre ellos?

Esta cuestión se agrava con la situación política y social de esos países que se ha agudizado y la falta de divisas suficientes para importar, lo que se traduce en que esas divisas se reserven a la importación de productos claves necesarios, ya no para su desarrollo, sino apenas para su subsistencia.

Hay que recordar además que las operaciones comerciales por la vía marítima se realizan por medio de dólares, y a veces con moneda nacional pero al tipo de cambio internacional que es superior al local.

La mayor parte de los buques de los países latinoamericanos son de tipo convencional (dedicados al transporte de carga general y graneles y, recientemente, los contenerizados), con un grado muy lento de crecimiento y, para la importación de maquinaria, piezas pesadas y equipo especializado es menester recurrir al mercado internacional de buques para fletarlos, pagando altas rentas y los cuales, generalmente pertenecen a países altamente desarrollados.

Otro inconveniente es la competencia que existe entre el transporte marítimo y terrestre ya que a través de éste último se realiza una gran parte del intercambio comercial -- nuestro que resulta más económico y rápido. Lo anterior se debe principalmente a la baja productividad y altos costos de los puertos latinoamericanos, que se traduce en largas estancias de los buques en esos puertos y la lenta operación de los mismos.

Así pues, la característica general de la marina mercante nacional de los países latinoamericanos, y la infraestructura portuaria, no reúne las cualidades necesarias para el transporte marítimo de mercancías, lo que propicia que empresas navieras de otros países lleven a cabo el tráfico entre ellos y otros países con la consecuente pérdida de mercado, divisas y competitividad.

Al hablar de transporte marítimo, se hace necesario mencionar lo referente a las Conferencias Marítimas en Latinoamérica.

Las Conferencias Marítimas de Fletes son organizaciones de líneas navieras que cubren el tráfico marítimo de una determinada zona geográfica, por el que todas ellas se comprometen a la aplicación uniforme de fletes.

Sus principales objetivos son:

- a) Servicio adecuado a las necesidades del tráfico del area de la Conferencia.
- b) Evitar la competencia desleal entre sus miembros por medio de la regulación y programación de embarques.
- c) Mantener una tarifa común para los diferentes embarcadores, ofreciendo un servicio regular, eficiente y confiable.
- d) El reparto equitativo del tráfico del area, dependiendo de la capacidad de la flota de cada empresa que la integra.

La práctica de las Conferencias Marítimas es muy usual y actualmente muchas empresas marítimas pertenecen a ellas, tanto de Latinoamérica, de Europa, Estados Unidos, y el Lejano Oriente:

THE ASSOCIATION OF WEST INDIA TRANSATLANTIC STEAMSHIP LINES
(WITASS).

CONFERENZA MERCI-MESSICO.

TRANSPACIFIC JAPAN KOREA FREIGHT CONFERENCE.

PACIFIC SOUTH WEST BOUND CONFERENCE.

JAPAN CENTRALAMERICAN COTTON AGREEMENT.

INTERAMERICAN FREIGHT CONFERENCE.

El hecho de que existan Conferencias que regulan el tráfico marítimo, no significa que empresas marítimas de los países de áreas geográficas que la integran, participen en ellas.

Este podría ser un instrumento muy útil con la adecuada aplicación en el ámbito de América Latina, ya que las Conferencias facilitarían la expansión ordenada del comercio exterior, promoviendo el desarrollo de servicios marítimos regulares y eficaces que permitan atender las necesidades de su tráfico, lo que de hecho no ocurre en la mayoría de las Conferencias de esta zona geográfica.

ALAMAR ha impulsado el régimen de Conferencias Marítimas Latinoamericanas desde 1968, con la elaboración de un Estatuto Tipo de Conferencias de Fletes, y aunque los países del área no han fijado su atención a este sistema, el estatuto elaborado por ALAMAR sirve como valioso antecedente para la redacción de los Estatutos que en su oportunidad adopten las Conferencias de Fletes que se constituyan (7).

(7) "Revista ALAMAR". Op. cit. P.p. 53 y 54.

En general, la influencia de ALAMAR en el comercio exterior mexicano, no reviste la importancia que debía tener, ya que sólo funciona como centro de información y consulta para 4 empresas - armadoras mexicanas que pertenecen a ella: TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S.A., NAVIERA DELMEX, S.A., TECOMAR, S.A., y - - PETROFLOTA, todas ellas privadas y que representan sólo el 15% de las más de 30 empresas armadoras mexicanas.

México tiene una verdadera tradición marítima con cerca de 10,000 Km. de litoral, pero el comercio exterior se realiza a -- través de un sistema portuario reducido y anticuado en sus operaciones, instalaciones y servicios:

- Las áreas del almacenaje en los puertos se encuentran congestionadas, ya que las mercancías de importación no cuentan con la debida documentación para su despacho aduanal inmediato.,
- Las cargas manejadas no son retiradas dentro de los términos que marca la ley.,
- Señalamiento marítimo e iluminación deficiente.,
- No cuentan con el número suficiente de transportes terrestres que los comuniquen con sus zonas de influencia.,
- Falta de equipo portuario y estibadores.,
- Lentitud en las operaciones., etc.

Todo lo cual incide en la baja productividad de los puertos, largas estadias de los buques. y altos costos operacionales.

- No existe una verdadera integración en el sector de la marina mercante tanto de la iniciativa privada, así como por parte del sector oficial, en la que se cimiente una estructura capaz de apoyar el transporte marítimo para su eficaz desarrollo, baste citar que el transporte marítimo de mercancías lo realiza una sola empresa mexicana en más del 60%. A pesar de esto se ha dado un paso importante con la creación de la Asociación Nacional de Armadores Mexicanos "ANAMEX" que integra gran parte del tonelaje de registro nacional, y que ha sido reconocida internacionalmente por diversos organismos como ALAMAR.
- No se han tomado medidas concretas para dar preferencia en todos los servicios de transporte marítimo a las empresas armadoras mexicanas y la utilización de buques de bandera mexicana.

Basta citar (8) que sólo en 1981, México exportó 54.4 millones de toneladas, e importó 15.5 millones, y sólo un 11% del total de ambas cargas se transportó en buques nacionales; en el mismo año pagamos 1,093 millones de dólares por concepto de fletes y seguros, y casi la totalidad de esas divisas fueron a parar a manos de empresas extranjeras.

Así, la regla general es que "más que vender nuestros productos en el extranjero, los extranjeros nos vienen a comprar a México, y en el otro sentido, que en vez de ir al extranjero a comprar lo que nos hace falta, nos lo vienen a vender a nuestro país".

En la ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana (9), publicada en el Diario Oficial en enero de 1981, está

(8) "El Transporte Marítimo y el Comercio Exterior". Carlos Morales. s/p. Instituto de Estudios Políticos y Sociales del PRI. Reunión de Consulta Popular de Transporte y Comercio. México, 1982.

(9) "Diario Oficial". Srfia. de Gobernación. Art. 15 P.p. 17 Mexico 1981.

incluida la Ley de Reserva de Carga que otorga preferencias - a empresas navieras nacionales y sus buques, sobre las extranjeras en igualdad de condiciones, pero sólo para carga gubernamentales o paraestatales, quedando excluidas las cargas de empresas privadas:

"Las cargas de importación que sean propiedad de entidades gubernamentales o paraestatales deberán transportarse en buques de matrícula mexicana, en los porcentajes que fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, excepto cuando no exista capacidad de la flota nacional comprobada por la propia Secretaría".

Esta Ley incide desfavorablemente en el transporte marítimo de mercancías de empresas privadas que las más de las veces son las que transportan mayor tonelaje (sin tomar en cuenta - el transporte de petróleo).

Además, el comercio exterior de México se caracteriza por la exportación de productos semifabricados y materias primas (miel, químicos, autopartes, cerámica, plásticos, glucosa, minerales, etc.) y la importación de maquinaria, piezas pesadas y especializadas para la industria y la mayoría de las veces nuestra Marina Mercante no cuenta con equipo necesario para el transporte de estas cargas, por lo que se tiene que recurrir al fletamento de buques extranjeros a altos costos.

Dentro del marco de Integración Regional Latinoamericana, México ha dado avances importantes para el desarrollo de su comercio exterior y transporte marítimo, tal es el caso del acuerdo entre nuestro país y la República Federativa del Brasil sobre Transporte Marítimo del 24 de julio de 1974.

Recientemente, en abril de 1984, se firmó un Acuerdo Bilateral entre los Gobiernos de México y Argentina sobre Transporte Marítimo en el que sólo las líneas que designen ambos gobiernos se reservarán este transporte entre ambos países.

A mediano y largo plazo, es importante que se tomen medidas para subsanar todas nuestras deficiencias en esta materia:

- Una infraestructura portuaria eficiente con una coordinación real entre las empresas armadoras privadas y gubernamentales.
- La reserva del transporte de todas las mercancías a buques nacionales.
- Estímulos a las empresas que embarquen por líneas nacionales.
- Fortalecer la inversión nacional para la creación de nuevas empresas o fortalecer las ya existentes para aumentar la oferta mexicana de transporte marítimo.
- Tratar de exportar no sólo mercancías, sino también el servicio de transporte para evitar la fuga de divisas.
- Fomentar dentro del marco de los diferentes acuerdos internacionales, la difusión de las reglas de transporte marítimo internacional entre los diferentes consejos de usuarios latinoamericanos, entre otras.

Para el logro de estos fines, ALAMAR representa un instrumento o alternativa como centro de información y enlace entre los países latinoamericanos en el que se pueden intercambiar experiencias y recomendaciones para la solución de la problemática que en general viven los países latinoamericanos.

Desafortunadamente, no se le ha dado la importancia debida, baste citar, que al realizar la presente investigación, fui al Instituto Mexicano de Comercio Exterior, y aunque saben de la existencia de la Asociación, no tienen información acerca de ésta, y lo mismo sucedió en la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial en donde se encuentran las oficinas de la ALADI.

VI. LOGROS DE ALAMAR Y SUS PERSPECTIVAS.

Desde su fundación en 1963, ALAMAR ha cumplido con los objetivos para los que fue creada, los cuales expongo ampliamente en capítulos anteriores.

Actualmente son aproximadamente 50 empresas navieras de 11 países las que la integran, con un total de 12 millones de toneladas de peso muerto, siendo que en sus inicios sólo la integraban 36 empresas de 8 países.

A pesar de haber surgido en el seno de ALALC, bajo su dependencia, ha logrado tener autonomía propia, con una organización estable, comparándose con cualquier organismo de corte internacional.

Esto se manifiesta a través del reconocimiento de que es objeto por parte de las Naciones Unidas como un Organismo Regional - no Gubernamental de Latinoamérica y como centro de consulta e información en transporte marítimo, no sólo de los países que la integran, sino de otros organismos como son: la Organización de Estados Americanos, el Banco Interamericano de Desarrollo, la Organización Internacional del Trabajo, la Organización Marítima Internacional y otras.

Ante estas instituciones, ALAMAR se ha fijado el propósito de que ninguna materia referida al Transporte Marítimo Internacional sea resuelta sin su conocimiento e intervención para proteger los intereses de los armadores que representa.

Los principales medios de acción de los que se ha valido - para adquirir la relevancia que tiene, son las asambleas genera

les que realiza cada año, las cuales proporcionan valiosos elementos de juicio para el accionar futuro del armamentismo latinoamericano, dada la calidad de los expositores, así como su participación en los foros internacionales.

En las asambleas se exponen temas de actualidad y de la problemática que en este rubro enfrentan los países latinoamericanos, cuya finalidad no es imponer soluciones, pero sí hacer conocer -- la opinión profesional de los expositores, ya que su misión es estudiar, sugerir y recomendar soluciones basadas en argumentos que pueden ser aceptables por su experiencia.

A continuación mencionaremos algunos de los temas más relevantes que se han expuesto en las asambleas generales y cuyas resoluciones las han hecho saber a los gobiernos respectivos, por medio de los armadores que la integran, a manera de recomendaciones:

- La Declaración de Política Naviera, de Punta del Este de 1964, que fue adoptada por la ALALC e incluida en el Tratado de Transporte por Agua (1).
- Los 2 Anteproyectos presentados del mismo Tratado, el primero en abril de 1964 y el segundo en octubre del mismo año, y que posteriormente serían la base del Tratado en 1966 (2).
- La Elaboración del Reglamento del Tratado en 1968 (3).
- La creación de un Estatuto Tipo de Conferencias de Fletes Latinoamericana (4).
- La elaboración del llamado "Conocimiento ALAMAR" que es un documento para establecer un Conocimiento de Embarque Único Latinoamericano, preparado por Atilio Malvagani, y que se encua---

(1) "Compendio... 1960-1965". Op. cit. P.p. 82.

(2) "Compendio... 1966-1967". Op. cit. P.p. 107.

(3) (4) "Revista ALAMAR". Op. cit. P.n. 61.

dra dentro de las disposiciones de la Convención Internacional de Bruselas, para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque de 1924, que fue adoptado durante la Reunión del Directorio de ALAMAR en 1967 (5).

- La elaboración de un Trabajo sobre Tráfico Latinoamericano y Empresas Multinacionales para el Instituto de Integración Latinoamericana, dependiente del Banco Internacional de Desarrollo (6).
- Su participación en la II Reunión del Congreso Panamericano de Ingeniería Naval y Transporte Marítimo en 1969 (7).
- Su contacto con los armadores centroamericanos, con perspectivas a una unión más estrecha de todos los transportes por agua dentro del ámbito latinoamericano, prueba de lo cual es el --- Acuerdo de Cooperación entre ALAMAR y la Asociación Centroamericana de Armadores ACAMAR suscrito en 1978 (8).
- La conferencia sobre desarrollo del Transporte Marítimo Latinoamericano y las necesidades de Comunicación e Instrucción, que fue impartida por la Seatrade Academy que imparte programas de entrenamiento y capacitación para ejecutivos de empresas navieras (9).
- La ponencia sobre el análisis de la Convención sobre la Regulación Internacional del Contrato de Transporte Marítimo, suscrita en el seno de las Naciones Unidas de 1978, y que tiene la -- finalidad de derogar la Convención de Bruselas de 1924, y su Protocolo de 1968 sobre el conocimiento de Embarque (10).
- La Conferencia sobre el empleo de Contenedores en América-Latina con el objeto de recolectar y publicar estadísticas sobre el movimiento internacional de contenedores, conjuntamente con la ALALC y la CEPAL (11).

(5) "Compendio... 1966-1967". Op. cit. P.p. 99 a 107.

(6) (7) "Compendio... 1968-1969". Op. cit. P.p. 112.

(8) (9) "Décimo Quinta Asamblea..." Op. cit. P.p. 143 y 144.

(10) (11) "Décimo Quinta Asamblea..." Op. cit. P.p. 19 a 75.

- El trabajo presentado sobre Contaminación del Mar por Derrames de Hidrocarburos: Medidas Preventivas para su Minimización y la elaboración de manuales sobre este tema, además del intercambio de información y experiencia a través de ALAMAR (12).
- La Formulación de Políticas de Fomento y Desarrollo de las Ma-
rinas Mercantes que sean capaces y eficientes en la medida de sus necesidades, tomando para ello como herramienta principal la reserva de carga a buques nacionales de los países latinoa
mericanos (13).
- La Problemática Portuaria de los Países Latinoamericanos como elemento imprescindible para el Transporte Marítimo (14).
- La elaboración de una acción coordinadora de los Armadores en Conferencias Internacionales Laborales de la OIT, y su admisión a ella como organismo internacional no gubernamental (15).
- Los trabajos realizados sobre el uso de Monoboyas Petroleras presentados ante la Asistencia Recíproca Petrolera Estatal Latinoamericana (ARPEL) (16).
- El Estudio Comparativo de las Legislaciones Latinoamericanas sobre Protección y Fomento de las Márinas Mercantes (17).
- La participación de los países en desarrollo en el transporte marítimo de cargas a granel (18).
- La Privatización de los Puertos, su Conveniencia o Inconveniencia (19).

(12)(13) "Décimo Quinta Asamblea..." Op. cit. P.p. 79 a 139.

(14)(15) "Décimo Sexta Asamblea..." Op. cit. P.p. 25 a 34.

(16)(17) "Décimo Sexta Asamblea..." Op. cit. P.p. 49 a 85 y 103 a 117.

(18) "Décimo Sexta Asamblea..." Op. cit. P.p. 121 a 128.

(19) "Décimo Séptima Asamblea..." Op. cit. P.p. 31a 43.

- El análisis de la Convención de Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercaderías de 1980 (20).
- El estudio de la Nueva Estructura de la ALADI, y la situación de ALAMAR ante ella (21).
- El análisis de la Conferencia de Naciones Unidas sobre los Contratos de Compra-Venta Internacional de Mercaderías (22).
- El Microcomputador como Instrumento de Gerencia en las Empresas de Navegación (23).
- El Arbitraje Marítimo, Sistema Nacional e Internacional (24).
- La creación de un Club de Protección e Indemnización Latinoamericano para las banderas de esos países, lo cual incidiría en la independencia y autonomía de operación de la flota latinoamericana (25).
- La presencia de ALAMAR en las reuniones que organiza la Federación Marítima Internacional (ISF) y la Cámara Marítima Internacional, para coordinar la posición a adoptar ante los diversos organismos internacionales gubernamentales, cuyos acuerdos y convenciones repercuten en la actividad naviera de los países latinoamericanos (26).
- Su participación en el Proyecto RIAL-SELA (Relaciones Internacionales de América Latina - Sistema Económico Latinoamericano), dentro del cual se concretan acuerdos y mecanismos adecuados, mediante reuniones de los organismos latinoamericanos y a nivel empresarial en cuestiones navieras. Este proyecto se realiza en el marco de la CEPAL y el PNUD (27).

(20) (21) "Décimo Séptima Asamblea..." Op. cit. P.p. 75a 179.

(22) (23) (24) "Décimo Octava Asamblea ..." Op. cit. P.p. 71 a 107.

(25) (26) (27) "Décimo Novena Asamblea ..." Op. cit. P.p. 47 a 75 y 16.

- La creación de un Sistema Privado de Arbitraje Internacional Marítimo de ALAMAR (28).
- Su intervención como único representante de los armadores latinoamericanos en la conferencia organizada por el Lloyd Economist y Lloyd's Press LTD sobre el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de la UNCTAD (29).
- Bases para la Redacción de una Política para Promover el Desarrollo de la Marina Mercante, su situación actual y proyección futura (30).
- La Problemática del Canal de Panamá y su impacto en el Transporte Marítimo Internacional, tema que se ha revisado constantemente a través de las Asambleas.
- Antecedentes, Resultados y Relevancia de la 1a. Reunión sobre Cooperación Marítima Regional entre países Sudamericanos, México y Panamá, organizado por la OMI y CEPAL (31).

Otro medio del que se ha valido ALAMAR para adquirir la importancia que reviste, aparte de sus asambleas y participación en los foros internacionales, son sus publicaciones especializadas en transporte marítimo.

Desde su fundación le han sido encomendadas diversas investigaciones y estudios especiales, los cuales han sido solicitados por los gobiernos de los países que la integran, del resto del mundo, y de organismos técnicos.

(28) "Acta de XIX Asamblea Ordinaria de ALAMAR". P.p. 9 y 10.
Ediciones ALAMAR. Uruguay, 1982.

(29) (30) (31) "Vigésima Asamblea...". Op. cit. P.p. 17, 151 y 131.

Algunas de sus publicaciones permanentes son:

- La edición de la Revista ALAMAR que contiene artículos de información sobre oportunidades comerciales, estadísticas, integración, puertos, legislación, astilleros, Conferencias de Fletes, transportes especializados, y otros temas de interés.
- El Diccionario de Terminología Naviera Latinoamericana.
- El Informativo ALAMAR que es una publicación semanal y que contiene noticias actuales de interés para los armadores.
- La edición anual de los temas tratados en las Asambleas Generales que realizan cada año.
- El Manual de Documentación Naviera preparado conjuntamente con la CEPAL y la OEA para los puertos de América Latina.
- La edición de la Recopilación de la Legislación de Transporte por Agua de los países de la ALADI, de la cual se han distribuido 3 Adendums. Contiene información acerca de las autoridades en materia de transporte marítimo, multimodal, y convenios bilaterales suscritos entre las partes integrantes.
- Mantiene actualizada en forma permanente la Guía Naviera Latinoamericana que ha sido conceptuada como única en su género (32).
- La publicación de un trabajo sobre Relaciones de Tráfico de los países miembros de la ALALC, con los del Mercado Común Centroamericano y del Caribe, tendiente a la extensión de servicios de las empresas navieras (33).

(32) (33) "Compendio... 1968-1969". Op. cit. P.p. 82.

La acción de ALAMAR en el amplio campo del transporte marítimo ha sido basta e importante, ya que, si bien los acuerdos y resoluciones que toma no revisten el carácter de obligatoriedad, su opinión y participación incluyen en la toma de decisiones de los gobiernos de los países que la integran.

Además, al participar en los foros internacionales, muchas veces como único representante de países latinoamericanos, deja entrever cual es la problemática, conveniencia y sentir de éstos -- países, en la toma de decisiones que la mayor de las veces no les es favorable.

ALAMAR ha subsistido más de 20 años, a pesar de la problemática que viven los países latinoamericanos en el transporte marítimo, gracias a su constante renovación y adecuación a la realidad económica, política y social del área. Baste citar que la ALALC, al no poder satisfacer las inquietudes de los países que la integran, ha sido sustituida por la ALADI.

Por todo lo antes expuesto, las perspectivas de ALAMAR son muy amplias, ya que más del 90% del intercambio comercial se realiza por la vía marítima, cualquiera que sea la situación económica, política y social del mundo, y precisamente son las empresas armadoras quienes lo realizan directamente.

Hay varias resoluciones que ALAMAR ha tomado, las cuales a mediano plazo tienen una proyección muy importante, consideramos que una de las principales es la formación de un sistema de Arbitraje Latinoamericano, y de un Club de Protección e Indemnización de América Latina.

C O N C L U S I O N E S

ALAMAR es una asociación que realmente se ha preocupado por el futuro del armamentismo lationamericano cubriendo los vacíos que ni el tratado de la ALALC de 1968, ni el de la ALADI de 1981 han llenado, en referencia al transporte marítimo.

La labor que realiza ALAMAR resulta de gran importancia, -- principalmente por sus Asambleas Generales, convertidas en verdaderos foros públicos, en las que se ventilan temas y problemas - de interés para el desarrollo del armamentismo lationamericano.

Sin embargo, es lamentable que las resoluciones que se toman por las asambleas sólo tengan el carácter de simples recomendaciones a los países miembro de ALAMAR.

ALAMAR proporciona gran apoyo a las investigaciones y difusión de los asuntos marítimos, a través de la elaboración de diversas publicaciones especializadas.

Uno de los principales logros que ALAMAR ha alcanzado es el haber subsistido por más de 20 años, con una organización sólida y estable, abarcando actualmente más de 50 empresas armadoras de 11 países latinoamericanos.

Por medio de ALAMAR se mantienen unidas y en contacto estas empresas, formando un frente común para defender sus intereses, dentro de la problemática que actualmente vive el transporte marítimo en el mundo.

Deben fortalecerse los acuerdos bilaterales en este campo, para que realmente exista una integración, y más que éstos, los multilaterales, ya que sin ellos resultará muy difícil lograr un desarrollo real de las marinas mercantes lationamericanas.

ANEXO "A"

ALAMAR

**ASOCIACION LATINOAMERICANA
DE ARMADORES**

**ESTATUTOS APROBADOS POR LA ASAMBLEA
EXTRAORDINARIA N° XII, CELEBRADA EN
RIO DE JANEIRO EL 16 DE OCTUBRE DE 1981,
Y POR RESOLUCION N° 909/82 DE
8 DE DICIEMBRE DE 1982 DEL MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES DE LA
REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY**

Título I - Del nombre, domicilio y duración

Artículo 1º — Se constituye un organismo con personalidad jurídica denominado Asociación Latinoamericana de Armadores, en adelante ALAMAR, que se registrará por estos Estatutos, y, en general, por las disposiciones legales y reglamentarias que le sean aplicables.

Artículo 2º — La Asociación tendrá domicilio en cada uno de los países a que pertenezcan sus asociados. La Sede será la ciudad de uno de dichos países que determine la Asamblea General.

El Directorio podrá establecer delegaciones en las ciudades de tales países que estime conveniente.

Artículo 3º — Este organismo tendrá una duración de 99 años.

TITULO II - Del Objeto

Artículo 4º — ALAMAR no persigue fines de lucro y tiene por objeto:

- a) Promover una política tendiente al desarrollo, intensificación, coordinación y racionalización del transporte

marítimo, fluvial y lacustre entre los países a que pertenezcan sus asociados y procurar que sus marinas mercantes tengan la capacidad necesaria para atender el transporte de su intercambio zonal y de una cuota substancial de su comercio exterior extrazonal asegurando la corriente normal y continua de sus exportaciones e importaciones, mediante servicios eficientes y adecuados que contribuyan al desarrollo económico de sus pueblos;

- b) Colaborar con la ALADI y otros organismos en el constante perfeccionamiento de las condiciones del transporte zonal y extrazonal;
- c) Realizar estudios e investigaciones sobre problemas relacionados con las actividades marítimas, fluviales, lacustres y portuarias;
- d) Estimular, proteger y representar los intereses generales de sus asociados;
- e) Auspiciar el régimen de Conferencias de Fletes;
- f) Procurar y facilitar el canje de informaciones que tiendan a mejorar el rendimiento y calidad de los transportes marítimos, fluviales y lacustres necesarios al intercambio zonal y comercio extrazonal, así como de los servicios portuarios y estimular la creación y desarrollo de centros y seminarios de estudios referentes a los mismos;
- g) Apoyar a solicitud de los asociados sus gestiones ante los Gobiernos de sus respectivos países tendientes al fomento y desarrollo de la marina mercante nacional preferentemente cuando dichas gestiones se dirijan a lograr los fines de la Asociación;
- h) Representar y defender a sus asociados ante la adopción de medidas que puedan afectar sus intereses generales.

TITULO III - De los Asociados

Artículo 5º — Serán asociados de ALAMAR, los armadores que cumpliendo los requisitos señalados en el artículo siguiente, sean aceptados por el Directorio en la forma que señala el artículo trigésimo segundo, letra c).

Artículo 6º — Para ser Asociado de ALAMAR, se requiere:

- a) Ser armador nacional de algún país signatario del Tratado de Montevideo 1980 que instituyó la ALADI.

En caso de integrar una sociedad o agrupación de armadores nacionales, del mismo país, conservando su personalidad o personería jurídica, mantendrá su condición de socio individual frente a ALAMAR.

Si el Armador actúa en combinación o comunidad con otros armadores nacionales de países a los cuales pertenezca cualquier Asociado, y de esta modalidad resultare que no puede delimitarse o separarse con precisión individual la propiedad de las naves, la calidad de asociados de ALAMAR la tendrá la empresa en común como un todo;

- b) Efectuar transportes marítimos, fluviales o lacustres de carga y/o pasaje;
- c) Ser dueño de una o más naves matriculadas definitivamente en su país y tener título de propiedad registrado, conforme a la respectiva legislación;
- d) Tripular sus naves con mayoría de nacionales del respectivo país habilitados por autoridades competentes;
- e) Presentar una solicitud declarando que conoce y acepta los Estatutos y que cumple con los requisitos que en este artículo se establecen. El postulante cuya solicitud haya sido rechazada no podrá renovarla si no ha transcurrido un año desde que se acordó el rechazo; pero ten-

drá derecho a apelar de éste ante la próxima Asamblea General Ordinaria, la cual por los dos tercios de los asociados presentes, podrá aceptar el ingreso.

Para los efectos de éste artículo se considerará nacional al armador que reúna el requisito que le corresponda de acuerdo a las características que se señalan:

Primero: Si se trata de una persona natural deberá ser nacional del país respectivo;

Segundo: Si se trata de dos o más personas naturales que poseen en copropiedad una nave más de la mitad del valor de ésta deberá pertenecer al o a los nacionales del país respectivo;

Tercero: Si se trata de una sociedad de personas, ella deberá estar constituida según las leyes del país de la bandera de la nave, tener su domicilio en dicho país y la mayoría del capital pertenecer a nacionales del mismo;

Cuarto: Si se trata de una sociedad de capitales, ella deberá estar constituida conforme a las leyes del país de la bandera de la nave y tener en él su sede real y efectiva, debiendo la mayoría del capital pertenecer a nacionales del país respectivo.

Artículo 7º — Son derechos de los Asociados:

- a) Participar en las reuniones de las Asambleas Generales, por sí o por medio de un representante debidamente acreditado en las condiciones presentes en este Estatuto;
- b) Requerir la intervención de ALAMAR en los asuntos que le afecten y que estén dentro de los objetivos y asimismo solicitar a la Secretaría General los datos que sean necesarios y que se refieran a esos fines;
- c) Invocar su calidad de miembros de la Asociación, en sus actividades profesionales;

d) Gozar de todos los servicios que brinde la Asociación.

Artículo 8º — Son obligaciones de los Asociados:

- a) Cumplir con los Estatutos, resoluciones, acuerdos y recomendaciones emanadas del Directorio como de las Asambleas, sin perjuicio de lo dispuesto en el Art. 46 de estos Estatutos;
- b) Asistir a las Asambleas y pagar oportunamente los aportes y cuotas que sean de su cargo;
- c) Prestar la colaboración que les sea requerida para asegurar que la Asociación pueda cumplir con éxito los fines que se ha fijado;
- d) Evacuar las consultas que les formule la Asociación;
- e) Integrar las comisiones y realizar los trabajos que les encomiende la Asociación;
- f) Comunicar a la Secretaría General las variaciones que se produzcan en su empresa relativa al tonelaje de su flota.

Artículo 9º — Perderán la calidad de Asociados de ALAMAR:

- a) Los que dejen de cumplir cualquiera de los requisitos señalados en el artículo sexto;
- b) Los que fueren separados, de acuerdo a lo establecido en el artículo 47º;
- c) Aquellos a quienes se haya aceptado su renuncia.

En caso de la letra a) el Directorio deberá formular expresa resolución de que un asociado se encuentra en la situación allí contemplada. De esta resolución podrá apelarse a la próxima Asamblea General Ordinaria.

TITULO IV - Del Patrimonio

Artículo 10º — El Patrimonio de la Asociación estará formado:

- a) Con una cuota de ingreso en dólares americanos que abonará cada Asociado y que fijará el Directorio;
- b) Con las cuotas mensuales de asociados cuyos montos fijará anualmente la Asamblea General Ordinaria a propuesta del Directorio, tomando en consideración el número de asociados y el peso muerto de sus naves;

La Asamblea establecerá, además, los montos máximos y mínimos de las cuotas;

- c) Con las contribuciones, donativos, legados o aportes de cualquier género, aceptados debidamente por el Directorio, que se hicieran a favor de la Asociación, así como las rentas que pueda producir el patrimonio de la Asociación;
- d) Con los bienes, muebles e inmuebles, que adquiera a cualquier título, créditos, derechos y acciones.

Artículo 11º — Las cuotas se pagarán por trimestres anticipados en la forma y oportunidades que la Asamblea General Ordinaria determine, a propuesta del Directorio, la Secretaría General deberá tomar las medidas pertinentes, para hacer efectivo el cobro.

Artículo 12º — Los asociados que completen dos trimestres de atraso en sus pagos, serán requeridos por la Secretaría General para que se pongan al día, y de no hacerlo, quedarán suspendidos en su calidad de tales hasta que hayan actualizado el total de las cuotas adeudadas.

TITULO V - De la Administración

Artículo 13º — Son órganos de la Asociación:

- a) La Asamblea General;
- b) El Directorio;
- c) El Vicepresidente Ejecutivo;
- d) La Secretaría General.

Habrá también una Comisión Revisora de Cuentas.

TITULO VI - De las Asambleas

Artículo 14º — La Asamblea General es la Reunión de los asociados, llevada a cabo cumpliendo las normas de estos Estatutos y constituye la autoridad máxima de la Asociación. Las Asambleas podrán ser Ordinarias y Extraordinarias.

Artículo 15º — La Asamblea General Ordinaria se realizará dentro del último cuatrimestre de cada año en el país y fecha que se acuerde por la anterior reunión de Asamblea y a falta de acuerdo por el Directorio.

El Directorio por circunstancias especiales podrá cambiar el lugar y fecha de la Reunión.

La Asamblea General Ordinaria se ocupará de los siguientes asuntos:

- a) Resolver sobre la Memoria y Balance del ejercicio anterior presentado por el Directorio con el informe de la Comisión Revisora de Cuentas y aprobar el presupuesto anual de gastos elaborados por aquel;
- b) Aprobar el programa anual de trabajo tomando en cuenta el proyecto que le presente el Directorio;

- c) Designar de su seno una Comisión Revisora de Cuentas que se pronunciará sobre el Balance;
- d) Tratar sobre los demás asuntos que se acuerde poner en discusión, con excepción de aquellos a que se refiere el Artículo 44 de los Estatutos.

Artículo 16º — Las Asambleas Generales Extraordinarias podrán celebrarse a iniciativa del Directorio, o a virtud de solicitud escrita dirigida al Presidente de la Asociación por un tercio de los asociados a lo menos, indicándose en ambos casos, el objeto de la convocatoria.

Artículo 17º — Las citaciones a Asambleas se enviarán por la Secretaría General por escrito a cada asociado por lo menos con una anticipación de sesenta días a la fecha fijada cuando se trate de una Asamblea Ordinaria y de 30 días cuando se trate de una Asamblea Extraordinaria, salvo lo dispuesto en el Art. 44 de estos Estatutos.

Artículo 18º — En caso de ausencia del Presidente o Vicepresidentes titulares, las Asambleas Generales Ordinarias y Extraordinarias podrán elegir Presidente o Vicepresidentes suplentes para el solo efecto de presidir las sesiones de las respectivas Asambleas y mientras dure la ausencia del titular o titulares reemplazados.

Artículo 19º — Los asociados podrán hacerse representar en las Asambleas Generales por otro asociado por medio de una carta poder extendida directamente por el asociado o su representante reconocido por ALAMAR. Para tener derecho a voto, deberán estar al día en sus pagos, de acuerdo con el artículo 11º.

Artículo 20º — El quorum requerido para las asambleas tanto ordinarias como extraordinarias, en primera citación, será de la mitad más uno de los asociados que representen por lo menos la mitad del tonelaje DW total registrado en ALAMAR. Para estos efectos no se considerarán los asocia-

dos que hayan sido suspendidos, de acuerdo con los Estatutos, ni sus tonelajes. En segunda citación, que tendrá lugar después de las 24 horas y dentro de las 48 horas siguientes a la primera, se celebrará la Asamblea con los asociados que asistan, siempre y cuando ellos representen a más de la mitad de las empresas asociadas.

En ambos casos, los asociados asistentes deberán pertenecer a más de la mitad de los países representados en **ALAMAR**.

De celebrarse la Asamblea en segunda citación solo se tratarán los temas o asuntos específicos señalados en la convocatoria, salvo acuerdos de la unanimidad de presentes.

En la citación a la Asamblea deberá constar expresamente que ella se hace en primera y segunda citación, haciendo mención expresa a las disposiciones estatutarias aplicables en ambos casos.

En todo caso, la segunda citación podrá tener lugar después de las 48 horas en caso de fuerza mayor que calificará el Directorio o, en la imposibilidad de reunirse éste, el Presidente o quien lo reemplace, o a falta de éstos el Vicepresidente Ejecutivo. Esta circunstancia se hará constar necesariamente en la citación a Asamblea.

Artículo 21º — En las Asambleas Generales, cada Asociado tendrá derecho a un voto y las resoluciones se adoptarán con el voto favorable de los cuatro quintos de los asociados presentes y representados, salvo en los casos en que por estos estatutos se establezca una mayoría diferente.

Artículo 22º — Las deliberaciones y resoluciones de las Asambleas serán asentadas en un libro de Actas. Las Actas serán firmadas por el Presidente, el Secretario y dos asociados que designe la Asamblea. Se cursará copia de las Actas a todos los asociados.

TITULO VII - Del Directorio

Artículo 23º — El Directorio estará compuesto de tantos miembros como corresponda a dos representantes por cada uno de los países a que pertenezcan los asociados de ALAMAR. Habrá dos Directores titulares y dos suplentes por cada país; los Directores suplentes reemplazarán a los respectivos titulares en caso de muerte, ausencia o impedimento. Los Directores suplentes tendrán derecho para asistir a las reuniones de Directorio conjuntamente con los titulares, con derecho a voz pero no a voto. En estos casos, su presencia no alterará el quorum para ningún efecto.

Artículo 24º — Para ser Director Titular o suplente, se requiere ser nacional del país a que pertenece el armador o la empresa que representa y propietario de nave o representante del mismo o de una empresa naviera asociada.

Artículo 25º — La designación de los Directores será hecha en oportunidad de la Asamblea General, por el o los asociados de los respectivos países, quienes acordarán entre sí la forma y el modo de la elección en base al principio de que a través de titulares y suplentes se logre la más amplia representatividad de los asociados de cada país.

Los Directores podrán ser reemplazados o sustituidos con anterioridad a la terminación de sus períodos.

El Directorio dará cuenta de los cambios que se hayan producido en su composición, en la primera Asamblea que se celebre.

Artículo 26º — Los Directores durarán dos años en sus cargos pudiendo ser reelegidos; sus funciones no serán remuneradas. Si por cualquier causa o motivo no se llevara a efecto, en su oportunidad, la renovación del Directorio sus funciones se entenderán prorrogadas hasta la próxima Asamblea General.

Artículo 27º — El Directorio elegirá de entre sus miembros un Presidente y tres Vicepresidentes y fijará el orden de precedencia de éstos, procurando en lo posible la rotación de la Presidencia entre los Asociados de distintos países. El Presidente y los Vicepresidentes deberán ser nacionales de cuatro países diferentes.

El Presidente y los tres Vicepresidentes no tendrán suplentes, rigiendo a su respecto lo dispuesto por el Art. 38 de este Estatuto.

Artículo 28º — El Directorio celebrará por lo menos dos sesiones al año, en las fechas y lugares que el propio Directorio resuelva, pudiendo éstas efectuarse dentro o fuera del país sede. Si la Reunión coincidiera con la de una Asamblea General, se llevará a cabo en el mismo lugar y oportunidad en que se realice ésta.

Las citaciones para las reuniones de Directorio se efectuarán por la Secretaría General por escrito, enviadas a cada Director titular y suplente por lo menos con una anticipación de treinta días a la fecha fijada, salvo el caso del Art. 31 en que la citación se efectuará tan pronto tenga lugar la convocatoria o solicitud a que él se refiere.

Artículo 29º — El quorum necesario para sesionar será la mitad más uno del número de Directores pertenecientes a no menos de las dos terceras partes de los países miembros.

En segunda citación, que tendrá lugar después de las 24 horas y dentro de las 48 horas subsiguientes, se celebrará la reunión con los Directores presentes.

Los acuerdos deberán tomarse con los votos favorables de por lo menos dos tercios de los miembros presentes, pertenecientes a la mitad de los países miembros.

Las reuniones de directorio serán convocadas con anticipación de por lo menos 30 días salvo casos de urgencia

que calificará el Presidente de ALAMAR y en la citación deberán indicarse los temas o asuntos a tratar. De constituirse el Directorio en 2da. citación, sólo se tratarán los temas o asuntos específicos señalados en la convocatoria.

En el aviso de convocatoria a Directorio, deberá constar expresamente que ella se hace en primera y segunda citación, haciéndose mención expresa a las disposiciones estatutarias aplicables en ambos casos.

Artículo 30º — Cuando el tema a tratar tenga relación directa con actos de un asociado o con sanciones a aplicar al mismo, o con medidas adoptadas por el país a que pertenece, el Directorio, no podrá deliberar si no estuviere presente en la reunión por lo menos un Director que represente a los armadores de dicho país. Si los Directores que representan a dichos armadores no concurrieren a la reunión se les citará nuevamente a una segunda dentro del plazo que les fije el Directorio bajo apercibimiento de que la reunión se realizará aunque los referidos representantes no asistan.

Artículo 31º — El Presidente o un tercio de los Directores en ejercicio podrán convocar o solicitar, según el caso, sesiones extraordinarias de Directorio.

Artículo 32º — El Directorio tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

- a) Autorizar la adquisición, enajenación y gravámenes sobre bienes muebles e inmuebles; tomar y dar en arrendamiento bienes muebles e inmuebles y, en general, administrar con las más amplias facultades de disposición los fondos y bienes de la Asociación;
- b) Propender a que se realice el objetivo de la Asociación, de conformidad con las normas que señalan estos Estatutos y de acuerdo con lo que, dentro de sus atribuciones resuelva la Asamblea General;

- c) **Aprobar la admisión de nuevos asociados, a cuyo efecto se requerirá el voto favorable del 75% de los directores presentes;**
- d) **Convocar a sesiones a la Asamblea General, fijar el orden del día y cursar las comunicaciones, acompañando la documentación que permita a los asociados el debido estudio de los puntos a tratar;**
- e) **Cumplir los acuerdos de las Asambleas Generales;**
- f) **Presentar a la Asamblea General Ordinaria Memorias y Balances anuales en que se expongan los trabajos efectuados y el estado financiero de la Asociación;**
- g) **Vigilar el cumplimiento de las obligaciones de los asociados y aplicar sanciones a los que contravengan los Estatutos, reglamentos y acuerdos de la Asociación;**
- h) **Preparar el Presupuesto y Programa de Trabajo anuales, a proposición del Vicepresidente Ejecutivo y someterlos a la aprobación de la Asamblea;**
- i) **Designar al Vicepresidente Ejecutivo y Secretario General y fijarles sus remuneraciones; podrá asimismo removerlos de sus cargos, para lo cual se necesitará el acuerdo de los dos tercios de los Directores presentes en sesión especialmente citada para tal efecto;**
- j) **Dictar los reglamentos internos que estime necesarios para el desarrollo de las actividades de la Asociación;**
- k) **Proponer a la Asamblea General Extraordinaria pertinente, las reformas que convenga introducir a estos Estatutos;**
- l) **Nombrar las Comisiones de estudio o informativas que considere necesarias para la buena marcha de la Asociación;**
- m) **Otorgar poderes generales y especiales en la forma establecida en estos Estatutos;**

- n) Ejercer todas la demás funciones y atribuciones que le encomiendan estos Estatutos;
- o) Resolver todo aquello que no esté contemplado expresamente en estos Estatutos y tomar todas las medidas que estime convenientes para los intereses de la Asociación; en ambos casos deberá dar cuenta detallada en la más próxima reunión de la Asamblea General.

Artículo 33º — El Directorio podrá delegar en el Presidente parte de sus atribuciones. Estas podrán ser las señaladas en las letras a), b), e), l) y m) del artículo 32º. Esta misma delegación podrá hacerse en el Vicepresidente Ejecutivo con la salvedad que en lo que se refiere a las atribuciones señaladas en la letra a) del artículo 32º, éste deberá actuar conjuntamente con un Director Titular del país donde haya de tener efecto el acto o contrato.

Artículo 34º — Las deliberaciones y acuerdos del Directorio se asentarán en un Libro de Actas; las actas serán firmadas por el Presidente, Vicepresidente Ejecutivo y por dos Directores que se faculte especialmente para este efecto.

TITULO VIII - Del Presidente

Artículo 35º — El Presidente deberá convocar y presidir las reuniones de Directorio y de Asambleas Ordinarias y Extraordinarias. Durará dos años en el cargo y podrá ser reelegido sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 27º de estos Estatutos.

Artículo 36º — Además de las funciones y obligaciones que estos Estatutos encomiendan al Presidente, le corresponderá vigilar el cumplimiento de los Estatutos y Reglamentos de la Asociación, fiscalizar su funcionamiento y velar por el cumplimiento de los acuerdos de la Asamblea General y del Directorio.

Artículo 37º — El Presidente tendrá la representación legal de la Asociación. Cuando éste no tenga domicilio en el país sede de la Asociación podrá delegar en el Vicepresidente Ejecutivo las facultades de representación y administración que estime necesarias.

En el ejercicio de la representación legal, el Presidente podrá conferir poderes especiales a otras personas para actuaciones judiciales o administrativas determinadas.

Artículo 38º — En caso de ausencia o impedimento del Presidente lo reemplazará con todas sus atribuciones el primero, segundo o tercer Vicepresidente en orden correlativo. Si se ausentaren o se imposibilitaren las cuatros personas que ocupan tales cargos, el Directorio designará a un Director como presidente interino quien ejercerá el cargo con todas las atribuciones del Presidente, mientras dure la ausencia o el impedimento del Presidente y de los Vicepresidentes. Los Vicepresidentes durarán dos años en el cargo pudiendo ser reelegidos.

Si se produjere la vacancia definitiva de cualquiera de los cargos a que se refiere este artículo, pasará a ocuparlo el titular del cargo inmediato siguiente. El o los cargos que por tal virtud queden vacantes serán provistos por la designación que hará el Directorio de entre sus miembros.

TITULO IX - Del Vicepresidente Ejecutivo y del Secretario General

Artículo 39º — El Vicepresidente Ejecutivo deberá ser una persona de experiencia en transporte por agua y de una idoneidad compatible con las funciones a desempeñar lo que será debidamente calificado por el Directorio.

El Vicepresidente Ejecutivo será el ejecutor de las resoluciones que adopten las autoridades competentes de

ALAMAR conforme a los Estatutos. Para estos efectos, adoptará las providencias que sean necesarias con consulta previa al Presidente.

El Vicepresidente Ejecutivo podrá ser contratado a jornada parcial o completa y su remuneración, será fijada por el Directorio y desempeñará sus funciones preferentemente en la sede de ALAMAR o en aquellos países en que lo requiera el desempeño de su cargo.

Sin perjuicio de aquellas que pueda acordar la Asamblea o delegarle el Presidente o el Directorio o de aquellas otras atribuciones que le confieran estos Estatutos, las funciones y obligaciones del Vicepresidente Ejecutivo serán las siguientes:

- a) Concurrir personalmente a todas las Reuniones de Directorio y Asamblea;**
- b) Dirigir y orientar los trabajos técnicos que se hagan por conducto de la Secretaría y aprobar su redacción final;**
- c) Velar por el debido cumplimiento de los deberes de la Secretaría, de acuerdo con lo establecido en los Estatutos;**
- d) Colaborar y asesorar al Presidente en sus funciones especialmente en la promoción de estudios y trabajos destinados al perfeccionamiento de las condiciones del transporte zonal y extrazonal;**
- e) Mantener contactos permanentes con los armadores miembros de la Asociación y con los Gobiernos de los países a los cuales estos pertenecen, a fin de lograr los objetivos que persigue ALAMAR;**
- f) Presentar al Directorio los programas de trabajo conducentes a los objetivos de la Asociación y las reformas administrativas de la misma que estime pertinente;**

- g) Designar y remover al personal de empleados de la Institución y fijar sus remuneraciones dentro del Presupuesto aprobado, con el visto bueno del Presidente;
- h) Otorgar poderes especiales de carácter administrativo.

En caso de ausencia o impedimento del Vicepresidente Ejecutivo, lo reemplazará con todas sus atribuciones el Secretario General.

Si se produjere la afección definitiva del cargo, el Secretario General pasará a desempeñarlo, con todas las atribuciones, hasta que el Directorio designe un nuevo Vicepresidente Ejecutivo.

Artículo 40º — Corresponderá al Secretario General el manejo administrativo de la Asociación, y tendrá las siguientes atribuciones y obligaciones:

- a) Organizar, dirigir y vigilar los servicios administrativos de la Asociación;
- b) Actuar como Secretario del Directorio y de las Asambleas Generales;
- c) Someter al Directorio el proyecto de Presupuesto anual de gastos e ingresos, de la Memoria Anual y presentar el correspondiente Balance que deberá cerrarse al 31 de diciembre de cada año, previa aprobación del Vicepresidente Ejecutivo;
- d) Cuidar de la puntual recaudación de ingresos, controlar las finanzas y tener en las condiciones que fije el Directorio, la custodia de los fondos, bienes y valores de la Asociación.

TITULO X - De la Comisión Revisora de Cuentas

Artículo 41º — La Comisión Revisora de Cuentas será designada por la Asamblea General y tendrá a su cargo la

revisión del manejo de los fondos de la Asociación, debiendo pronunciarse sobre el Balance General.

Sus miembros no percibirán remuneración alguna.

TITULO XI - De las Conferencias Generales

Artículo 42º — ALAMAR organizará periódicamente Conferencias Generales para promover deliberaciones e intercambios de opiniones y experiencias sobre problemas del transporte. Los acuerdos que se tomen solo revestirán el carácter de recomendaciones.

Artículo 43º — El Directorio señalará la sede de las Conferencias Generales. La Asociación Nacional de Armadores del país sede, conjuntamente con el Vicepresidente Ejecutivo tendrán la responsabilidad de su organización.

TITULO XII - De la reforma de Estatutos y Disolución de la Asociación

Artículo 44º — Toda modificación a los Estatutos requerirá un acuerdo adoptado en Asamblea General Extraordinaria, tomado con el voto favorable de por lo menos dos tercios de los asociados y siempre que entre ellos haya uno o más nacionales de más de la mitad de los países a que pertenezcan los miembros de la Asociación.

Para los fines de la disolución de la Asociación, se requerirá el voto conforme de los 3/4 de los asociados, rigiendo en los demás las normas del párrafo precedente. Para los efectos de calcular las mayorías, no se considerarán los asociados que hayan sido suspendidos de acuerdo con los Estatutos, ni sus tonelajes.

En ambos casos, se requerirá citación especial con 90 días de antelación por lo menos.

Artículo 45° — La liquidación estará a cargo del Directorio o de la Junta Liquidadora que la Asamblea designe; en ambos casos, la Asamblea señalará sus facultades y atribuciones. Practicada la liquidación, el Directorio o la Junta Liquidadora, en su caso, pagará las obligaciones de la Asociación y si quedara un remanente lo distribuirá entre los asociados en proporción a los ingresos efectuados, informándoles por escrito el resultado de la liquidación. Si ALAMAR hubiere tenido ingresos ajenos a las cuotas de sus asociados, la Junta Liquidadora o el Directorio según corresponda, tendrá la obligación de emplearlos en la forma prescripta.

TITULO XIII · Disposiciones Generales

Artículo 46° — Las resoluciones que adopte la Asamblea General o el Directorio no serán obligatorias para aquellos asociados en cuyos países tales resoluciones estén en oposición a leyes o disposiciones vigentes. En este caso, y siempre que los asociados lo soliciten, ALAMAR formulará recomendaciones para que el o los países pertinentes adecúen sus legislaciones o disposiciones, de tal modo de hacer posible el cumplimiento de dichas resoluciones.

Artículo 47° — Las sanciones mencionadas en el art. 32°, letra g) consistirán en la suspensión temporal o definitiva de la calidad de asociado, según la gravedad de la falta o infracción cometida por el mismo.

A tales efectos se llevará a cabo una investigación exhaustiva y se dará al interesado oportunidad de formular descargos. El asociado que fuere sancionado tendrá derecho a recurrir en apelación en la próxima Asamblea General, la que podrá revocar o confirmar la sanción por simple mayoría de los asociados presentes.

Artículo 48° — Las Asociaciones Nacionales de Armado-

res, sea que tengan esta denominación u otra, podrán ser a propuesta de los armadores que las compongan, los organismos encargados de recomendar el cumplimiento en cada país de las resoluciones y acuerdos de ALAMAR.

DISPOSICION ESPECIAL

15 de Julio de 1963

El Primer Directorio de la Asociación durará en sus funciones hasta la primera Asamblea General Ordinaria y estará constituido a menos que alguno de ellos sea reemplazado, por los siguientes Directores:

ARGENTINA:	Don Oscar Del Pardo Don José Martí
BRASIL:	Don Alvaro Florez Don Otto Azevedo
CHILE:	Don Luis Gubler Don José León
COLOMBIA:	Don Policarpo Gutiérrez Don Alberto Albán
ECUADOR:	Don Miguel Machuca Don José Romero
MEXICO:	Don Francisco López Barredo Don Enrique Rojas Guadarrama
PARAGUAY:	Don Carlos Vasconcellos Don Vidal Bedoya

PERU:

Don Jorge Ruiz
Don Hugo Sommerkamp

URUGUAY:

Don Horacio Baqué
Don Ciro de Souza

Dicho Directorio designará al Secretario General.

ANEXO " B "

CONVENIO

DE

TRANSPORTE

POR AGUA DE LA

A L A L C

El texto definitivo del Convenio de Transporte por Agua de la ALALC fue aprobado en la Primera Reunión del Consejo de -- Transporte y Comunicaciones de la Asociación Latinoamericana - de Libre Comercio -ALALC- celebrada en la ciudad de Montevideo entre los días 16 y 20 de mayo de 1966. El respectivo instrumento fué suscrito, en su oportunidad, por los Plenipotencia-- rios de los nueve países entonces miembros del Tratado de Mon-- tevideo (30 de setiembre de 1966).

A la fecha, los siguientes países han depositado en la Se-- cretaría Ejecutiva de la Asociación Latinoamericana de Libre - Comercio, sus ratificaciones del Convenio, en las fechas que se indican:

MEXICO: 5 de mayo de 1967;
 CHILE: 22 de octubre de 1968;
 ECUADOR: 31 de julio de 1969;
 PARAGUAY: 5 de noviembre de 1970, y
 COLOMBIA: 29 de marzo de 1974.

Con la ratificación hecha por la República de Colombia el Convenio entrará en vigor, en relación a los cinco primeros -- que lo han ratificado al cumplirse 60 días contados desde el -- 29 de marzo del año en curso.

Vencido este plazo, dentro de los 30 días siguientes al -- mismo, las Partes Contratantes que hayan ratificado el Conve-- nio deberán designar sus representantes ante la Comisión del - Convenio.

La Comisión deberá constituirse, a su vez, dentro del pla-- zo de 45 días contado desde la entrada en vigencia del Conve-- nio.

Por último, dentro del plazo de 30 días contado desde la -

fecha de constitución de la Comisión del Convenio los armados nacionales de las Partes Contratantes (debe entenderse que se refiere a las Partes que han ratificado el Convenio) deberán constituir las Conferencias de Fletes de que habla el Convenio.

TEXTO DEL CONVENIO DE TRANSPORTE POR AGUA DE LA ALALC (1).

P R E A M B U L O

Los GOBIERNOS signatarios (en adelante "Las Parte Contratantes") miembros de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio instituida por el TRATADO DE MONTEVIDEO de 18 de febrero de 1960,

DESEOSOS De alcanzar cuanto antes los propósitos de complementación e integración de sus economías que inspiran el Tratado de Montevideo,

CONSCIENTES De que el transporte por agua constituye el más importante medio de intercambio de mercaderías para los países de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio entre sí y con países extrazonales,

PERSUADIDOS De la necesidad de coordinar y mejorar los transportes marítimos, fluviales y lacustres para que contribuyan en la mayor medida posible, a través de servicios estables y de condiciones adecuadas, a los fines del Tratado de Montevideo,

(1) "Revista ALAMAR". No. 121, Ed. ALAMAR. Uruguay, 1964.

CONVENCIDOS De que resulta indispensable promover el desarrollo armónico de las marinas mercantes de las Partes Contratantes, y asegurarles una participación sustancial en los tráficos de su comercio exterior, para preservar en toda circunstancia el curso normal de sus respectivas exportaciones e importaciones y mejorar sus balanzas de pagos,

SEGUROS De que solamente a través de convenios o acuerdos puede instrumentarse en forma eficaz la política de transporte marítimo, fluvial y lacustre de los países de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, formulada por sus Ministros de Relaciones Exteriores en su Primera Reunión y adoptada en el Quinto Período de Sesiones Ordinarias de la Conferencia de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo mediante Resolución 120; y

TENIENDO EN CUENTA la Resolución 44 (II) de la Conferencia de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo que recomendó la celebración de un convenio que contemple los principios fundamentales de la política de transporte por agua en la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio y en especial la reserva de las cargas de intercambio para las naves nacionales de los países signatarios, convienen en lo siguiente:

CAPITULO I

Alcance del Convenio

Artículo 1.-

El presente Convenio se aplica al transporte de cargas por vía marítima, fluvial y lacustre entre las Partes Contratantes de este Convenio, que se realice por sus buques o naves, aun cuando éstos prolonguen sus tráficos a países no contratantes.

Artículo 2.-

Queda excluído de las disposiciones de este Convenio el -- transporte a granel de petróleo y de sus derivados, que continuará regulado por las disposiciones legales de cada Parte Contratante.

Artículo 3.-

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio significará restricción al derecho de cada Parte Contratante a regular su cabotaje nacional, así como los transportes destinados a/y procedentes de países no contratantes. Tampoco podrá considerarse como restricción al derecho de cada Parte Contratante de facilitar, en cualquier forma, los servicios de cabotaje nacional que realicen sus buques o naves.

A estos efectos, se entenderá por cabotaje nacional el -- transporte que se realiza entre puertos de un mismo país conforme a su legislación.

CAPITULO II

Reserva del transporte de la carga de intercambioArtículo 4.-

Las cargas del intercambio comercial que se efectúe por -- agua entre las Partes Contratantes, conforme a los objetivos de la política de transporte marítimo, fluvial y lacustre de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (Conferencia de las Partes Contratantes - Incisos 2 y 3 del artículo primero de la Resolución 120 (V)) quedan reservadas a los buques o naves nacionales de todas ellas, en igualdad de derechos, ---

tratamiento y demás condiciones establecidas en el presente --
Convenio y en su reglamentación.

El ejercicio del derecho a la reserva de las cargas se hará efectivo en forma multilateral y su implantación será 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.

Respetada la reserva de transporte para las Partes Contratantes, los buques o naves de países no contratantes que efectúen servicios regulares y tradicionales podrán participar en forma supletoria en el tráfico entre las Partes Contratantes, en las condiciones que establezca la reglamentación respectiva, siempre que:

- a) Su participación no sea obstáculo al comercio de las --
Partes Contratantes y a la estabilidad y expansión de --
sus marinas mercantes;
- b) Su ruta normal se cumpla entre su propio país y países
de las Partes Contratantes;
- c) En el país de su bandera no se apliquen medidas restric--
tivas o de efectos equivalentes al tráfico o a los bu--
ques o naves pertenecientes a las Partes Contratantes, y,
- d) Cumplan las tarifas y condiciones de fletes entre paí--
ses de las Partes Contratantes, fijadas por las respec--
tivas Conferencias de Fletes u organismos similares pre--
vistos en este Convenio.

CAPITULO III

Condiciones del transporteArtículo 5.-

Las Partes Contratantes promoverán la constitución de conferencias de Fletes u organismos similares, entre armadores -- que cumplan las condiciones establecidas en el presente Convenio para participar en el tráfico entre países de las Partes -- Contratantes. Dichas conferencias u organismos similares deberán tener sede en territorio de las Partes Contratantes y sus objetivos serán los siguientes:

- a) Armonizar las normas operacionales de los distintos -- miembros;
- b) Procurar la regularidad de los tráficos entre las Par-- tes Contratantes; y
- c) Fijar las condiciones del transporte y las tarifas de -- fletes, así como sus modificaciones, las cuales entrarrán en vigor automáticamente en su oportunidad si las -- autoridades competentes de cada Parte Contratante no -- las objetaran dentro de un plazo de treinta días desde que les fueran presentadas. Sin perjuicio de lo ante-- rior, las autoridades en referencia podrán determinar -- la revisión de las tarifas de fletes, cargos y condicio-- nes del transporte.

Las Conferencias u organismos similares así constituidos -- deberán, para poder operar, obtener la aprobación de las auto-- ridades competentes de las Partes Contratantes interesadas. -- Además proporcionarán a dichas autoridades anualmente, por in-- termedio del Comité Ejecutivo Permanente de la Asociación --

Latinoamericana de Libre Comercio, informaciones sobre sus actividades.

Para los efectos del presente Convenio, todo armador de -- una Parte Contratante deberá integrar la respectiva Conferencia de Fletes u organismo similar .

Artículo 6.-

Las autoridades competentes de cada una de las Partes Contratantes velarán por el buen funcionamiento de las Conferencias de Fletes u organismos similares, con el objeto de preservar la aplicación de su política de comercio exterior, y controlarán el cumplimiento de las tarifas de fletes y de las condiciones del transporte, para evitar la discriminación injusta y los rechazos injustificados de carga, los atrasos indebidos de embarques y, en general, la adopción de otras medidas que constituyan prácticas de competencia desleal que perturben la participación de otros buques o naves de las Partes Contratantes.

Artículo 7.-

El ordenamiento y la regularización del transporte de las cargas reservadas se harán efectivos a través de las Conferencias de Fletes u otros organismos similares y tendrán en cuenta el volumen y clase o tipo de cargas a transportar, la capacidad de los buques o naves ofrecidos para servicio regular en los tráficos cubiertos por las respectivas Conferencias u organismos similares y la calidad y frecuencia de los servicios que puedan prestar, de modo que la participación de los armadores de las Partes Contratantes en el transporte no tenga otra limitación que los factores señalados.

Artículo 8.-

Las Conferencias de Fletes u organismos similares, de conformidad con lo que establezca la reglamentación pertinente del presente Convenio, darán a conocer sus tarifas y condiciones de transporte y anunciarán publicamente, con antelación, las modificaciones que experimenten.

Artículo 9.-

Las Partes Contratantes propiciarán en sus respectivos países el establecimiento de un sistema de consultas que permita contactos permanentes entre las Conferencias de Fletes u organismos similares y los usuarios del transporte, para lograr entendimientos mutuos relativos a las condiciones económicas del transporte y la promoción del intercambio.

Artículo 10.-

Las Partes Contratantes crearán las condiciones adecuadas de explotación de sus marinas mercantes, con miras a que operen en términos de competencia leal y equitativa, y adoptarán las medidas conducentes para que la aplicación del presente Convenio sea instrumento para lograr la mayor eficiencia y productividad, la regulación de las frecuencias y el menor costo en el transporte por agua.

CAPITULO IVDe la nacionalidad y del arrendamiento de buques o navesArtículo 11.-

A los efectos de este Convenio, se considerará buque o nave nacional de cada Parte Contratante, el que reúna las siguientes condiciones:

- a) Que esté matriculado en forma permanente en el país - respectivo y tenga título de propiedad registrado conforme a su legislación;
- b) Que, respetando las exigencias de cada Parte Contratante cuando éstas sean mayores, el capitán, los oficiales y por lo menos, la mayoría del resto de la tripulación, sean de nacionalidad del respectivo país y habilitados para el ejercicio de sus funciones por autoridad competente, debiendo usarse el idioma nacional en las órdenes de mando verbales y escritas y de trabajo del buque o nave y en las anotaciones, libros y documentos legales exigidos;
- c) Que si el propietario fuere una persona natural o física, sea de nacionalidad del respectivo país y tenga en el mismo su domicilio principal y la sede real y efectiva de la empresa;
- d) Que en caso de pertenecer a una sociedad de personas, - ésta esté constituida según las leyes del país de la -- bandera del buque o nave, la mayoría de su capital sea de propiedad de personas de la nacionalidad del mismo y tenga la empresa en él su domicilio principal y su sede real y efectiva;
- e) Que en caso de pertenecer a una sociedad de capitales, ésta esté constituida conforme a las leyes del país de la bandera del buque o nave y tenga en él su domicilio principal y la sede real y efectiva; que sean de la nacionalidad del respectivo país el presidente del directorio, la persona que desempeñe las funciones de gerente y la mayoría de los directores y administradores, y que la mayoría de su capital pertenezca a personas físicas o naturales o personas jurídicas, nacionales de dicho país, con domicilio y sede real y efectiva en ese país;

- f) Que en caso de copropiedad del buque o nave, sea de personas o de capitales, el sistema de copropiedad esté constituido según las leyes del país de la bandera del buque o nave y más de la mitad del valor de la copropiedad pertenezca a personas físicas o naturales o personas jurídicas, del país respectivo, las cuales deberán tener su domicilio principal y su sede real y efectiva en el mismo; y
- g) Que en el caso de ser propiedad de una sociedad de capitales cuyo capital pertenezca en su mayoría a personas físicas o naturales o personas jurídicas, nacionales de dos o más Partes Contratantes, con buques o naves matriculados en una u otras de ellas, la sociedad esté constituida conforme a las leyes de alguna de dichas Partes Contratantes; que tenga en alguna de ellas su domicilio principal y sede real y efectiva y sean de nacionalidad de alguna de ellas, el presidente del directorio, el gerente y la mayoría de los directores y administradores.

Las Partes Contratantes adoptarán las medidas necesarias para que las condiciones señaladas en los incisos e), f) y g) no puedan desvirtuarse a través de la acción de sociedades de capitales no nacionales.

Artículo 12.-

Los armadores propietarios de buques o naves nacionales, con la autorización de la autoridad competente del respectivo país, podrán arrendar o fletar buques o naves en los casos de insuficiencia de sus bodegas para el tráfico entre las Partes Contratantes, concediéndose a los mismos el tratamiento de buque o nave nacional, en las condiciones establecidas en los párrafos siguientes. Este tratamiento será reconocido por las otras Partes Contratantes.

Se dará preferencia para el arrendamiento o fletamento, en primer término, a buques o naves del propio país y en segundo lugar a buques o naves de bandera de otra Parte Contratante, en similitud de condiciones económicas y técnicas generales con buques o naves de países no contratantes.

Estos arrendamientos o fletamentos sólo podrán ser realizados temporalmente y hasta el límite del tonelaje en actividad de los buques o naves nacionales que operen en la Zona de propiedad de un armador de las Partes Contratantes, debiendo tenerse en cuenta también el caso de pérdida total o pérdida total constructiva.

La reglamentación establecerá un sistema relativo a períodos y porcentajes de arrendamiento o fletamento de buques o naves, -- dentro del límite indicado en el párrafo anterior.

Artículo 13.-

Cuando una Parte Contratante no disponga de línea que opere en determinado tráfico con países contratantes y pretenda iniciar un servicio regular entre su país y aquéllos, dentro de las condiciones del Artículo 7, se permitirá a un armador de dicha -- Parte Contratante el arrendamiento o fletamento temporario de buques o naves en la proporción que el tráfico lo permita, a juicio de la Conferencia de Fletes respectiva, en el número y plazo que se determine en la respectiva reglamentación, sin que este último exceda de dos años.

CAPITULO V

Normas sobre igualdad de tratamientoArtículo 14.-

Los buques o naves nacionales de las Partes Contratantes que transporten personas y/o mercaderías entre los respectivos países, recibirán igual tratamiento que los buques nacionales de cada Parte Contratante empleados en sus tráficos en materias tales como - trámites portuarios, aduaneros y operacionales, servicios y condiciones de estiba y desestiba, pago de derechos y tasas de navegación, atraque, estadía y otras de naturaleza similar.

Ninguna medida que adopte una Parte Contratante con respecto a mercaderías y/o personas transportadas en buques o naves de su propio registro podrá implicar recargos, sobreprecios, rebajas a cualquier tratamiento diferencial cuando sean transportadas en buques o naves de otra Parte Contratante.

No se impondrán restricciones de ninguna naturaleza o medidas de efecto equivalente para la recepción, operación o despacho de buques o naves nacionales de las Partes Contratantes que signifiquen tratamiento desigual entre los mismos o menos favorable que el aplicado a buques o naves de países no contratantes.

CAPITULO VI

De la Comisión del ConvenioArtículo 15.-

Las Partes Contratantes velarán por el cumplimiento del presente Convenio mediante una comisión permanente, llamada en adelante la Comisión del Convenio, integrada por un representante de -- cada una de ellas.

La Comisión tendrá por atribuciones, además de las que le son asignadas en el presente Convenio, las siguientes:

- a) Estudiar y proponer a los órganos de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio la adopción de medidas que faciliten el cumplimiento de los objetivos del presente Convenio, para hacer efectivo y acelerar el proceso de integración que establece la Declaración de Política de Transporte marítimo, fluvial y lacustre -- formulada por los Ministros de Relaciones Exteriores de los países de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio en su primera reunión.
- b) Vigilar la aplicación de las disposiciones del artículo 4 de este Convenio sobre reserva de carga y resolver -- los problemas que se presenten con motivo de su ejecución práctica; y
- c) Coordinar la labor de los organismos previstos en el presente Convenio.

Artículo 16.-

La Comisión del Convenio tendrá su sede en la de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio y se reunirá por lo menos una vez al año en sesiones ordinarias y extraordinariamente cuando lo solicite una o más Partes Contratantes.

La reglamentación del presente Convenio determinará el sistema de convocatoria y las modalidades de estas reuniones.

Artículo 17.-

La Secretaría Ejecutiva del Comité Ejecutivo Permanente prestará los servicios que sean requeridos para el funcionamiento de la Comisión del Convenio.

CAPITULO VII

Disposiciones GeneralesArtículo 18.-

Las Partes Contratantes adoptarán disposiciones adecuadas para asegurar el fiel cumplimiento del presente Convenio.

En caso de incumplimiento por una o más Partes Contratantes de las obligaciones emergentes de este Convenio, las otras Partes Contratantes podrán suspender total o parcialmente los beneficios contemplados en el presente Convenio hasta que cesen las causas determinantes de la medida.

Para adoptar dicha medida deberá concurrir el voto unánime de las otras Partes Contratantes. El pronunciamiento se hará previa investigación por la Comisión del Convenio y se acordará en -- una reunión especialmente convocada con citación expresa a la Parte o Partes presuntivamente responsables. Si dicha o dichas Partes Contratantes no asistieren se realizará en todo caso la reunión y se podrán adoptar y aplicar las medidas pertinentes.

Artículo 19.-

Ninguna disposición del presente Convenio será interpretada como impedimento para la adopción y el cumplimiento de medidas -- destinadas a la aplicación de leyes y reglamentos nacionales y -- los acuerdos internacionales relativos a seguridad de la navegación, de la vida humana en el mar y a sanidad.

Artículo 20.-

Las Partes Contratantes se comprometen a actuar de consuno para defender la política común de transporte por agua, proteger el desarrollo de sus marinas mercantes y procurarles una participación adecuada en su intercambio con países no contratantes.

Para tal efecto, las Partes Contratantes procederán a establecer consultas inmediatas, de conformidad con la reglamentación respectiva, con el fin de actuar conjuntamente ante terceros, en los aspectos relacionados con la aplicación de los principios de su política de transporte marítimo, fluvial y lacustre.

Artículo 21.-

Las Partes Contratantes procederán dentro del más breve plazo posible, a simplificar, uniformar y codificar sus disposiciones legales y reglamentarias sobre transporte marítimo, fluvial y lacustre, para adecuarlas a las normas del presente Convenio.

Artículo 22.-

Las Partes Contratantes adoptarán las medidas adecuadas para simplificar y uniformar, a la brevedad posible, los documentos y trámites de recepción y despacho de buques o naves, pasajeros y --cargas.

Artículo 23.-

Las Partes Contratantes intensificarán sus esfuerzos para mejorar las condiciones portuarias de sus respectivos países, en los planos físico, técnico, administrativo y laboral, así como la navegabilidad de los ríos y canales y los sistemas de balizamiento y accesos a los puertos, con miras a aumentar la productividad y eficiencia y reducir los costos operacionales. Coordinarán sus servicios portuarios procurando que cada puerto se desarrolle de acuerdo a sus mejores posibilidades potenciales para favorecer el intercambio.

Artículo 24.-

Las Partes Contratantes proseguirán los esfuerzos para conceder a los países y territorios mediterráneos, las facilidades - necesarias y mejorar las existentes, a fin de facilitar su transporte marítimo, fluvial y lacustre, así como las de naturaleza -- portuaria destinadas a incrementar el tránsito de su comercio exterior.

Artículo 25.- (2)

Las Partes Contratantes estimularán el desarrollo armónico de sus marinas mercantes para atender adecuada y eficientemente - el transporte que se reserva por el artículo 4 de este Convenio y el de cada Parte Contratante con países extrazonales. A los fines de facilitar el desarrollo de las marinas mercantes incipientes - de las Partes Contratantes, se tendrá especialmente en cuenta en lo pertinente , los principios establecidos en el Tratado de Montevideo y en las Resoluciones de la Conferencia de las Partes Contratantes de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio.

Artículo 26.-

Las Partes Contratantes, considerando el artículo 1 de la - Declaración de Política de transporte marítimo, fluvial y lacustre de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (Conferencia de las Partes Contratantes, Resolución 120 (V)), al renovar - o ampliar sus flotas, procurarán ordenar la construcción de sus - buques o naves en astilleros instalados en territorio de las Partes Contratantes, cuyos precios, condiciones, formas de pago y - calidad sean iguales o más convenientes que los obtenibles en astilleros de otros países.

(2) Ver Constancia de la Delegación del Perú al final de Informe. P.p.

CAPITULO VIII

Vigencia y denuncia del ConvenioArtículo 27.-

El presente Convenio queda abierto a la firma de los Gobiernos de la República Argentina, la República de los Estados Unidos del Brasil, la República de Colombia, la República de Chile, la -- República del Ecuador, la República de los Estados Unidos Mexicanos, República del Paraguay, República del Perú y de la República Oriental del Uruguay, actuales Partes Contratantes del Tratado de Montevideo y será ratificado de conformidad con sus respectivos procedimientos constitucionales.

Los instrumentos de ratificación serán depositados ante el - Secretario Ejecutivo del Comité Ejecutivo Permanente de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, el cual comunicará la fecha del depósito a las Partes Contratantes firmantes del presente Convenio y a las que en su caso hayan adherido.

El presente Convenio entrará en vigor sesenta días después - del depósito del quinto instrumento de ratificación, con relación a los cinco primeros países que lo ratifiquen, y, para los demás -- países signatarios, el sexagésimo día posterior al depósito del -- respectivo instrumento de ratificación.

El Secretario Ejecutivo notificará a las Partes Contratantes signatarias la fecha de la entrada en vigor del presente Convenio.

Artículo 28.-

Los países que ingresen a la Asociación Latinoamericana de - Libre Comercio podrán adherir al presente Convenio, para cuyo efecto deberán manifestar por escrito su voluntad al Comité Ejecutivo Permanente.

Las Partes Contratantes deberán resolver por unanimidad la solicitud de adhesión, previo dictamen de la Comisión del Convenio acerca de la compatibilidad técnica y económica del régimen de política naviera del país solicitante y de las actividades y modalidades operativas de los buques o naves de su bandera con los principios, objetivos y exigencias del presente Convenio.

El Convenio entrará en vigor para el país adherente noventa días después del depósito del respectivo instrumento de ratificación, el que sólo podrá efectuarse con posterioridad a la resolución favorable de las Partes Contratantes.

Artículo 29.-

El presente Convenio no podrá ser firmado con reservas, ni podrán éstas ser recibidas en ocasión de su ratificación o adhesión.

Las reglamentaciones a que se refiere el presente Convenio deberán ser aprobadas por los dos tercios de las Partes Contratantes y no se aceptarán reservas.

Artículo 30.-

El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquiera de las Partes Contratantes después de transcurrido un año desde la fecha en que entre en vigor para esa Parte Contratante.

La denuncia se hará mediante notificación por escrito al Secretario Ejecutivo del Comité Ejecutivo Permanente de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, quien lo notificará a todas las Partes Contratantes.

El retiro de la Parte denunciante se hará efectivo seis meses después de la fecha en que la denuncia fuera recibida por el Secretario Ejecutivo, pero cesarán automáticamente para la Parte denunciante desde la fecha de presentación de la denuncia, los derechos y beneficios que correspondan a su condición de signataria del Convenio.

Artículo 31.-

Las Partes Contratantes, a propuesta de por lo menos dos de ellas y por convocatoria del Comité Ejecutivo Permanente de la -- Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, previo dictamen de la Comisión del Convenio, se reunirán, toda vez que las circunstancias así lo aconsejen, para estudiar los resultados de la aplicación del presente Convenio y deliberar y decidir sobre las enmiendas que fueran convenientes.

Las enmiendas deberán ser formalizadas en protocolos que serán aprobados por lo menos por los dos tercios de las Partes Contratantes y entrarán en vigor para cada una de las mismas en el -- orden en que depositen sus respectivos instrumentos de ratificación.

Artículo 32.-

El presente Convenio se denominará Convenio de Transporte -- por agua de la ALALC.

CAPITULO XI

Disposiciones transitoriasArtículo I.-

Las Partes Signatarias del presente Convenio, dentro de los treinta días de firmado el mismo por cinco de ellas por lo menos, nombrarán una comisión especial integrada por un representante de cada una de las mismas, con la misión de estudiar y preparar, con el asesoramiento de la Asociación Latinoamericana de Armadores y de otros organismos o técnicos que estime necesario , un proyecto -- de reglamentación del presente Convenio.

Esta comisión especial será convocada por la Secretaría Ejecutiva del Comité Ejecutivo Permanente.

Artículo II.-

Dentro del más breve plazo posible, la comisión especial - - creada por el art. anterior presentará el proyecto de reglamentación, por intermedio de la Secretaría del Comité Ejecutivo Permanente a - las Partes signatarias, quienes convocarán a una conferencia de representantes de las mismas para que lo considere, de tal modo que la reglamentación del Convenio pueda entrar en vigor simultáneamente con el mismo. La convocatoria de esta conferencia se hará por la Secretaría Ejecutiva del Comité Ejecutivo Permanente.

Artículo III.-

Dentro del plazo de treinta días de la entrada en vigor del presente Convenio, se dará cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 5 respecto a la constitución de Conferencias de Fletes.

Artículo IV.-

Dentro del plazo de un año a contar de la fecha que entre en vigor el presente Convenio, cada Parte Contratante adaptará a las disposiciones del mismo los convenios y acuerdos que tuviere con - otra Parte Contratante en lo referente a transporte por agua.

Artículo V.-

No obstante lo dispuesto en el artículo 11, se considerarán también buques o naves nacionales de cada Parte Contratante, los - pertenecientes a personas, sociedades de personas o sociedades de capital que al 31 de diciembre de 1965 estaban definitivamente matriculados con título de propiedad registrado como nacional de una de las Partes Contratantes, conforme a la respectiva legislación.

Las personas, sociedades de personas o sociedades de capital, sólo podrán reponer o ampliar el tonelaje de los buques o naves de su propiedad a que se refiere el párrafo precedente, en el caso -- que se ajusten a las reglas y condiciones indicadas en el artículo 11.

Artículo VI.-

Las Partes Contratantes que al momento de suscribir o adherir al presente Convenio, manifiesten ante el Comité Ejecutivo Permanente de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio que no pueden cumplir, en buques o naves de su matrícula, las exigencias relativas a la nacionalidad del capitán, oficiales y resto de la tripulación, quedarán exentas de su cumplimiento en la medida de sus necesidades y hasta por tres años.

Se podrá conceder, inclusive para el capitán y oficiales en la forma que determine la reglamentación, una prórroga de hasta dos años, siempre que durante el primer período se hayan integrado las tripulaciones con personal nacional de las Partes Contratantes debidamente habilitado en el país de la bandera del buque o nave, -- en la proporción indicada en el artículo 11.

Artículo VII.-

Se consideran nacionales de Colombia y nacionales del Ecuador, respectivamente, los buques o naves pertenecientes a la Flota Mercante Grancolombiana que al 31 de diciembre de 1965 estuvieren matriculados en uno de esos dos países con título de propiedad registrado como nacional, conforme a la respectiva legislación.

Artículo VIII.-

El transporte de productos a granel podrá ser convenido mediante acuerdos entre las Partes Contratantes directamente interesadas.

Al expirar el plazo a que se refiere el Artículo 61 del Tratado de Montevideo, las Partes Contratantes del presente Convenio procederán a examinar el régimen aplicable al transporte de productos a granel, a fin de adaptarlo a las modalidades que exija la nueva etapa de integración de las economías de los países de la -- Asociación Latinoamericana de Libre Comercio.

EN FE DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, habiendo depositado sus Plenos Poderes hallados en buena y debida forma, firman el presente Convenio en nombre de sus respectivos Gbiernos.

HECHO en la ciudad de Montevideo, a los treinta días del mes de setiembre del año 1966 en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

El Secretario Ejecutivo del Comité Ejecutivo Permanente de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio será el depositario del presente Convenio y enviará copias debidamente autenticadas del mismo a los Gobiernos de los países signatarios y adherentes.

Por el Gobierno de la República Argentina - Por el Gobierno de la República de los Estados Unidos del Brasil - Por el Gobierno de la República de Colombia - Por el Gobierno de la República de Chile - Por el Gobierno de la República del Ecuador - Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos - Por el Gobierno de la República del Paraguay - Por el Gobierno de la República del Perú - Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay.

Constancia de la Delegación del Perú

La Delegación del Perú entiende que el artículo 25 del Proyecto de Convenio de Transporte por Agua, deja claramente establecido que se tendrán en cuenta las Resoluciones que amparan a los países calificados de menor desarrollo económico relativo y a los de mercado insuficiente a que se refiere la Resolución 71 (III), - en lo que sea pertinente, tal como ha resultado del debate suscitado. Y que es en ese entendido que aprueba el referido artículo 25.

ANEXO "C"

DOCUMENTACION

BASICA PARA

LA RECEPCION Y DESPACHO

DE BUQUES

ALALC 254 (IX)

Resolución 254 (IX)
11 de diciembre de 1969

Documentación uniforme para recepción y despacho de buques

La CONFERENCIA de las PARTES CONTRATANTES, en su Noveno Período de Sesiones Ordinarias,

VISTO El informe final de la segunda reunión del Consejo de Transporte y Comunicaciones, de fecha 19 de setiembre de 1969.

CONSIDERANDO Que el Tratado de Montevideo, en su Artículo 49 b) prescribe que para la mejor ejecución de las disposiciones del mismo las Partes Contratantes procurarán en el más breve plazo posible simplificar y uniformar los trámites y formalidades relativos al comercio recíproco;

Que el Convenio de Transporte por Agua de la ALALC, suscrito el 30 de setiembre de 1966, establece en su artículo 22 que "las Partes Contratantes adoptarán las medidas adecuadas para simplificar y uniformar, a la brevedad posible, los documentos y trámites de recepción y despacho de buques o naves, pasajeros y carga"; y

Que el grupo de estudio sobre simplificación de la documentación naviera de la ALALC (mayo de 1968) preparó los formularios básicos uniformes para recepción y despacho de naves, los que fueron sometidos a la IIIa. Conferencia Portuaria Interamericana (Viña del Mar, Chile, noviembre de 1968), la que por Resolución II acordó adoptarlos, con ligeras modificaciones para conciliarlos con los formularios modelo de la Organización Marítima Consultiva Inter-gubernamental (OCMI),

RESUELVE:

PRIMERO. Adoptar una documentación básica uniforme para la recepción y despacho de buques mercantes en los puertos de su respectiva jurisdicción, limitada como máximo a los siguientes documentos:

- i) Declaración general;
- ii) Manifiesto de carga;
- iii) Rol de tripulación;
- iv) Lista de pasajeros;
- v) Declaración de suministros del buque (lista de rancho/tienda);
- vi) Declaración de efectos de tripulantes;
- vii) Declaración marítima de sanidad; y
- viii) Guía de correo.

Los países cuyas legislaciones así lo establezcan podrán exigir asimismo la documentación referente al despacho consular y a la nómina de repuestos en la declaración de suministros del buque.

/SEGUNDO. La

QUINTO. La Conferencia de las Partes Contratantes examinará en su Décimo Período de Sesiones Ordinarias los resultados obtenidos en la aplicación de la presente resolución. Para este efecto, el Comité elevará a su conocimiento un informe elaborado con intervención de los órganos competentes de la Asociación y formulará las recomendaciones pertinentes.

MANIFIESTO DE CARGA(*)

Armador y Agente

		<input type="checkbox"/> Llegado <input type="checkbox"/> Salido		Pág. No.		
		1. Clase y nombre del buque		2. Puerto de salida		
		3. Nacionalidad		4. Puerto de embarque (puerto de destino)		
		5. Nombre del capitán		6. Vía de No.		
		7. Mascas y números		8. Destino (Isla)		
		9. Fecha de salida		10. Fecha salida del puerto de embarque		
8. Embarcador (a)	7. Consignatario (b)	9. Conexión (c)	10. No. y clase de buque y descripción de las mercancías	11. Peso br. en toneladas	12. Volumen en m ³	13. PARA USO OFICIAL O DEL ARMADOR

ARMADOR

DECLARACION GENERAL

Llegada

Salida

1. Clase y nombre del buque		2. Pro. de llegada/salida	3. Fecha y hora llegada/sal.
4. Nacionalidad del buque: a) Según bandera	b) Bg. CTA (a)	5. Nombre del capitán	6. Pro. procedencia/destino
7. Puerto matricula y numeral		8. Agente y su dirección	
9. Tonnaje reg. bruto	10. Tonnaje reg. neto		
11. Sitio de atraque o amare		11a. Calado: a la entrada al zarpe	
12. Breves detalles del viaje (b)			
13. Breve descripción de la carga, con indicación de la peligrosidad (c)			
14. Nº. trip. (incl. capitán)	15. Nº de pasajeros	16. OBSERVACIONES DEL CAPITAN	
Documentos adjuntos y nº de ejemplares			
17. Manifiesto carga	18. Manifiesto carga peligrosa	25. Declaro que esta declaración general y los documentos adjuntos son completos, exactos y verdaderos, según mi Leal saber y entender. 26. Fecha y firma del capitán u otra persona autorizada	
19. Rol de tripulación (d)	20. Lista de pasajeros		
21. Lista rancho/tienda (e)	22. Decl. efectos trip. (e)		
23. Decl. marít. sanidad (e)	24. Guía de correo (e)		
27. OBSERVACIONES DE LAS AUTORIDADES			
28. AUTORIZACION DE ZARPE			
29. Autorizado para zarpar con destino a		30. Fecha, firma y sello de la Autoridad Marítima	

LISTA DE PASAJEROS (*)

Armador y Agente

1. Clase y nombre del buque		Llegada	Salida	Pag. Nº	
4. Nacionalidad del buque		2. Puerto llegada/Salida		3. Fecha llegada/Salida	
5. Apellidos, nombres y sexo (a)		6. Nacionalidad		7. Puerto de destino del buque	
				4b. Viaje Nº	
		7. Sexo y lugar de nacimiento (b)		8. Puerto de embarco	
				9. Puerto de desembarco	
10. Fecha y firma del capitán o persona autorizada					

DECLARACION DE EFECTOS DE LA TRIPULACION (*)

Armador y Agente

Clase y nombre del buque		2. Efectos personales			Pag. No.
3. Nacionalidad del buque					
4. No. A.	Apellidos y nombres	5. Grado o plaza			Firma
6. Fecha y firma del capitán u oficial autorizado					

DECLARACION DE SUMINISTROS DEL BUQUE
(Lista de rancho/tienda) (*)

Armador y Agente

1. Clase y nombre del buque		2. Puerto llegada/salida		3. Fecha llegada/salida	
4. Nacionalidad del buque		5. Puerto procedencia/puerto destino			
6. No. personas a bordo		7. Estado aproximada			
8. Nombre del artículo		9. Cantidad		10. Para un oficial	
11. Fecha y firma del capitán u oficial autorizado					

B I B L I O G R A F I A

- 1.- Autores Varios. "Derecho Económico Internacional". Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1976.
- 2.- Autores Varios. "Segunda Reunión Preparatoria de - Consulta Popular de Transporte y Comunicaciones: - Transporte y Desarrollo Portuario". Instituto de - Estudios Políticos Económicos y Sociales del PRI. México, 1982.
- 3.- González Lebrero Rodolfo. "Manual de Derecho de la Navegación". Ed. Diapaima. Argentina, 1979.
- 4.- Salgado y Salgado, José E. "Apuntes de Derecho Marítimo". México, 1982.
- 5.- Salgado y Salgado, José E. "El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana". Tesis profesional. UNAM. México, 1967.
- 6.- Seara Vázquez, Modesto. "Tratado General de la Organización Internacional". Ed. Fondo de Cultura Económica. México, 1974.
- 7.- Viger de Torres, Agustín. "Derecho Marítimo". Subsecretaría de Marina Mercante. México, 1978.
- 8.- Asociación Latinoamericana de Integración. "Estadísticas de Comercio Intrarregional de los Países -- Miembros, años 1980-1981". Unidad de Información y Estudios Especiales de la Secretaría General, 1982.
- 9.- Banco Interamericano de Desarrollo. "Integración - Latinoamericana". Revista Mensual del INTAL No. 47. Argentina, 1980.

- 10.- Banco Interamericano de Desarrollo. "Integración Latinoamericana". Revista Mensual del INTAL No. 49. Argentina, 1980.
- 11.- Banco Interamericano de Desarrollo. "Integración Interamericana". Revista Mensual del INTAL No. 59. Argentina, 1981.
- 12.- Banco Interamericano de Desarrollo. "Integración Latinoamericana". Revista Mensual del INTAL No. 67. Argentina, 1982.
- 13.- International Labour Office. "List of Ratifications of Conventions as at 31th December 1982". Report. III, Part. 5. Suiza, 1983.
- 14.- Oficina Internacional del Trabajo. "Convenios y Recomendaciones sobre el Transporte Marítimo". Suiza, 1983.
- 15.- Presidencia de la República. "Acuerdos y Decretos Compilados". México, No. 5208.
- 16.- Secretaría de Gobernación. "Diario Oficial" México 8, de Enero de 1981.
- 17.- Secretaría del Trabajo y Previsión Social. "Convenios de la Organización Internacional del Trabajo Ratificados por México". México, 1981.

Publicaciones ALAMAR:

- 18.- ALAMAR. "Transporte Marítimo Latinoamericano. Compendio -- 1960-1965". Ed. ALAMAR. Segunda edición. Vol. I. Uruguay, 1970.
- 19.- ALAMAR. "Transporte Marítimo Latinoamericano. Compendio - 1966-1967". Ed. ALAMAR. Vol. II. Uruguay, 1968.

- 20.- ALAMAR. "Transporte Marítimo Latinoamericano. Compendio 1968-1968". Ed. Alamar. Vol. III. Uruguay, 1970 .
- 21.- ALAMAR. "Décimo Quinta Asamblea General Ordinaria ". Ed. ALAMAR. Uruguay, 1979.
- 22.- ALAMAR. "Décimo Sexta Asamblea General Ordinaria".Ed. - ALAMAR. Uruguay, 1980.
- 23.- ALAMAR. "Décimo Séptima Asamblea General Ordinaria". Ed. ALAMAR. Uruguay, 1981.
- 24.- ALAMAR. "Décimo Octava Asamblea General Ordinaria". Ed. - ALAMAR. Uruguay, 1982.
- 25.- ALAMAR. "Décimo Novena Asamblea General Ordinaria". Ed. ALAMAR. Uruguay, 1983.
- 26.- ALAMAR. "Vigésima Asamblea General Ordinaria".Ed. ALAMAR Uruguay , 1984
- 27.- ALAMAR. "Estatutos de la Asociación Latinoamericana de Armadores" . Secretaría General de ALAMAR. Uruguay, 1981.
- 28.- ALAMAR. "Informativo ALAMAR". No. 403, Uruguay, 1983.
- 29.- ALAMAR/O.E.A./CEPAL. "Manual de Documentación Naviera para los Puertos de América Latina". Partes I, II, y III, 1979.
- 30.- ALAMAR. "Revista ALAMAR". No. 121 Ed. ALAMAR. Uruguay, 1974.