

ALGUNOS PRINCIPIOS BASICOS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO



Capitán de Fragata

JAIME SANCHEZ CORTES

Magister en Oceanografía de la Escuela de Postgraduados de la Armada de los Estados Unidos en Monterrey, California. Delegado de Colombia a la primera reunión del CICAR. Jefe de la División de Oceanografía de la Dirección General Marítima y Portuaria. Coordinador Nacional del Programa CICAR. Presidente de la Comisión Colombiana de Oceanografía. Delegado de Colombia a la Primera Reunión del Grupo de Trabajo sobre enseñanza, formación y asistencia mutua de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental.

A — Importancia:

1. Consideraciones Históricas:

Las primeras civilizaciones se desarrollaron en los valles de los ríos y es por esto natural que desde un principio existiera un amplio uso de las corrientes de agua como medio de comunicación y transporte de productos. Es así como embarcaciones de papiro se usaron desde épocas remotas en Egipto y cestos de mimbre embreados en los ríos Tigris y Eufrates.

Posteriormente, el transporte por agua fue revolucionando con el invento de la **vela** y de las embarcaciones de **madera**. El transporte se volvió más económico, seguro y de mayor radio de acción. Fue entonces cuando el hombre se aventuró a surcar los mares en busca de mejores mercados para sus productos.

Hace tres mil años los fenicios aprovecharon el transporte marítimo del Mediterráneo Oriental en sus buques contruidos con cedros del Líbano. Fueron los más hábiles constructores de naves y los más audaces navegantes de su época, lo cual les ha valido un sitio preferencial en la historia de la civilización. Pronto su audacia los llevó al Mediterráneo Occidental, el Atlántico y el Indico.

Con sus cargamentos transportaron también la cultura del cercano oriente e introdujeron el alfabeto y el papel en Grecia.

A partir de entonces el desarrollo económico y cultural de las naciones quedó íntimamente ligado a su participación en las rutas comerciales que

empezaron a expandir el globo terrestre descubriendo continentes y delimitando océanos y mares.

La función actual del transporte por agua consiste en transportar pasajeros y mercancías a través de los océanos o a lo largo de costas y ríos. La actividad principal de esta industria consiste en construir, tripular y operar las naves que transportan las mercancías que constituyen la mayor parte del comercio mundial.

La industria del transporte acuático difiere de la mayoría de las industrias en que no fabrica productos para vender sino que existe únicamente para prestar un servicio y desarrollar su actividad casi enteramente en altamar, lejos de la jurisdicción del país de origen.

2. Las colonias que facilitan y extienden el campo de operaciones de la flota:

De acuerdo a este planteamiento, el poder naval tiene un origen económico y geográfico y la marina de guerra viene a ser una consecuencia de éste y no una causa por cuanto "la necesidad de una marina de guerra nace del solo hecho de existir una Flota Mercante, desapareciendo con ella". (1). Es por esto que Mahan afirma que los elementos del Poder Naval son la Marina de Guerra y la Flota Mercante.

En los tiempos actuales en que el colonialismo a ultranza ha ido desapareciendo, el concepto relativo a la posesión de colonias sigue vigente pero en

(1) "Influencia del Poder Naval en la Historia" —At-mahan— Primer Tomo. Imprenta de las Fuerzas Militares.

la forma de lazos comerciales y zonas de influencia económica.

El desarrollo económico e industrial de los pueblos, la crisis energética y la interdependencia económica cada vez más estrecha entre todas las naciones del mundo ha acelerado el intercambio de productos y demostrado que la autosuficiencia de los países no pasa de ser un espejismo. Las Flotas Mercantes del mundo crecen, el tonelaje de los buques aumenta en forma impresionante y las rutas marítimas cruzan los océanos en todas las direcciones dejando espacios cada vez más reducidos entre ellas.

Podemos afirmar que los factores del poder naval que enunciara Mahan siguen vigentes y que la supervivencia de las naciones depende del adecuado desarrollo de su Poder Naval.

Debemos recordar también que Mahan afirma que las características principales que afectan el Poder Naval de las naciones son las siguientes:

1. Situación geográfica.
2. Configuración física.
3. Extensión territorial.
4. Número de habitantes.
5. Carácter de esos habitantes.
6. Clase de Gobierno.

y que en base al estudio de estas características en el caso de Colombia y su posible efecto sobre los factores del Poder Naval, se estructuró la Política Naval de Colombia para el desarrollo armónico de los elementos del Poder Naval de nuestro país.

Para no extenderme más, quisiera concluir diciendo que el desarrollo y

protección de las comunicaciones marítimas y fluviales es de vital importancia para cualquier país en general y para Colombia significa además la única posibilidad de grandeza futura.

3. El Comercio Exterior:

El Comercio Exterior de un país se basa en factores económicos determinantes y el mayor o menor control que sobre esto se ejerza determina el verdadero beneficio que aquel obtenga de esta actividad. Uno de estos factores, el flete, llega a ser crítico en las transacciones de comercio exterior y el control sobre éste llega a ser nulo para un país que carezca de Flota Mercante o ésta tenga pequeña o ninguna participación en las conferencias marítimas que regulan el transporte en las áreas de interés para el Comercio Exterior del país. Con mucha frecuencia el beneficio económico que para un país determinado implica la acción regularizadora que en los fletes tienen sus compañías navieras nacionales, justifica ampliamente operarla a pérdida con subsidio estatal. Este hecho lleva a la conclusión de que el rendimiento económico individual de una empresa naviera nacional no es el factor determinante para su existencia sino el beneficio que reporte para la macroeconomía del país. Este aspecto es muchas veces ignorado cuando se busca la razón de ser de una empresa naviera en el monto de los dividendos a los accionistas. Si una empresa además de significar un valioso aporte a la economía de un país es económicamente solvente, nos encontramos ante la situación ideal para

lograr un impulso sostenido al desarrollo nacional.

Después de veinticinco años de lucha en el Comercio Marítimo Internacional, Colombia está saliendo del subdesarrollo en este aspecto, lo cual es una garantía de que las importaciones y el ritmo creciente en las exportaciones podrá mantenerse con fletes satisfactorios para respaldar el desarrollo del país.

Tenemos una flota mercante eficiente cuyo desarrollo debe apoyarse pero para poder hacer esto se requiere que hagamos un rápido recorrido por los factores que regulan el uso de las Comunicaciones Marítimas y fluviales de carácter internacional.

B — El Transporte Marítimo Internacional:

El transporte marítimo es una actividad aparentemente simple pero cuya complejidad real lo hace difícil de entender. Esta complejidad nace de usos y costumbres que se remontan a épocas lejanas debido a que este tipo de transporte comenzó su desarrollo con la raza humana y se internacionalizó con la aparición de las naciones. El vehículo para esta actividad es la nave o buque mercante y hacia él y hacia los mecanismos para su explotación comercial debemos orientar la primera etapa de este recorrido.

1. El buque y sus formas de explotación:

El Código Colombiano de Comercio define como nave "toda construcción

principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión". (2).

En cuanto a su explotación, son usuales los siguientes métodos:

a. Explotación por el propietario.

En este caso el propietario asume por su cuenta y riesgo la gestión náutica, implica nombramiento y pago del Capitán y su Tripulación, y la gestión comercial que consiste en el empleo de la nave como empresa comercial. En este caso el propietario acostumbra constituir una empresa naviera.

b. Explotación por un gestor del propietario.

En este caso el gestor actúa como representante del propietario.

c. Fletamento a tiempo. (Time Charter).

En este caso aparece un arrendamiento por un tiempo fijo pero se presentan algunas alternativas:

1) Gestión comercial a cargo del arrendatario (Time Charter Without demise) en este caso el propietario se reserva la gestión náutica y por tanto puede nombrar o despedir al Capitán.

2) El arrendatario asume la gestión comercial y la gestión náutica (Time Charter With Demise o entrega).

Para efectos prácticos el arrendatario pasa a ser dueño del buque durante la vigencia del contrato.

(2) "Hacia una Conciencia Marítima". Capítulo VIII - Colombia y el Transporte Marítimo Internacional. Doctor Carlos Lleras de la Fuente. (Editorial de la Revista de las Fuerzas Militares).

3) Convenio de Gerencia.

El arrendatario asume la gestión comercial y la gestión náutica pero nombra un gestor a quien encarga de esta última.

4) Fletamento en cadena.

En este tipo de contrato el arrendatario subarrienda a otro y este puede a su vez subarrendar y así sucesivamente. Los términos de arrendamiento son básicamente los mismos pero el costo aumenta a lo largo de la cadena.

d. Fletamento por viaje.

En este caso el arrendatario adquiere los servicios de un buque particular para un viaje o viajes especificados, la remuneración que recibe a cambio el arrendatario se llama flete y a diferencia del arrendamiento, se calcula en base a la cantidad de carga transportada y no tiene relación con el tiempo que tome el viaje.

Es posible también la combinación de fletamento a tiempo con subarrendamiento en fletamento por viaje.

e. Fletamento de buque no equipado (a casco desnudo).

Consiste en arrendar el casco de un buque y su origen se remonta a la época de los buques de vela debido a que entonces un buque al rendir viaje era varado y desarbolado y en esta forma se podía arrendar para el siguiente viaje. Actualmente este método ha perdido vigencia pero se emplea para indicar un buque con el mínimo necesario para emprender la navegación.

2. La línea de carga:

Cuando existe un gran volumen de carga para movilizarse en forma con-

tinua entre dos o más puntos aparece una ruta de carga bien definida la cual será seguida normalmente por las naves, después de que condiciones tales como vientos, corrientes, puertos de reaprovisionamiento, canales y posibles peligros a la navegación, permitan su empleo como ruta de navegación. El volumen del comercio determina la necesidad de establecer esta ruta y las otras condiciones señalarán los rumbos a seguir. El conjunto de estos aspectos hace que las rutas comerciales oceánicas sean atraídas hacia puntos focales o de convergencia tales como:

1) Centros industriales como New York, Londres, Hamburgo, San Francisco, Nueva Orleans y en otros en donde gran número de buques terminan o empiezan viaje.

2) En época de guerra puertos estratégicos como Halifax o Gibraltar afectan por fuerza las rutas marítimas.

3) Los puertos en donde el combustible es abundante y barato atraen a las rutas de comunicación marítima.

4) Puntos de transferencia de transporte marítimo o fluvial, como Montreal y Rotterdam.

5) Puertos de entrada a Canales, tales como Colón.

6) Puertos de Correos como Marsella.

En la actualidad se considera que existen ocho rutas marítimas principales con características especiales, a saber: Atlántico Norte, Pacífico Norte, Sur Africa, Sur América, Pacífico Sur, Canal de Panamá, Canal del Suez y rutas marítimas del Caribe.

Estas rutas principales se subdividen en multitud de rutas menores que son servidas en forma continua o esporádica por naves de diversas compañías navieras.

Cuando los buques o naves de una naviera sirven una ruta marítima de una manera **eficaz, regular y continua** decimos que se trata de una línea regular de carga y/o pasajeros.

a. Características:

Las características determinantes de una línea regular de carga son, por consiguiente, la eficacia, la continuidad y la regularidad en el servicio de transporte.

b. Ventajas y desventajas:

Las ventajas de la línea regular de carga reside en el efecto positivo que sus características determinantes tienen en el planeamiento a largo plazo de los importadores y exportadores, reducción de costos de bodegaje en los puertos de embarque, racionalización del servicio portuario y del empleo de los mismos buques por parte de las navieras.

Las principales desventajas residen en la necesidad de mantener la regularidad del servicio frente a fluctuaciones importantes en los volúmenes de carga y su efecto en los costos de operación frente a la competencia de la navegación tramp.

3. **Navegación Tramp:**

a. Características:

La navegación tramp es aquella que lleva a cabo un buque que no pertenece

a una línea regular y por tanto su actividad carece de continuidad y regularidad. Tales naves operan de y hacia cualquier punto donde el transporte deje ganancias adecuadas. Este tipo de operación exige contactos muy activos en todos los centros de comercio mundial y gran sensibilidad para detectar cambios en el negocio y para predecir variaciones en las condiciones locales y regionales que afecten la operación del buque. Debemos tener presente que cada día de inactividad del buque puede costar entre 4.00 y 25.000 dólares. El buque ideal para este tipo de navegación es el granelero no especializado.

b. Ventajas y desventajas:

La principal ventaja es la de que puede capturar cargas ocasionales de gran volumen pero que no justifican una línea regular o los picos de carga que saturan la capacidad de las líneas regulares. La carga que con más frecuencia produce estas situaciones irregulares es carga a granel tal como abonos y granos.

La desventaja principal es la necesidad de mantener una actividad comercial varias veces más efectiva que la que requieren las líneas regulares a fin de que el lucro cesante no acabe con los beneficios o lleve a la bancarrota.

4. Las conferencias marítimas.

a. Origen en la competencia.

La competencia entre diversas líneas navieras que sirven un determinado tráfico llevó a la creación de asociaciones como alternativa a la compe-

tencia directa con características generalmente ruinosas para uno de los competidores. Tales agrupaciones reciben el nombre de conferencias de fletes y agrupan generalmente a las navieras que sirven un determinado tráfico, luchan conjuntamente contra cualquier naviera que intente operar en el respectivo tráfico, acuerdan los precios de los fletes y las alzas generales y recargos a través de reglas internas especiales bajo criterios de carácter económico y fuera de la influencia o acción de los estados cuyos puertos y rutas sirven.

b. Conferencias abiertas y cerradas.

Algunos países logran aplicar sus leyes antimonopolios a las conferencias que sirven las rutas de y hacia sus puertos y las obliga a aceptar el ingreso de cualquier línea que lo desee y es así como surgen las conferencias llamadas abiertas que sirven las rutas de y hacia puertos de Estados Unidos o tienen su sede en ese país.

Sin embargo, las que sirven rutas a Europa y el Japón siguen siendo conferencias cerradas que niegan el ingreso a cualquier otra línea muchas veces con el veto de una sola de las empresas miembro de la conferencia y en caso de aceptar su ingreso le dan un trato totalmente discriminatorio en relación a la cantidad de carga que puede tomar en cada puerto (topes) y a los puertos que puede tocar. El progreso de una línea nueva dentro de una conferencia es difícil, lento y muchas veces asfixiante pero si no ingresa el resultado es desastroso a no ser que

se trate de una empresa realmente poderosa dentro de los criterios internacionales.

c. Conferencias V/S outsider.

La línea naviera que se atreve a lanzarse a competir con la conferencia que rige el respectivo tráfico se convierte en outsider y es duramente combatida por aquella a través de "rebajas diferidas o inmediatas del 10% en fletes a los despachadores de carga, un 5% de bono de fidelidad y un 2.5% de comisión. Todos estos beneficios los pierden los despachadores que entregan carga al outsider". (3). Ante esta situación una línea naviera no tiene más alternativas que ingresar a la Conferencia respectiva a cualquier precio o desaparecer.

d. Ventajas y desventajas:

Las conferencias cerradas tienen todas las desventajas de los monopolios con el agravante de que están prácticamente fuera de la jurisdicción de los países cuyas rutas sirven. Las ventajas son menos evidentes pero son reales pues resulta en una racionalización del tráfico, una presión efectiva tendiente al mejoramiento de los servicios portuarios y un servicio más eficiente a los usuarios del transporte marítimo.

1) Pooles.

Con el fin de racionalizar aún más los servicios dentro de las conferencias se forman los pooles en los cuales las

(3) **Hacia una Conciencia Marítima**". Capítulo VIII - Colombia y el Transporte Marítimo Internacional. Doctor Carlos Lleras de la Fuente. (Editorial de la Revista de las Fuerzas Militares).

compañías que lo constituyen llegan a un acuerdo mediante el cual cada una "tiene el derecho y la obligación de transportar determinado tonelaje o de producir determinada suma de dinero como recaudo por concepto de fletes. Si la empresa transporta más, debe pagar a los demás la diferencia; si transporta menos recibirá la compensación correspondiente si prueba que puso al servicio del tráfico el número de buques y capacidad de bodega requerido" (4).

2) Servicios conjuntos.

Este es el sistema más perfecto de racionalización del tráfico dentro de una conferencia y consiste básicamente en que las empresas que lo prestan cumplen alternativamente el itinerario con el fin de reducir la duplicación de servicio.

C — Transporte Unitarizado:

La unitarización de la carga consiste en colocar la carga general dentro de embalajes uniformes a fin de homogeneizarla y facilitar el cargue, descargue y la estiva con sistemas más automatizados pero por esto mismo genera problemas laborales. Los sistemas más usados son los siguientes:

1. Contenedores:

Es el tipo de transporte unitarizado más frecuente entre nosotros. Permite cargue y descargue muy rápidos estiva

efectiva y ha permitido desarrollo de naves especiales para su transporte. Dan gran seguridad a la carga y permite que la inspección de ésta se pueda efectuar lejos de los puertos para reducir la congestión en las bodegas de estos. Da máxima seguridad a la carga.

2. Lash.

En este sistema el contenedor se convierte en barcaza (Lighter), es decir, se trata de contenedores flotantes que se pueden descargar directamente al mar y son recogidas por remolcadores. El buque especialmente diseñado para su transporte ya no requiere entrar al muelle para el cargue y descargue. Estas barcasas tienen una capacidad igual a la de veinte contenedores normales y se izan y arrían mediante rampas y una grua a bordo del buque Lash (Lighter Aboard Ship).

3. Paletizado.

Consiste en colocar la carga en embalajes más o menos uniformes que permita su fácil manejo con los medios disponibles y dé cierta seguridad contra el saqueo durante el transporte. Es menos sofisticado que los anteriores pero es el de más frecuente uso en puertos colombianos.

D — El Transporte Intermodal y Combinado:

1. Definición:

a. "Hay transporte intermodal cuando se utiliza más de un modo de transportar la carga, excluidos los servicios de entrega o recolección prestados por el transportista o contratados por él".

(4) "Hacia una Conciencia Marítima". Capítulo VIII - Colombia y el Transporte Marítimo Internacional. Doctor Carlos Lleras de la Fuente. (Editorial de la Revista de las Fuerzas Militares).

b. "Recibe el nombre de transporte combinado el transporte intermodal unitarizado".

Estos dos conceptos son materia de las más modernas tendencias en el transporte internacional. Esta tendencia es la de minimizar la diversidad de documentación que cada medio de transporte y cada país exigen, simplificar las relaciones entre el remitente y los transportistas, facilitar el control sobre la integridad de la carga a lo largo del recorrido y agilizar todos los procesos relacionados con los seguros.

2. La Empresa de Transporte Combinado.

Para lograr esto se ha diseñado un intermediario que reemplace al agente expedidor y se responsabilice por el recorrido total de la carga.

En el método tradicional el agente expedidor pone en contacto al Remitente con los diversos transportistas a través de contratos de transporte que ligan contractualmente al remitente con cada uno de los transportistas a lo largo del recorrido de la carga y lo obligan a establecer pólizas de seguros independientes para cada modo de transporte.

La empresa de transporte combinado se crea para establecer una relación contractual única con el remitente para el transporte y protección de la carga desde el punto de destino y se encarga de subcontratar con los diversos transportistas.

En algunos países latinoamericanos ya existen grupos de trabajo intersectoriales para facilitar el comercio y

encarar el desafío que las nuevas técnicas e instituciones del transporte intermodal internacional plantean frente a las prácticas vigentes en materia de transporte, documentación e información comercial, bancos y seguros. En junio del presente año se proyecta realizar una reunión regional relativa a este asunto.

c. Las normas para las E. T. C. afectan:

- 1) Transporte propiamente dicho.
- 2) Bancos.
- 3) Seguros.
- 4) Fuentes de información comercial.

Por esta razón los países de América Latina, junto con otros países en desarrollo han expresado su deseo de acrecentar sus propias instituciones en los servicios de transporte, seguros, bancarios y otros relacionados con el comercio internacional antes de crear una convención que regule esta materia a nivel internacional.

E — Las asociaciones de usuarios:

Las tendencias monopolísticas de las conferencias marítimas y la creciente complejidad de los mecanismos que regulan o afectan a las líneas de comunicaciones marítimas, obligó a los usuarios de este tipo de transporte a asociarse a fin de buscar un mejor tratamiento. Estos consejos de usuarios han venido proliferando en todos los países del mundo y el que existe en Colombia se denomina Consejo Colombiano de

Usuarios del Transporte Marítimo y Aéreo CUTMA.

1. Los fletes de conferencia y los Charter.

En un principio los consejos de usuarios creyeron que la forma más práctica de reducir los fletes y de enfrentarse a las prácticas monopolísticas de las conferencias era recurrir al uso de buques charter o arrendados. El resultado en la práctica fue negativo por cuanto el ahorro logrado con menores fletes era muy inferior a los mayores costos de bodegaje durante la espera para reunir la carga completa del buque charteado y además, las condiciones de regularidad, continuidad y eficacia características de las líneas regulares y tan estimadas por los importadores y exportadores desaparecían con esta modalidad.

El experimento fracasó o ni siquiera se intentó por las razones anteriores y los consejos de usuarios tuvieron que aceptar que era necesaria la convivencia con las conferencias de fletes.

2. Los fletes normalmente se definen en el seno de las conferencias con la exclusiva participación de las navieras asociadas y los contratos de transporte se realizan según cláusulas internacionales estandar, algunas de las cuales son las siguientes:

- a) Compraventa C. I. F. (Costo, Seguro y Flete).
- b) Compraventa C.&.F. (Costo y Flete).
- c) Compraventa C.I.F. & C. (Costo, seguro, flete y comisión).

d) Compraventa C.I.F.&.I. (Costo, seguro flete e intereses).

e) Compraventa C.I.F.C.I. (Costo, seguro flete, comisión e intereses).

f) Compraventa C.I.F.&.W. (Costo, seguro flete y riesgo de guerra).

g) Compraventa F. O. B. Franco abordó en puerto de origen.

h) Compraventa F. O. B. Franco abordó de origen con flete pagado por vendedor hasta puerto de destino.

i) Compraventa F.O.B. punto de origen con flete liquidado hasta punto determinado.

j) Compraventa F.O.B. con flete equilibrado.

k) F.A.S., FAC.; etc.

F.A.S. Significa libre al costado de la embarcación y por consiguiente difiere de F.O.B. en unos cuantos metros de gran importancia desde el punto de vista de los seguros.

F.A.C. Es una expresión para indicar rapidez máxima en el cargue y descargue.

F — Foros para la discusión del Comercio Marítimo internacional:

En vista de los fracasos en las relaciones directas entre los consejos de usuarios por un lado y las conferencias marítimas por el otro, los primeros tuvieron que recurrir a organismos y mecanismos internacionales.

1. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

En esta conferencia se inició el estudio de un Código de Conducta para regular las relaciones entre las compañías navieras, el funcionamiento de las conferencias marítimas y de fletes y las relaciones entre estas y los Consejos de Usuarios.

a. Grupos de naciones participantes:

Debido a la incidencia económica que el transporte marítimo y en general el uso de las comunicaciones marítimas y fluviales tienen para el comercio internacional, las naciones participantes en la discusión de estos aspectos se agruparon en bloques de desarrollo económico similar:

1) Grupo B.

Este grupo está constituido por los países industrializados y por consiguiente exportadores de manufacturas y muchos de ellos tradicionalmente grandes potencias navieras. Dentro de este grupo están Inglaterra, Alemania Federal, Estados Unidos, Francia, Etc.

2) Grupo de los 77.

Este grupo denominado así por los países que inicialmente lo constituyeron, pero cuyos miembros pasan de 90 actualmente, reúne a los países en desarrollo y por consiguiente técnicamente usuarios del transporte marítimo suministrado por las grandes navieras del Grupo B.

Como se puede observar la situación de Colombia y de algunos otros países de latinoamérica como Brasil y Argentina se vuelve un poco complicada por cuanto si bien por razones de de-

sarrollo general pertenecen al grupo de los 77, sin embargo no pueden considerarse como simples usuarios por disponer de flotas mercantes bastante bien consolidadas en las líneas de carga internacional y aun dentro de las conferencias marítimas. Esta situación hace que con frecuencia la política del país no tenga que coincidir con las del resto del país del grupo de los 77, pero como las votaciones se efectúan por bloques previo acuerdo dentro de cada bloque es casi imposible hacer prevalecer puntos de vista minoritarios y el factor fundamental reside en la negociación, las constancias y las reservas.

3) Grupo Socialista:

También denominado Grupo D. Este grupo tiene gran importancia debido a la homogeneidad de sus planteamientos y al hecho de agrupar países desarrollados y en desarrollo.

b. El Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Actualmente se discute en Ginebra en el seno de esta conferencia el Código de Conducta. La delegación Colombiana está presidida por el Director General Marítimo y Portuario y lleva instrucciones bastante completas preparadas por el Comité Asesor del Transporte Marítimo.

Los aspectos que trata este proyecto de Código son los siguientes:

- 1) Relaciones entre compañías miembros.
- 2) Relaciones con los usuarios.
- 3) Fletes.
- 4) Otras cuestiones.

5) Disposiciones y mecanismos de ejecución.

6) Disposiciones transitorias.

Como un índice de la complejidad de este proyecto de Código se puede decir que casi cada uno de los Artículos, párrafos y aun párrafo presentan hasta tres alternativas diferentes y el primer paso será de tratar de lograr un concenso frente a una cualquiera de las alternativas.

2. La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

Los temas de transporte marítimo internacional se tratan también en la organización consultiva marítima intergubernamental, el cual es un organismo especializado de las Naciones Unidas que ocupa exclusivamente de cuestiones marítimas. Sus fines son los de facilitar la colaboración entre gobiernos en cuestiones técnicas que afectan la navegación marítima y fomentar la eliminación de obstáculos al comercio con objeto de facilitar libremente los servicios marítimos para satisfacer las necesidades mundiales.

La OCMÍ celebra su décimo aniversario en 1969 y Colombia tiene en estudio en el Congreso Nacional la aprobación de las convenciones respectivas a fin de poder ingresar a este organismo.

La OCMÍ consta de un Consejo, el Comité de Seguridad Marítima, la Secretaría y la Asamblea General que es la autoridad máxima.

G — La participación del Estado:

Hasta el momento hemos visto el manejo de las líneas de comercio como

una lucha entre las empresas navieras y los usuarios. Sin embargo, siendo este aspecto de tanta trascendencia el Estado debe tener algún tipo de participación o influencia, a pesar de que la actividad marítima se ejerce en su mayor parte fuera de la jurisdicción nacional.

El instrumento que el Estado Colombiano tiene para manejar, controlar y regular la actividad marítima es la Dirección General Marítima y Portuaria, dependencia de la Armada Nacional.

a. Jurisdicción:

1) Libro V del Código del Comercio Colombiano.

El Artículo 1.429 del Código de Comercio Colombiano, define como actividades marítimas "Todas aquellas que se efectúan en el mar territorial, zonas adyacentes, suelo y subsuelo pertenecientes a la Plataforma Continental y en las costas y puertos de la República, relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca científica, con buques nacionales y extranjeros y con la investigación y extracción de los recursos del mar y de la Plataforma.

Y el artículo siguiente establece que la autoridad marítima nacional estará constituida por la Dirección General Marítima y Portuaria y sus diferentes dependencias.

2) Decreto Ley 2349 de 1971.

Este Decreto es el que reorganiza y reglamenta a la Dirección General Marítima y Portuaria y sus dependencias y establece la forma como esta entidad

ejerce las funciones que el código de Comercio le asigna.

b. Reserva de Carga.

Estando la actividad marítima en gran parte fuera de la jurisdicción nacional es difícil efectuar un adecuado control y regular la participación nacional en las líneas de comunicaciones marítimas del mundo.

Para lograr esto se necesitaba tener un instrumento que diera capacidad de negociación a las navieras nacionales y por tal razón el Estado Colombiano hizo una reserva de la carga generada por el país, con el fin de que fuera transportada únicamente por buques de bandera colombiana o asociado con empresas navieras.

- 1) Decreto 994 de 1966.
- 2) Ley 48 de 1968.
- 3) Decreto reglamentario 1208 de 1969.

Estas disposiciones reservaron para el transporte en buques de bandera colombiana el 50% mínimo de la carga de importación y exportación generada por el país, y

- 4) Decreto 616 de 1972 (Reserva en zona franca), extendió el sello de reserva de carga a la carga depositada en las zonas francas del país.

Estas medidas son indudablemente proteccionistas y restringen la libertad de los usuarios, tanto entidades públicas como privadas para seleccionar el transporte en forma independiente de su nacionalidad, pero es una medida muy sana y conveniente por cuanto beneficia directamente, en escala de macro-economía, al país.

c. Otras funciones:

Entre las funciones que la Ley asigna a la Dirección General Marítima y Portuaria, hay algunas que tienen influencia capital en la racionalización de la participación colombiana en los tráficos internacionales y en el fomento del desarrollo de una Marina Mercante netamente nacional.

Entre estas se puede considerar las de estudiar y autorizar:

- 1) Construcción, compra y venta de buques.
- 2) Asignación de rutas para explotación.
- 3) Inversiones extranjeras.

Esta última tiene gran importancia por cuanto el porcentaje de capital extranjero en una empresa naviera puede utilizarse para hacer uso del sello de reserva de carga como si fuera una empresa colombiana.

a) Ventas de bandera.

Cuando una empresa en forma abierta u oculta permite que otra empresa extranjera tenga una participación de más del 50% y conserva su bandera para hacer uso de las prerrogativas que la ley le confiere a través del sello de reserva de carga se tipifica lo que en términos navieros denominan de una manera despectiva venta de bandera.

b) Decreto 177 de 1973.

Este Decreto crea un instrumento asesor para el Director General Marítimo y Portuario, con el fin de que las posiciones adoptadas en los foros internacionales del transporte marítimo reflejen las necesidades reales de el país.

2. El Consejo Marítimo y Portuario (Decreto Ley 2349 de 1971).

Este organismo es otro instrumento asesor de la Dirección General Marítima y Portuaria creado para ayudar al Director General Marítimo y Portuario a fijar la política Marítima más conveniente para el país.

3. El Comité Asesor del Transporte Marítimo (Decreto 031 de 1974).

Este Comité fue creado por el Gobierno en razón de la necesidad de armonizar todos los aspectos bajo jurisdicción de diferentes organismos del Estado que puedan afectar el transporte marítimo. Este Comité está presidido por el Director General Marítimo y Portuario.

H — Aspectos Portuarios:

Las comunicaciones marítimas y fluviales tienen un aspecto de gran importancia que algunas ocasiones puede convertirse en el punto crítico de cualquier política marítima de un país. En relación con esto es necesario hacer énfasis en el tremendo costo que implica un buque detenido en un puerto por falta de facilidades de atraque, cargue o descargue, embotellamiento de las vías terrestres y de acceso al puerto, poca capacidad de bodegaje, paros laborales, etc.

Se podría decir que estas pérdidas debe sufrirlas el usuario, pero las diversas cláusulas de Comercio Internacional que hemos visto hace que en muchas ocasiones sea imposible recuperar por parte de la Compañía trans-

portadora las pérdidas ocasionadas por las demoras imprevistas en diversos puertos. Para protegerse y rezarcirse de pérdidas de este tipo las conferencias marítimas ejercen diversos sistemas de presión tales como:

Veto al puerto respectivo.

Recargos a los fletes de carga destinada a ese puerto.

Alza general de fletes con destino a ese puerto, etc.

Los aspectos más importantes que se tienen que tener en cuenta para que un terminal marítimo atraiga las líneas de comunicación marítima con fletes adecuados son las siguientes:

1. Una infraestructura adecuada al tipo y volumen de carga que normalmente se moviliza y capacidad de ampliación rápida para manejar los picos que ocasionalmente se presentan.

2. Una organización flexible y eficiente que permita el más eficiente uso de la infraestructura disponible y mantenga un adecuado enlace y coordinación con las entidades que importan o exportan cantidades masivas de carga a fin de racionalizar su manejo y evitar congestiones previsibles.

3. Debe disponer de vías de acceso y capacidad suficiente a fin de mantener la fluidez del transporte terrestre para alimentar y descongestionar los terminales marítimos. Este aspecto es cada vez más importante debido a la tendencia de aumentar la capacidad de carga de las naves mercantes y la automatización de los mecanismos de cargue y descargue.

II. — Conclusiones:

1. El uso efectivo por parte de cualquier país de las vías de comunicación marítima y fluvial a nivel no solo local si no principalmente a nivel internacional es garantía de desarrollo económico y tiene gran importancia desde el punto de vista estratégico.

2. Gran parte de las actividades relacionadas con las líneas de tráfico internacional están fuera de la jurisdicción de los países y por tal razón es necesario recurrir a los organismos internacionales, aplicar normas que tengan efecto indirecto en esas actividades y fortalecer las líneas nacionales para que a través de estas se pueda ejercer un control sobre las conferencias marítimas.

3. Los diferentes aspectos del Comercio Marítimo internacional llegan a constituir conjuntos de gran comple-

jidad y obliga a un cuidadoso estudio y evaluación de cada una de las medidas que pueda afectar los resultados económicos netos para cada país.

4. La actividad portuaria tiene una influencia capital en el beneficio que un país geográficamente bien situado pueda obtener de las relaciones comerciales a través de las líneas de comunicación marítima y fluvial.

5. Para poder evaluar en forma continua y facilitar la toma de decisiones relacionadas con la actividad marítima a nivel nacional e internacional teniendo en cuenta las implicaciones de orden económico y de soberanía es necesario desarrollar un modelo que tenga en cuenta las variables principales y que se pueda poner en operación a través de los medios de cómputo a los cuales tiene acceso la Dirección General Marítima y Portuaria.