

FUNDACION UNIVERSIDAD DE BOGOTA

JORGE TADEO LOZANO

EL TRANSPORTE MARITIMO NACIONAL DENTRO DE LA ESTRUCTURA
ECONOMICA DEL PAIS.

TESIS DE GRADO, FACULTAD DE ECONOMIA.

PRESENTADA POR:

GERARDO ALFEREZ VARGAS.

RODRIGO BUSTAMANTE ILLERA.

CRISTOBAL CADENA OSORIO.

FRANCISCO CAVALLAZZI ROJAS.

JORGE CHIAPPE ESTRADA.

CARLOS GOYENECHE PARDO.

GERMAN RODRIGUEZ TRIVIÑO.

FUNDACION UNIVERSIDAD DE BOGOTA

JORGE TADEO LOZANO

FACULTAD DE ECONOMIA

RECTOR DE LA UNIVERSIDAD.

DR. JAIME URIBE URDINOLA.

DECANO DE LA FACULTAD

DR. GIOVANNI CHIARDELLI FADUL.

DIRECTOR CENTRO DE INVESTIGACIONES

DR. RODRIGO ESCOBAR S.

DIRECTOR DE TESIS.

DR. PEDRO G. JARAMILLO J.

COORDINADOR DEL GRUPO DE TESIS

SEGUNDO OFICIAL DE LA MARINA MERCANTE. GERARDO ALFEREZ VARGAS.

INDICE GENERAL

Página No.

Introducción	
Capítulo I	
Definición de conceptos técnicos básicos	1
Capítulo II	
Antecedentes Históricos	12
A) Creación y Desarrollo de las diferentes Empresas Marítimas Colombianas.	12
1o.) Compañía Nacional de Navegación "Navenal"	12
2o.) Flota Mercante Grancolombiana	15
3o.) Compañía Colombiana Internacional de vapores "Colvapores"	28
4o.) Compañía Agropecuaria y Marítima "Santa Rosa" (Agromar)	30
B) Acciones realizadas para estimular las Empresas Marítimas Nacionales.	31
1o.1o.) Por parte del Gobierno Nacional.	31
a) Antecedentes de la creación de "Navenal"	31
b) Flota Mercante Grancolombiana	34
c) Ley de Reserva de Carga	38
d) Creación y reestructuración de la Dirección General Marítima y Portuaria.	44
e) Empresa Puertos de Colombia	47
f) Astilleros	55

2o.) Acciones realizadas por particulares	58
a) Federación Nacional de Cafeteros	58
b) Colvapores	61
c) Agromar	62
d) Planta Colombiana de Soda	62
e) Otras entidades.	63
C) Factores limitantes	63
1o.) Limitantes internos	63
a) Falta de capacidad empresarial	63
b) Factor capital	65
c) Falta de personal calificado	70
2o.) Limitantes externos	71
a) Sistema de conferencias	71
b) Financiación externa	73
Capítulo III	
Aspectos Generales del Transporte Marítimo	75
A) Area operacional comercial	76
1o.) Conferencias Marítimas	76
a) Reseña histórica de la formación de las conferencias	76
b) Tipos de conferencias	80
c) Conferencia E.S.P.M.	82
d) Funcionamiento económico de las conferencias	90
2o.) Asociaciones de usuarios	102
3o.) Ley de Reserva de Carga	104

a) Por qué una Ley de Reserva de Carga	104
b) Antecedentes	109
c) Objetivos	112
d) Funcionamiento	113
e) Efectos	115
4o.) Mercado de buques Tramperos "Tramps"	116
B) Area técnica .	125
Capítulo IV	
Análisis estadístico del Transporte Marítimo en el Comercio Exterior	130
A) Comercio Exterior frente al producto interno bruto	131
B) Transporte Marítimo y Comercio Exterior	134
C) Participación del Transporte Marítimo Nacional	135
D) Incidencia del sector transporte en la Balanza de Pagos	150
Conclusiones y sugerencias	156

ANEXOS

- A) Cuadros estadísticos.
- B) Textos, Leyes y Decretos
- C) Bibliografía.

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

Es inobjetable que el transporte marítimo desempeña un papel esencial dentro del contexto económico de una nación, ya que ningún país es autosuficiente y requiere del comercio internacional.

Por la conformación del globo terráqueo, es el mar el elemento que cubre la gran mayoría de la superficie y por ello es la vía natural de comunicación entre continentes y a través de él se han efectuado colonizaciones, se ha establecido el comercio entre países y se han propagado las culturas y las civilizaciones.

Desde la más remota antigüedad, el transporte marítimo ha sido la más importante forma de establecer el comercio internacional y hoy en día, a pesar de los grandes adelantos aeronáuticos, lejos de perder su importancia, cada día la aumenta, debido a su gran tecnificación y a las crecientes necesidades del comercio internacional. Esto es cierto especialmente en el transporte de carga general y especializada que se realiza en grandes volúmenes y cantidades, pues a pesar de que el transporte aéreo moviliza algunas cantidades de carga internacional, no puede competir con el transporte marítimo en los aspectos citados, ni en los costos; además el transporte aéreo se ha especializado en productos más sofisticados y en volúmenes inferiores.

Estos hechos evidencian la importancia del estudio económico del trans

porte marítimo como factor esencial para el desarrollo del comercio exterior y por ende del país.

Por causas que se analizan más adelante, el transporte marítimo como actividad propia de la economía nacional es de reciente creación y los estudios realizados en el país son muy sectorizados y en su conjunto no abarcan el tema en su totalidad.

Basados en la anterior consideración, enfocamos el trabajo desde un punto de vista analítico-descriptivo, que reuna la mayoría de los aspectos del problema, con el fin de dejar bases para estudios posteriores y al mismo tiempo plantear inquietudes e interrogantes acerca de tan importante tópico de la economía nacional.

Ante la necesidad de buscar la mayor claridad y facilidad de comprensión de la materia, inicialmente se definen una serie de conceptos y términos técnicos, que por la especialización de la misma, es necesario utilizar a lo largo del trabajo.

La ubicación del problema se hace por medio de una descripción histórica de la creación y desarrollo de las diferentes empresas marítimas colombianas analizando las distintas causas que incidieron para que nuestra Marina Mercante sea de creación relativamente reciente. Se recopilan y comentan, además, las diferentes acciones realizadas por el Gobierno, en forma de Leyes y Decretos y por la empresa privada, relacionadas con la creación de compañías navieras que son parte fundamen-

tal y estimulan el desarrollo de la actividad marítima. Así mismo, se trata el problema portuario, íntimamente ligado a esta actividad, por cuanto forma parte esencial de la infraestructura requerida para el funcionamiento de ésta.

Desde el punto de vista funcionamiento económico, se estudian las modalidades del transporte marítimo y como se trata de una actividad internacional, su sujeción al sistema de conferencias, que es la forma más generalizada de su organización, analizando estas últimas en forma pormenorizada.

Una parte importante del trabajo es la referente a la Ley de Reserva de Carga como medida de protección gubernamental, dirigida no sólo a favorecer a la Marina Mercante Nacional, sino al comercio exterior del país.

La importancia del transporte marítimo en la economía nacional se hace evidente a través de un análisis estadístico de los volúmenes de carga transportados y a los fletes causados, pues las cifras revelan que más del noventa por ciento de la carga internacional es movilizada por éste, lo cual tiene grandes implicaciones en el comercio exterior y en la balanza de pagos del país.

Bajo el título de conclusiones y sugerencias, se enumeran y analizan los diferentes proyectos gubernamentales y privados dirigidos al fomento y expansión de la Marina Mercante.

Como conclusión del trabajo y basados en la investigación adelantada, se incluye una serie de sugerencias y alternativas para el fomento de la actividad marítima, que como ya se dijo, es factor de desarrollo na cional, pues constituye la espina dorsal para la realización del comercio exterior.

ejemplo, cereales, petróleo.

3) CABOTAJE

: Movimiento de mercancías entre puertos de un mismo país y es el llamado doméstico; llámase también el que se hace a lo largo de las costas con referencia visual.

4) CONFERENCIA MARITIMA

: "Un grupo constituido por dos o más empresas porteadoras navieras que prestan servicios regulares de transporte internacional de carga en una ruta particular o unas rutas particulares dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo o arreglo, cualquiera que sea su naturaleza dentro de cuyo marco actúa ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes y a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la prestación de servicios regulares". (1)

(1) Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de conducta de las Conferencias Marítimas, en Revista de las Naciones Unidas. TD/CODE/11 Rev1/Anexo 1 Mayo 19 de 1.974
Página 2.

- 5) COMPANIA NAVIERA NACIONAL : "Una Compañía Naviera Nacional de un determinado país es una empresa porteadora naviera cuya oficina principal, dirección y cuyo control efectivo se encuentran en ese país y que está reconocida como tal por una autoridad competente de ese país o conforme a las leyes de ese país. Los que pertenezcan a una empresa común de dos o más países y sea explotada por dicha empresa común, y en cuyo capital social tengan una participación sustancial intereses nacionales, públicos y/o privados de tales países y cuya oficina principal de dirección y cuyo control efectivo se encuentran en uno de esos países pueden ser reconocidas como una compañía nacional por las autoridades competentes de esos países." (2)

- 6) COMPANIA NAVIERA DE UN TERCER PAIS : "Una empresa porteadora naviera en sus operaciones entre dos países de los que no es Compañía Naviera Nacional." (3)

(2) Ibid.

(3) Ibid.

7) CONTENEDOR (Container)

: Se entiende por contenedor un elemento de equipo de transporte;

a) De carácter permanente y por tanto suficientemente resistente para permitir su uso repetido;

b) Especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga;

c) Provisto de dispositivos que permitan su fácil manipulación, sobretodo su transbordo de un modo de transporte a otro;

d) Diseñado de manera que sea fácil de llenar y vaciar;

e) De un volumen interior de un metro cúbico por lo menos.

El término contenedor no comprende los vehículos ni los embalajes de tipo corriente (4).

8) CONTENEDOR DE USO GENERAL

: Es un contenedor estanco de forma rectangular, para el transporte y almacen-

(4) Aspectos técnicos de los sistemas de transporte de grandes contenedores, en Revista de Las Naciones Unidas, ST/ECAL ST/ECA/170 1974 Cap. I Pag. I.

miento de cierto número de unidades de carga o bultos de carga a granel, que encierra y protege el contenido contra pérdidas o averías, que puede ser separado del medio de transporte, manipulado como una unidad y transbordado sin necesidad de manipular nuevamente el contenido. (5).

9) CONTRATO DE ALQUILER (CHARTER) Es un contrato mediante el cual un usuario consigue los servicios de un transportador tramp en condiciones específicas ya definidas para los tipos de mercancías, tiempo de duración del contrato y zona en la cual se vaya a realizar el servicio.

10) DESPLAZAMIENTO : Peso real del buque. Se mide usualmente en toneladas largas de 2.240 libras.

11) DISCRIMINACION : Por discriminación se entiende las diferencias de precios que no obedecen a diferencias de costos. (6).

(5) Ibid.

(6) El Transporte Marítimo y la Economía Mundial, en Revista de las Naciones Unidas, TD/14 New York 1966, Cap. II Pag. 11.

12) ESTIBA

: Es la operación técnica de distribución y colocación de cargas en el vehículo en el cual van a ser transportadas. La operación inversa recibe el nombre de DESESTIBA.

13) FACTOR DE ESTIBA

: Volumen en pies cúbicos o metros cúbicos que ocupa una tonelada de peso de cualquier mercancía.

14) FLETE

: Precio del servicio del transporte de mercancía que la empresa naviera ejecuta a utilidad del titular de aquella. Por tanto son de aplicación a él las reglas generales de la economía tocante a la prestación de servicios y entre ellas la de la oferta y la demanda. (7).

15) ITINERARIO

: Significa que las salidas y las llegadas (a menos que existan razones de fuerza mayor) se ajustan a horas pre-establecidas, las cuales implican el compromiso de cumplirlas, de parte de la empresa naviera. (8)

(7) Hernández Yzal, Santiago, Economía Marítima, Barcelona, Editorial CADI, 1968 Cap. VII Pag. 515.

(8) Ibid, Cap. XV, Pag. 334.

16) RUTA

: Se refiere a la zona geográfica dentro de la cual las empresas navieras prestan servicio regular. Ejemplo, ruta Costa Es te de Estados Unidos-Costa Occidental de Suramérica que comprende desde la frontera del Canadá al estrecho de Florida y la Costa Pacífica Suramericana.

Ruta Noroeste Europa-Costa Atlántica de Colombia Venezuela que comprende puertos entre Hamburgo y Bilbao y los de la Cos ta Atlántica de Colombia y Venezuela.

17) PALETA

: Plataforma de madera u otro material utilizada para colocar carga, facilitan do su manejo y/o transporte.

18) PESO MUERTO

: Capacidad de carga del buque en toneladas de peso.

19) POOL

: Convenio de explotación conjunta mediante el cual algunas empresas navieras que conforman una Conferencia establecen un Sistema para la asignación de cuotas relacionadas con número de zarpes, pue rto de escala, volúmenes de carga o monto de fletes durante un período determinado.

20) RACIONALIZACION

: En términos económicos supone la utilización racional de los recursos asignados a una actividad; en el transporte marítimo significa un acuerdo entre empresas navieras que sirven un tráfico determinado, para programar la secuencia y frecuencia de escalas en los puertos de su área.

21) SERVICIO

: Oferta de capacidad transportadora entre zonas geográficas determinadas.

22) SERVICIO REGULAR

: Se caracteriza por la invariabilidad substancial de la línea y de las escalas, así como por el cumplimiento de un itinerario fijo. (10)

23) SERVICIOS IRREGULARES

: Pueden serlo por sus líneas o escalas o bien por los tiempos empleados. En general se trata de servicios de salidas cuando hayan volúmenes aceptables, es decir, rentables de mercancías o compromisos. (11).

(10) Hernández Yzal, Pag. 339

(11) Ibid.

24) SERVICIOS OCASIONALES

: Son aquellos carentes de toda regularidad; dependen absolutamente de la coyuntura y se dan con mayor o menor volúmen de tonelaje adscrito a ellos en función de la demanda de bodega que haya en el mercado de fletes. Se presta mediante la utilización de los buques Tramp. (12).

25) SERVICIO O NAVEGACION TRAMP: Son los buques dedicados a tráficos ocasionales, sin dedicación fija a ninguno de ellos, en busca de fletes que deparen un dividendo lo más saneado posible. Significa una forma de explotar un buque y no, propiamente hablando, un tipo determinado de buque (13).

26) SINGLADURA

: Distancia que recorre una nave en 24 horas.

27) TARIFAS

∴ Precio que se fija para efectuar un transporte dentro de una área determinada y de acuerdo a la naturaleza de la mercancía.

(12) Ibid, Pag. 340

(13) Ibid, Pag. 341.

- 28) TARIFA LIBRE : Es la que se establece de acuerdo al libre juego de la Oferta y la Demanda. Es la que usualmente rige en los servicios de alquiler y Tramp.
- 29) TARIFA DE CONFERENCIA : Es la que se establece mediante acuerdo entre los navieros pertenecientes a una Conferencia.
- 30) TRAFICO MARITIMO : Movimiento de mercancías en las diversas rutas o vías marítimas de comunicación (14).
- 31) TONELAJE : Capacidad transportadora de un buque o empresa; usualmente se expresa en tonelada de peso y/o tonelada de medida o volúmen siendo en muchos casos más importante esta última debido al factor de estiba de la mercancía.
- 32) TONELADA DE REGISTRO : Unidad de medida convencional utilizada para medir los espacios interiores de los buques y es igual a 100 pies cúbicos.

(14) Ibid, Capítulo I, Pag. 41.

- 33) TONELAJE BRUTO DE REGISTRO : Corresponde a la totalidad de espacios dentro de la estructura de un buque.
- 34) TONELAJE NETO DE REGISTRO : Corresponde al espacio disponible para carga y pasajeros en un buque. Es la capacidad cúbica que le permite obtener ingresos.
- 35) UNIDAD DE CARGA O DE TRANSPORTE: Reunión de mercancías que conforman un todo facilitando su manejo por medios mecanizados; puede ser permanente si se conforma antes del embarque y permanece así hasta su entrega; o temporal si pierde esta condición en alguna de las etapas del viaje.

C A P I T U L O I I

A) Creación y desarrollo de las diferentes empresas marítimas Colombianas.

1o. Compañía Nacional de Navegación "NAVENAL"

Una de las empresas más antiguas dedicadas al transporte fluvial y marítimo en Colombia es "NAVENAL", empresa comercial del Estado creada por la Ley 20 de 1.944 en calidad de sociedad anónima con el fin de aprovechar las embarcaciones que en distinto ríos poseía el Gobierno Nacional y establecer con ellas navegación regular tanto fluvial como costanera o de cabotaje. Se trataba de dar algún paso hacia la modernización de los sistemas de transporte fluvial en el río Magdalena, extenderla a los ríos del sur y oriente del país, conocer por dentro todos los factores relacionados con dicho transporte en donde se conjugaban puntos de vista irreconciliables de las empresas navieras particulares y los sindicatos de las mismas, colaborar con el estado en la tarea de colonización de las regiones del sur y oriente colombiano y propender por el establecimiento de un transporte fluvial regular y firme.

El capital inicial de la empresa fué de \$ 5'405.200.00 distribuidos entre las siguientes entidades que fueron sus socios fundadores:

Gobierno Nacional	33.400 acciones	Valor \$ 3'340.000.00
Banco de la República	11.676 "	" \$ 1'167.600.00
Federación Nal. de Cafeteros	6.476 "	" \$ 647.600.00
Ferrocarriles Nacionales	2.500 "	" \$ 250.000.00 (1)

(1) Revista de la Federación Nacional de Cafeteros No. 13.

Como hecho resaltante de la participación inicial de las entidades particulares se deben destacar su espíritu de servicio ya que no se perseguía obtener ganancias sino incorporar a la economía nacional los sectores menos desarrollados.

La idea inicial que motivó la creación de NAVENAL fué la de establecer un sistema de transporte básicamente fluvial, pero atendiendo posteriormente al incremento de las exportaciones menores con algunos países del Caribe se extendieron sus servicios al transporte marítimo. En las líneas de cabotaje menor que se le asignaron se buscó que la empresa coadyuvara al desarrollo de las áreas costaneras estableciendo un intercambio comercial entre los puertos de dos litorales.

A pesar de la extensión de sus servicios al sector marítimo el transporte fluvial siguió representando el principal objetivo de la empresa conjuntamente con el interés del Gobierno Nacional de incrementar la integración de los territorios nacionales a la economía general del país por medio de la colonización y el comercio. Igualmente se buscaba ejercer el derecho de libre navegación en los ríos comunes (Orinoco y Amazonas) para promover las exportaciones por la vía fluvial hacia Venezuela, en el Oriente, y hacia el Brasil y Perú en el Sur.

En la actualidad la empresa sirve dos rutas marítimas internacionales siguiendo el siguiente itinerario: (2)

(2) Revista de Navenal No. 15.

Atlántico - Centro América - Caribe - Colombia

Pacífico - Colombia - Golfo de México - Costa Este de los Estados Unidos - Colombia.

Por diversas circunstancias, especialmente relacionadas con la apertura de rutas marítimas internacionales la empresa viene sirviendo rutas con carácter temporalmente deficitario. Sin embargo se considera que estas pérdidas que se vienen registrando tienen sobrada compensación con las utilidades obtenidas por la Industria Colombiana que ha logrado conseguir nuevos mercados para sus productos. Igualmente el fomentar y apoyar la colonización de nuestros llanos y selvas representa un esfuerzo económico que dará no muy tarde su compensación con creces para la economía nacional.

Generalmente el país ha descuidado todo lo relacionado con el transporte por agua, 2/3 de su territorio totalmente abandonadas a pesar de contar éste con una de las más extensas redes de comunicaciones fluviales. Las vías fluviales junto con el mar fuera de ser las más económicas son las únicas naturales con que cuenta el país y en donde no se requieren las cuantiosas inversiones que demandan las vías terrestres y no han sido explotadas hasta el momento con la intensidad que requiere y demanda la magnitud del area que interconectan.

Años más tarde de su fundación el Gobierno dispuso la vinculación de otras entidades gubernamentales buscando con ello darle más instrumentos y fuerza a su labor de desarrollo y es así como en la actualidad forman parte como accionistas los Ministerios de la Defensa Nacional y de Desarrollo a través

de la Dirección General Marítima y Portuaria y del Instituto de Comercio Exterior respectivamente; igualmente participan dada su vinculación a la actividad que cumple NAVENAL el Instituto de Mercadeo Agropecuario, el Fondo de Promoción de las Exportaciones y la Empresa Puertos de Colombia.

Con referencia al equipo de trabajo con que actualmente cuenta esta empresa se puede anotar que tiene un promedio de edad de veintiun (21) años en las unidades marítimas y fluviales hecho este que constituye un estamento desfavorable para la prestación de servicios eficientes.

Los buques de NAVENAL han sido contruidos en Dinamarca, Canadá y Holanda. En la actualidad tiene asignados tres (3) buques a las líneas marítimas que sirve, los cuales tienen una edad promedio de 20.5 años con un registro bruto de 7.074 toneladas, un nivel de flotación de 10.982 toneladas y una capacidad de carga equivalente a 3.734 toneladas netas de registro, que significan un 3% en relación al total de las empresas del país. La velocidad promedio de sus unidades es de 12.9 nudos.

2o. Flota Mercante Grancolombiana.

La necesidad económica de satisfacer o solucionar el problema del Comercio Internacional, al cual había despertado algo tarde Colombia, empujó a los países integrantes de la antigua Grancolombia a proyectar la creación de una flota mercante que llevó aquel nombre y que buscó ayudar a robustecer sus incipientes economías.

A raíz de la Segunda Guerra Mundial que causó el racionamiento a que se vieron sometidos los países latinoamericanos en materia de transporte marítimo, Venezuela y Colombia, en un principio y más tarde con la participación de Ecuador, dieron los primeros pasos tendientes a crear su propia flota mercante que les permitiera independizarse del monopolio ejercido por las grandes potencias marítimas de aquella época. Esta idea trataba de superar la dependencia de servicios vitales que prestaban las líneas navieras metropolitanas, que imponían a los países en vía de desarrollo los fletes que bien quisieran y los tráficos que se acomodaran a sus necesidades y conveniencias y no a nuestras urgencias económicas.

Fué así como el 23 de Febrero de 1.946 se reunió en Bogotá la primera conferencia naviera con delegaciones diplomáticas de Colombia y Venezuela para estudiar la idea de esta última de organizar y desarrollar una flota mercante multinacional llegando a la feliz determinación de crearla, escogiendo su nombre, el capital a suscribir, la sede y se convino por último invitar a Ecuador a participar en la fundación de esta gran empresa. (3)

El 24 de Abril del mismo año se reunió en Caracas la segunda conferencia naviera Colombo-Venezolana con la participación de Ecuador y en la cual se plantearon las estrategias y políticas para unificar los criterios de los tres países fundadores con el fin de defender la naciente empresa de los poderosos intereses navieros muy fuertes y tradicionalistas de esa época.

(3) Folleto del XXV aniversario de fundación de la Flota Mercante Grancolombiana.

Una empresa nueva dentro de esta actividad tendría obligatoriamente que vencer una serie considerable de obstáculos y presiones que necesariamente surgirían de su creación, agravados con la carencia de experiencias y la tradición que poseían las poderosas empresas ya establecidas muchos años y casi siglos atrás y que desde ese momento se convertían en sus más fieros com-petidores.

La Flota Mercante Grancolombiana como se decidió llamarla desde su fundación debe su creación de manera especial y entre otras personas al espíritu pa-triótico y progresista de los tres mandatarios de los países fundadores presidentes Rómulo Betancourt, José María Velasco Ibarra y Alberto Lleras Ca-margo. Se determinó por parte de las conferencias antes mencionadas que la empresa se constituyera como una sociedad anónima siendo reconocida como ente Jurídico a la firma de la escritura pública el 8 de Junio de 1.946 en acto solemne realizado en la Quinta de Bolívar en Bogotá, ciudad escogida como sede de la empresa. El capital social con que inicialmente operó la Flota fué determinado teniendo en cuenta el volumen del comercio exterior de cada uno de los países participantes quedando en definitiva de la siguiente manera: la Federación Nacional de Cafeteros, en representación de Colombia un 45%; el Banco Nacional de Fomento, en representación del Ecuador, un 10%. Así mismo se determinó la forma como se matricularían las diferentes unida-des, teniendo en cuenta el carácter de la empresa, especificando que los buques llevarían en sus mástiles, la bandera de cada uno de los países en proporción a los aportes de capital y que todas las naves portarían el em-blema que se escogiera para la empresa (4).

(4) Folleto del XXV aniversario de la fundación de la Flota Mercante Granco-lombiana.

Las delegaciones diplomáticas de los tres países reunidas en Caracas determi
naron dividir las acciones en dos series, A y B, de las cuales se emitirían
un número de 3'150.000 para la primera serie y de 350.000 para la segunda,
debiendo suscribirse por parte de los países fundadores en la proporción de
terminada en la conferencia de Bogotá y por las personas indicadas claramen
te en la exposición de la comisión de estatutos. Los delegados de los tres
países a la conferencia suscribieron 25 acciones de la Clase B, cada uno, co
mo Fundadores.

Se debe destacar dentro de los estatutos la prohibición de transferir las
acciones a intereses ajenos a los países fundadores, punto este que busca
evitar en todo momento la intervención de intereses extranjeros; concretán-
dose así al espíritu nacionalista que impulsó la creación de esta empresa.

La primera asamblea de accionistas se efectuó el día de la firma de la es-
critura de constitución de la Flota Mercante Grancolombiana, S.A. en los sa
lones del Banco de la República de Colombia, reunión que fuera presidida por
el representante del Ecuador. Esta asamblea designó la primera Junta Directiva
con dirección de Miguel Parra León, en representación de Venezuela, pro-
cediendo luego a la elección de Gerente General, nombramiento que recayera
en la persona del doctor Alvaro Díaz S. con la suplencia de Fernando Salazar
Grillo.

Los dos países restantes crearon sus respectivas seccionales designando sus
Juntas Directivas al más alto nivel y eligiendo sus correspondientes geren-
tes que entraron a despachar de inmediato en armonía y en común acuerdo con

la Gerencia General de Bogotá. La justificación para la creación de la empresa se obtuvo al analizar las cifras estadísticas del Comercio Exterior de los países fundadores, cifras que mostraron una suma aproximada de 2'200.000 toneladas por año movilizadas en ese entonces por empresas extranjeras con un valor en fletes de US\$ 30'000.000.00; se conceptuó que la empresa podría inicialmente absorber un 20% de estas cantidades lo que representaría unas - 400.000 toneladas de importación y exportación que podrían movilizarse en unos ocho viajes mensuales con buques de 3.500 toneladas cada uno, con lo - cual se recomendó la adquisición de ocho naves de mediana capacidad que podrían asegurar el transporte de estas cantidades mediante un servicio regular, justificando el apoyo que ofrecían los interesados de los tres países. Así planteado el aspecto estadístico de una manera clara y sencilla se inició la búsqueda de los buques necesarios, en circunstancias bastante difíciles pues en las postrimerías de la Segunda Guerra Mundial era casi imposible conseguir buques mercantes ya que los astilleros estaban copados dándole prelación a las potencias participantes en la contienda que necesitaban renovar su equipo desgastado en el conflicto bélico y que requerían dar un movimiento a su economía por intermedio del intercambio comercial.

El espíritu tesorero de sus fundadores realizó casi un milagro al conseguir ocho naves tipo CI-MA-VI de 5.000 toneladas de capacidad de carga cada una y adquiridas por intermedio de la Maritime Commission de los Estados Unidos, las cuales fueron recibidas en el primer trimestre de 1.947.

Se determinó que era necesario establecer rutas de navegación en el Atlántico que cubrieran el Golfo de México, la costa Este de los Estados Unidos y

posiblemente Canadá; otra debería cubrir el Pacífico y una tercera las Antillas y Centro América, más tarde se estableció una línea muy importante dentro del funcionamiento operativo de la Flota que fué la de Europa. El desarrollo cronológico de rutas servidas ha sido así:

- 1.947 A) Nueva York - La Guaira - Puerto Cabello - Curazao - Nueva York
 B) Nueva York - Barranquilla - Cartagena - Maracaibo - Curazao - Nueva York.
 C) Nueva York - Cristóbal - Buenaventura - Guayaquil - Nueva York.
 D) Houston - Nueva Orleans - Cristóbal - Cartagena - Barranquilla Maracaibo - Puerto Cabello - La Guaira - Houston.
- 1.948/49 Las rutas de 1.947 más E) Houston - Nueva Orleans - Cristóbal - Buenaventura - Guayaquil - Houston.
- 1.950 Las de 1.949 más F) Montreal - La Guaira - Puerto Cabello - Maracaibo - Barranquilla - Cartagena - Montreal.
- 1.951/52 Las de 1.950 más G) Noroccidente de Europa - La Guaira - Puerto Cabello - Barranquilla - Cartagena - Cristóbal - Buenaventura - Guayaquil - Europa.
- 1.953 Se retira Venezuela y las rutas quedan así:
 A) Nueva York- Baltimore - Filadelfia - Cristóbal - Buenaventura Guayaquil - Nueva York.
 B) Nueva York - Baltimore - Filadelfia - Barranquilla - Cartagena Santa Marta - Nueva York.

- C) Veracruz - Houston - Nueva Orleans - Tampa - Cristóbal - Buenaventura - Tumaco - Guayaquil - Veracruz.
- D) Veracruz - Houston - Nueva Orleans - Tampa - Barranquilla - Santa Marta - Veracruz.
- E) Montreal - Barranquilla - Cartagena - Cristóbal - Buenaventura - Guayaquil - Montreal.
- F) Noroccidente Europa - La Guaira - Puerto Cabello - Barranquilla - Cartagena - Santa Marta - Europa.
- G) Noroccidente Europa - Cristóbal - Buenaventura - Tumaco - Guayaquil - Europa.

1.954 Las de 1.953 más H) Vancouver - San Francisco - Los Angeles - Guatemala - El Salvador - Nicaragua - Costa Rica - Panamá - Buenaventura - Guayaquil - Los Angeles.

I) Montreal - Cuba - Veracruz - Houston - Nueva Orleans - Montreal.

Además las rutas F) G) se reunen y quedan Noroccidente Europa - Barranquilla - Cartagena - Cristóbal - Buenaventura - Guayaquil - Europa.

1.955/56 Las mismas de 1.954.

- 1.957
- A) Se extiende hasta Callao y Matarani en el Perú.
 - B) Nueva York - Santa Marta - Barranquilla - Cartagena - Cristóbal - Puerto Limón - Puerto Barrios - Houston - Nueva Orleans.
 - C) Nueva Orleans - Santa Marta - Barranquilla - Cartagena - Puerto Limón - Puerto Barrios - Baltimore - Filadelfia - Nueva York.

- D) Houston - Nueva Orleans - Cristóbal - Buenaventura - Guayaquil - Callao - Matarani - Guayaquil - Buenaventura - Galveston - Houston.
- E) Montreal - Santa Marta - Barranquilla - Cartagena - Cristóbal - Buenaventura - Guayaquil - Callao - Matarani - Tumaco - Buenaventura - Montreal.
- F) Montreal - Cuba - Veracruz - Nueva York - Montreal.
- G) Vancouver - San Francisco - Los Angeles - Acapulco - Guatemala - El Salvador - Nicaragua - Costa Rica - Panamá - Cartagena - Barranquilla - Panamá - Buenaventura - Tumaco - Centro América - Salina Cruz - Los Angeles - San Francisco - Vancouver.
- H) Vancouver - San Francisco - Los Angeles - Buenaventura - Guayaquil - Callao - Matarani - Guayaquil - Buenaventura - Los Angeles - San Francisco - Vancouver.
- I) Noroccidente Europa - Puerto Rico - Santo Domingo - Haití - Jamaica - Cartagena - Barranquilla.
- J) Noroccidente Europa - Cristóbal - Buenaventura - Guayaquil - Tumaco - Buenaventura - Cartagena - Barranquilla - Europa.

1.958/59 Las mismas de 1.957

1.960 Las de 1.959 pero ruta I) deja de ir a Santo Domingo y Haití.

1.961 Las mismas de 1.960 pero se suspenden las escalas en Cuba.

1.962 Las mismas de 1.961 pero la ruta C) deja de venir a Colombia y llega solo hasta Nicaragua.

- 1.963 Las mismas de 1.962
- 1.964 Similares a las de 1.963 pero G) y H) se modifican así:
G) Vancouver - San Francisco - Los Angeles - Costa Rica - Panamá
Buenaventura - Guayaquil - Los Angeles - San Francisco - Vancouver.
H) Vancouver - San Francisco - Los Angeles - Acapulco - El Salvador -
Nicaragua - Callao - Los Angeles - San Francisco - Vancouver.
- 1.965 Las mismas de 1.964 pero en ruta I) desaparece Jamaica y en ruta
J) se inicia servicio a Chile.
- 1.966 Las mismas de 1.965 y ruta A) se prolonga hasta Chile y en ruta
I) se elimina Puerto Rico.
- 1.967 Las mismas de 1.966 pero desaparece la ruta F) Montreal - Cuba
Veracruz - Nueva York - Montreal. Las rutas G) y H) se integran
y quedan así:
Vancouver - San Francisco - Los Angeles - Guatemala - El Salvador
Nicaragua - Costa Rica - Panamá - Buenaventura - Guayaquil - Callao
Matarani - Guayaquil - Buenaventura - Centro América - Los Angeles
San Francisco - Vancouver.
- 1.968 Las mismas de 1.967 y se inicia el servicio al Japón así: Buena-
ventura - Costa Rica - Nicaragua - El Salvador - Guatemala - Los
Angeles - Yokohama - Kobe - Nagoya - Los Angeles - Guatemala - El
Salvador - Nicaragua - Costa Rica - Buenaventura - Guayaquil - Ca-
llao - Puerto Bolívar - Buenaventura - Japón.

1.969 Igual a 1.968

1.970/71 Las de 1.968/69 y se inicia en este año el servicio al Mediterráneo así: Nápoles - Génova - Livorno - Marsella - Barcelona - La Guaira - Puerto Cabello - Puerto Rico - Santa Marta - Barranquilla - Cartagena - Nápoles.

1.972 Las anteriores y en Septiembre de este año se inicia el servicio desde el Japón a la Costa Atlántica de Colombia - Venezuela y Zona del Caribe.

El total de millas náuticas servidas por estas líneas es de 139.863

La comisión de Caracas en sus estudios preliminares estableció que los sistemas portuarios de estos tres países y los medios para reparación y mantenimiento de las unidades eran totalmente deficientes por no decir que nulas, debiendo tomar medidas a nivel gubernamental para el mejoramiento de aquellos servicios y el establecimiento de los últimos a fin de garantizar siquiera un mínimo de facilidades para el buen comienzo de esta importante empresa.

Conforme a los estatutos las naves adquiridas inicialmente y con un costo total de US\$ 6'400.000.00 fueron matriculadas así: "REPUBLICA DE COLOMBIA" el "RIO MAGDALENA" y el "CIUDAD DE BOGOTA" en puertos colombianos para enarbolar bandera de este país. El "REPUBLICA DE VENEZUELA" el "RIO ORINOCO" y el "CIUDAD DE CARACAS" en puertos Venezolanos para llevar la bandera de ese país.

El "REPUBLICA DEL ECUADOR" y el "RIO GUAYAS" en puertos ecuatorianos para izar bandera de este país.

Una empresa de estas características despertó algunas dudas y temores por lo que en un principio nuestros exportadores e importadores estuvieron a la expectativa de su desarrollo inicial mostrando alguna desconfianza de la capacidad para el manejo de tan complicados negocios, pero cuando se comprobó la seriedad de la empresa y la eficiencia de su personal y equipo de que estaba dotada tuvo una acogida extraordinaria que la obligó a finales de 1.947, cuatro meses después de iniciar operaciones, a contratar cinco buques de otras nacionalidades a fin de poder atender los requerimientos de los clientes de los países comprometidos en esta titánica tarea. Prueba de lo anterior fueron las múltiples solicitudes elevadas por usuarios de Europa, Centro y Sur América para el establecimiento de los servicios de la Flota, que no pudieron ser atendidos por falta de equipo y de personal. Algunos de los beneficios logrados para Colombia están representados en un gran ahorro de divisas, aumento del poder de compra y el ser atendidos en nuestras demandas frente a los grandes trust internacionales que controlan el comercio marítimo.

Pese a que la Flota inició operaciones solamente en los últimos cuatro meses del año de 1.947, en ese año transportó 189.439 toneladas de carga de importación y exportación y liquidó una utilidad de \$ 999.759.54, cifras muy dicientes y alentadoras para una incipiente empresa y sin experiencia y tradición en este tipo de negocios. (5)

(5) Informe de labores de la Gerencia en 1.947.

En el año de 1.948 operó ya con 16 buques entre propios y alquilados sirviendo cinco rutas y transportando un total de 572.775 toneladas lo que le produjo un recaudo en fletes de US\$ 13'375.097.60 para una utilidad de \$ 3'660.192.40.

Una de las exitosas realizaciones de la Flota, además de su aceptación en el tráfico internacional, fué la de cambiar la costumbre del sistema de pago de los fletes al embarque de la carga en el país de origen para hacerlo a su llegada a puerto en pesos y dólares, sistema que ayudó a elevar la capacidad de compra de los importadores nacionales y representando una economía de divisas para el país.

Durante los años subsiguientes la Flota mantuvo un ritmo creciente en la dotación de nuevas unidades ampliando sus ordenes de construcción a la Canadian Vickers y con los astilleros Fairfield Shipbuilding & Eng. de Glasgow, Escocia. Una de las políticas más importantes adoptadas por la empresa, ha sido la de propender por una permanente renovación, actualización de equipos que le permitan conservar un lugar prominente dentro del ámbito naviero mundial.

El 10. de Octubre de 1.953 la Flota hubo de lamentar la separación voluntaria de Venezuela obedeciendo posiblemente al cambio de Gobierno que por aquella época se operó en el hermano país. Ante este retiro el capital quedó conformado en un 80% para Colombia y un 20% para el Ecuador.

El personal que actualmente tiene la Flota a su servicio es de un poco más

de 1.200 hombres de mar entre oficiales y tripulantes en general y 600 empleados de tierra para un gran total de 1.800 trabajadores.

Una de las principales políticas de la Flota ha sido la de mantener un flete mínimo para las exportaciones de café, contrarrestando en esta forma los incrementos de precio en los fletes que ha sufrido el producto brasilero y de países centroamericanos con manifiesto y evidente beneficio para los caficultores nacionales que han tenido con esta actitud una ayuda para conseguir mejores precios para su producto en el mercado exterior.

En la actualidad la Flota cuenta con 27 motonaves, con una capacidad de 250.000 toneladas, con un volumen de 10'600.000 pies cúbicos, incluyendo cámaras refrigeradas por un total de 1'882.444 pies cúbicos para la movilización de bananos, carne, pescado, frutas y otros elementos que requieren de este tratamiento. (6) Este equipo le permite movilizar el 95% de lo transportado por buques de bandera nacional. El promedio de edad de las diferentes unidades con que cuenta la Flota es de 9 años y la velocidad promedio de las mismas es de 18.3 nudos. Con el fin de obtener los beneficios de la estandarización en los equipos la empresa, pese a la diversidad de astilleros utilizados, tiene marcas escogidas para los principales tipos de maquinaria y los producidos por ellos deben ser instalados en las motonaves que ordena construir.

(6) Cartilla de la Dirección General Marítima y Portuaria.

Han sido muchos los aportes desde el punto de vista económico que la Flota Mercante Grancolombiana ha dado al país y que podemos sintetizar en los siguientes aspectos:

- 1o. Haber atenuado el monopolio de fletes y transporte que venían imponiendo las grandes potencias marítimas mundiales al establecer una seria y eficiente competencia.
- 2o. Mantener fletes acordes con las necesidades económicas del país ingresando casi desde sus albores a las conferencias navieras europeas y americanas que le ha permitido realizar una lucha eficaz dentro del círculo de las líneas marítimas más poderosas.
- 3o. Consecuencia del anterior punto ha sido la contribución al incremento del poder de compra de nuestros importadores y facilidad de penetración de mercado para los exportadores debido al logro de una tasa de aumento en los fletes relativamente baja y acorde con los factores económicos imperantes en el país.
- 4o. Ahorrar al país considerable cantidad de divisas, al quedar parte del pago de fletes en manos de empresas nacionales que los pueden destinar para la adquisición de nuevo equipo que amplie su capacidad de transporte para el comercio exterior.
- 3o. Compañía Colombiana Internacional de Vapores "COLVAPORES".

En el año de 1.965 un grupo de colombianos establecen una sociedad limitada que básicamente se dedica al comercio marítimo mediante la utilización de buques tramp, los cuales alquilan para el transporte de carga a granel. En un principio y operando bajo esta modalidad la incipiente empresa logra muy buen

nos resultados por lo cual se legaliza mediante escritura pública No. 3842 de 5 de Septiembre de 1.967 y se le dá el nombre de COLOMBIANA INTERNACIONAL DE VAPORES (COLVAPORES), determinando que su domicilio sería la ciudad de Bogotá y con un aporte inicial de capital social de \$5'000.000.00.

El éxito inicial le permite contratar la adquisición de cuatro buques que reciben los nombres de M.N. "ADRIANA" y M.N. "ANAMILENA" de construcción es pañola, y M.N. "FELIPE" y M.N. "FRANCISCO MIGUEL" de origen yugoeslavo, cuyo costo en libros ascendiera a la suma de \$ 149'085.885.00, y entra en el tráfico de los servicios regulares.

Con equipo nuevo y propio la compañía amplía sus líneas de servicios, pero comete el lamentable error de entrar a competir en tráficos ampliamente servidos por empresas ya establecidas y que se conformaban en conferencia, con lo cual se vió abocada a una crisis financiera causada por la no consecución de cargas en volúmenes suficientes para siquiera cubrir los costos operacionales.

Cuando las directivas de la empresa vieron la inminencia de la crisis financiera entraron en conversaciones con la Compañía Japonesa JAPAN LINE, para obtener una refinanciación de sus deudas y la ampliación de sus líneas hacia el Japón, presentando la correspondiente solicitud a la Dirección General Marítima y Portuaria la cual la negó por considerar que la participación de la empresa extranjera no era conveniente en esos momentos para la economía nacional y para el adecuado desarrollo de las empresas colombianas que venían operando con eficiencia y regularidad la línea solicitada. Esta compañía

servía con sus cuatro buques las siguientes rutas: Sur-Norte que comprendía Tumaco - Morehead - Wilmington - Savannah - Nueva York la cual estaba destinada fundamentalmente al transporte de madera.

Tráfico Norte-Sur que comprendía Nueva York - Charleston - Baltimore - Santa Marta - Barranquilla - Cartagena - Buenaventura y que estaba destinada al transporte general.

Al tratar de operar en las zonas donde ya existía otra empresa nacional cuya capacidad administrativa - comercial - financiera, le permitían ofrecer un excelente servicio, dificultó la obtención de los ingresos necesarios para prosperar y antes bien éste les ocasionó un sinnúmero de problemas en el área comercial y en sus relaciones con los empleados que poco a poco le fueron desmejorando la imagen comercial ante los usuarios por la deficiente prestación de servicios. Estos esfuerzos podrían haber dado mejores frutos, si se hubieran orientado a prestar servicio en zonas menos competidas.

4o. Compañía Agropecuaria y Marítima "SANTA ROSA" (AGROMAR).

Con ocasión de la revolución cubana y debido al éxodo que se registró por esa época, algunos empresarios del transporte marítimo decidieron radicarse en Colombia y dedicarse a la actividad que en su país tenían; por lo cual fundaron junto con empresarios nacionales la Compañía Agropecuaria y Marítima "SANTA ROSA" cuya sigla comercial por la cual es conocida es "AGROMAR".

En la actualidad la compañía cuenta con tres naves, las cuales registran una edad promedio de 26.2 años, su capacidad bruta de transporte es de 10.799 toneladas, en tanto que el tonelaje de porte bruto (línea de flotación) es de 17.012 toneladas.

En relación con el tonelaje neto de registro los buques de Agromar tienen un total de 6.016 toneladas que representan el 4.7% del total del tonelaje neto de registro de los buques mercantes nacionales teniendo estas unidades una velocidad promedio de 11.6 nudos.

Al analizar la labor realizada por esta empresa se observa que pese a contar con equipos cuya edad es muy alta, ha logrado mayor éxito en la prestación de servicios al comercio exterior colombiano, hecho este basado mas que todo en la buena administración y orientación que le ha dado a la compañía la experiencia de sus fundadores.

Los servicios se han establecido en zonas relativamente no tradicionales de nuestro comercio tales como Brasil - Argentina - México y entre los cuales gracias a los pocos logros de la ALALC, ha encontrado volúmenes de carga satisfactorios.

B) Acciones realizadas para estimular las Empresas Marítimas Nacionales.

lo. Por parte del Gobierno Nacional.

a) Antecedentes de la creación de "NAVENAL"

Universidad de Nariño
BIBLIOTECA
ALBERTO QUIJANO GUERRERO

21 2998 -3

El país como bien se ha dicho ha vivido de espaldas al mar, circunstancia por la cual el gobierno nacional a partir de la década del 40 tomó interés más real por el problema pues anteriormente aunque no faltaron legisladores que se preocuparan e interesaran por las cosas del mar y en especial por el fomento y desarrollo de una marina mercante nacional, nunca se llevaron a cabo realizaciones concretas. Es así como en el año de 1.935 el Congreso de la República dicta la Ley 95 por medio de la cual se autoriza al Gobierno Nacional para fomentar la organización y desarrollo de una Compañía de Marina Mercante idea que no pasó de ser una ley más por cuanto no se cristalizó, y como muchas leyes solo quedó como tal.

Posteriormente el Gobierno Nacional dicta el Decreto No. 1437 de 1.940 acogiendo en las facultades extraordinarias que le confiere la ley 54 de 1.939 que textualmente expresa en sus primeros artículos: (6)

Artículo 1o. Con el fin de promover el intercambio comercial entre los puertos colombianos del Atlántico y del Pacífico, y para facilitar el intercambio comercial entre Colombia y otros países, créase por el presente decreto la Marina Mercante Colombiana que se organizará en forma de Sociedad Anónima, con las características indicadas en este decreto, y tendrá su sede principal en Bogotá.

Artículo 2o. La compañía a que se refiere el artículo anterior podrá prestar los servicios con barcos de su propiedad o contratados.

Artículo 3o. El capital inicialmente autorizado para la compañía será de un

(6) Archivo de la Federación Nacional de Cafeteros.

millón de pesos (\$1'000.000.00) pero podrá iniciar operaciones cuando hubiere sido pagado el 10%.

Artículo 4o. El 51% del capital inicial de la compañía será suscrito por el Gobierno Nacional, el Concejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales y la Federación Nacional de Cafeteros, el resto por otras entidades oficiales o semioficiales o particulares.

La compañía ordenada en el anterior decreto alcanzó a constituirse y se celebró la escritura pública mediante la cual se le dió vida jurídica, pero no pudo entrar a operar por diversos problemas derivados de la segunda contienda bélica mundial que por esos años se iniciaba en Europa.

En 1.944 el Congreso de la República dicta una ley más, tendiente a la creación y fomento de la Marina Mercante Colombiana designada con el No. 20 de 1.944 y que dió vida a la Sociedad Anónima Compañía Nacional de Navegación que por fin cristalizó en algo positivo para el país al ser la primera empresa naviera y de la cual hablamos más en detalle en la parte inicial de este capítulo por la importancia que tiene dentro de la actividad marítima comercial.

Mas tarde ante el no funcionamiento de la compañía autorizada el Gobierno decidió declararla disuelta mediante el Decreto que llevó el No. 1264 de 1.947 por considerar que los fines para los cuales fué creada estaban siendo cumplidos por intermedio de la Compañía Nacional de Navegación "NAVENAL".

b) Flota Mercante Granco Colombiana.

La idea de la creación de esta empresa nace en Venezuela y es acogida de inmediato y con entusiasmo por parte de Colombia y Ecuador, que también habían venido sufriendo el racionamiento de transporte marítimo internacional ocasionado por la Segunda Guerra Mundial y más concretamente en los años de 1.939 a 1.946 cuando nuestros importadores y exportadores tenían que estar pendientes de los esporádicos arribos de buques de bandera extranjera a nuestros puertos con los consiguientes perjuicios que este hecho acarrearaba.

El interés que esta idea despertó entre nuestros dirigentes políticos y económicos se plasmó en la Ley 50 de 1.945 la cual y más concretamente en su artículo 6o. autorizaba al Gobierno Nacional para adelantar gestiones diplomáticas encaminadas a la creación de una flota mercante de propiedad de Colombia y Venezuela, sobre la base de que el capital fuera suscrito por partes iguales entre los gobiernos de estos dos países. (7).

En cumplimiento de la ley anterior el Gobierno procedió a emitir la Resolución Ejecutiva No. 200 de 1.945 por medio de la cual se designó una comisión oficial que tendría como función el estudio del proyecto que sería presentado por parte de Colombia a otra similar designada por el Gobierno Venezolano.

Puede decirse que en la ciudad de Bogotá se fundó la Flota Mercante Granco Colombiana el 25 de Febrero de 1.946 cuando se reunió la primera conferencia.

(7) Folleto del XXV aniversario de la fundación de la Flota Mercante Granco Colombiana.

cia marítima Colombo-Venezolana y se sentaron las normas fundamentales para su creación, para posteriormente y en la ciudad de Caracas el 24 de Abril del mismo año dar los toques finales de lo que sería esta empresa naviera.

En el año de 1.946 se aprueba por parte del Senado de la República de Colombia la Ley 10 que establece que "La Flota Mercante Grancolombiana, S.A. estará exenta del pago de los impuestos sobre la renta y sus complementarios de patrimonio y exceso de utilidades. Exímese así mismo a la Flota Mercante Grancolombiana del pago de derechos portuarios". Esta Ley entró en vigencia el 14 de Octubre del citado año.

En la exposición de motivos de la Ley antes mencionada comentaba el representante a la Cámara OTILIO VARGAS, quien fuera ponente de la iniciativa: "Nada más obvio, justo y equitativo que tales exenciones se decreten a favor de la empresa. Colombia venía anhelando desde los albores de su vida independiente tener una marina mercante propia, pero dificultades de diverso orden, especialmente económicas, mantenían en demora indefinida la realización de todas esas leyes, siempre se decretaba la exención de tributos fiscales al capital y de derechos portuarios a las unidades de la marina mercante. Y si esas exenciones no pasaron idiferentes a los congresos que dictaron las leyes, en mira a facilitar la efectividad de la empresa, subsisten con mayor razón tales motivos cuando los aportes son de entidades semioficiales de las dos repúblicas hermanas que no solo acuden a darle vida y realidad al viejo anhelo colombiano sino a estrechar con un vínculo más las tradiciones de fraternidad grancolombiana que ligan a las naciones empresarias de la Marina Mercante. "Finalizó pidiendo se aceptara la recomendación presentada por

el entonces Ministro de Hacienda diciendo: "Estas exenciones son una contri
bución insignificante por otro aspecto, al fomento de la marina colombiana. Bien sabido es que países como Estados Unidos, Francia, Italia, Holanda, pa
ra no citar sino los de grandes marinas mercantes, auxilian las empresas particulares porque solo así pueden resistir la competencia mundial del trá
fico marítimo; y si ello ocurría cuando el transporte aéreo carecía de signifi
ficación competitiva, tal ayuda se impone con mayor razón en la actualidad cuando ese tráfico está desplazando al marítimo y es una nueva empresa la que se abre a otra ruta. De ahí que no es aventurada la consideración que el señor Ministro proponente hace cuando declara que más tarde quizás, y previo estudio de la situación y condiciones de la empresa podría estudiarse la conveniencia de decretar auxilios y subvenciones para su sostenimiento y fomento" (8).

Realmente esas subvenciones y auxilios nunca se decretaron, aun cuando pos
teriormente el Congreso de la República decreta la Ley de Reserva de Carga sobre la cual comentaremos más en detalle dada la importancia que para el desarrollo de la marina mercante colombiana tiene esta disposición.

c) Ley de Reserva de Carga.

En diversas oportunidades tanto el Congreso de la República como el Gobier
no Nacional procuraron decretar algún sistema de auxilio o subvención a las empresas navieras nacionales con el ánimo de contribuir a su desarrollo y

(8) "Algunos aspectos jurídicos y económicos de la Flota Mercante Grancolombiana" de Alberto Arango Mantilla.

fortalecimiento que les permitiera competir adecuadamente con las empresas internacionales ya establecidas muchos años atrás. Estos buenos propósitos chocaron con los intereses extranjeros que veían peligrar el monopolio que desde épocas remotas venían ejerciendo en el transporte marítimo por lo cual se opusieron decididamente a que esta iniciativa se cristalizara. Es por es to que, el Ejecutivo tuvo que aprovechar las prerrogativas que dá la Cons titución Nacional en su artículo 121 y estableció por decreto legislativo la Ley de Reserva de Carga a favor de las empresas marítimas colombianas. .

El Decreto nombrado fué dado a la Luz Pública el año de 1.966 bajo el número 994 y textualmente dice: (9)

"El Presidente de la República de Colombia, en uso de las facultades que le confiere el Artículo 121 de la Constitución Nacional y

C O N S I D E R A N D O:

Que por Decreto 1288 de 1.965 se declaró turbado el Orden Público y en estado de sitio todo el territorio nacional;

Que es deber del Gobierno Nacional proteger y estimular el desarrollo de la Marina Mercante Colombiana, a cuyo efecto es necesario dotarlo de un instru mento que le permita dar adecuada y equitativa participación a dicha marina en la distribución de la carga de importación y exportación cuyo constante

(9) Archivo de la Flota Mercante Grancolombiana.

aumento ha creado congestiones y demoras en la movilización de los cargamen
tos, con serio deterioro de los mismos, y recargos injustificados en los cos
tos de operación;

Que es necesario definir el concepto de buque de bandera colombiana y seña-
lar las condiciones de participación de personal y capital nacionales.

Que la Marina Mercante Colombiana debe constituirse en parte de la reserva
naval de la República y

Que no existe en Colombia legislación similar a la adoptada en la mayoría de
los países sobre protección de sus respectivas marinas mercantes nacionales,

D E C R E T A:

Artículo 1o.- Autorízase al Gobierno para que periódicamente, teniendo en
cuenta la conveniencia de fomentar la marina mercante nacio-
nal y flota auxiliar de la Armada Nacional y su estado de desarrollo, fije
el porcentaje de carga de importación y exportación reservada a los buques
de bandera colombiana.

Artículo 2o.- Se considera buque de bandera colombiana al que reúna las si-
guientes condiciones:

- a) Que esté matriculado en el país y que su título de propiedad sea regis-
trado conforme a la legislación colombiana.
- b) En cuanto al personal, el Capitán, los oficiales y como mínimo el 80%
del resto de la tripulación deberán ser colombianos habilitados por au-

toridad competente, debiéndose obligatoriamente usar el castellano en las órdenes de mando verbales y escritas y del servicio del buque, y en las anotaciones, libros y documentos exigidos.

La Dirección de Marina Mercante Colombiana autorizará a los armadores la contratación del personal extranjero, cuando en el país no lo hubiera capacitado e idóneo en número suficiente.

- c) Si el propietario fuere una persona natural, deberá ser colombiano, si se trata de una copropiedad, más de la mitad del valor del buque deberá pertenecer a colombianos, y
- d) Si se trata de una sociedad de capitales, ella deberá estar constituida conforme a las leyes colombianas y tener en el país su sede real y efectiva, debiendo el Gerente y los dos tercios, por lo menos de los Directores, Administradores, ser colombianos y la mayoría del capital pertenecer a personas naturales o jurídicas colombianas.

No se podrá autorizar el uso de la bandera colombiana a los buques mercantes que no cumplan los requisitos establecidos en el presente artículo.

Artículo 3o.- Buques cargueros de servicio público marítimos son aquellos destinados al transporte por mar de mercaderías de cualquier embarcador o usuario que desee ocupar sus bodegas, que sirvan de tráfico a la importación y exportación del país en forma regular, eficaz y continua, cuyos itinerarios se publican periódicamente.

Artículo 4o.- La Marina Mercante Nacional formará parte de la reserva Naval de la República, y en este carácter, el Gobierno podrá convenir con las compañías navieras las condiciones particulares que deberán reu

nir las naves desde el punto de vista de la defensa nacional.

El Gobierno podrá llamar al servicio del estado cualesquiera de las naves colombianas con su oficialidad y tripulación, en caso de guerra exterior o conmoción interna, y quedarán sometidos a las disposiciones legales y reglamentarias de la Armada Nacional. Esta procurará que el personal de dotación con que reciba la nave conserve su trabajo a bordo y tomará las medidas para que los trabajadores desplazados de la unidad no queden cesantes.

Artículo 5o.- Los empresarios de transporte marítimo no podrán ser Agentes de Aduana por sí ni por interpuesta persona.

Tampoco podrán ser socios o coparticipes en organizaciones cuyo objeto social sea el agenciamiento de aduanas.

Artículo 6o.- La reglamentación del presente Decreto se dictará dentro de los sesenta días siguientes a la fecha de su publicación en el diario oficial.

Artículo 7o.- Este Decreto rige desde su sanción.

Comuníquese y Publíquese.

Dado en Bogotá, D.E. a 29 de Abril de 1.966.

GUILLERMO LEON VALENCIA
Presidente.

Con fecha muy posterior a la publicación del anterior Decreto, el Gobierno Nacional emite el Decreto Reglamentario No. 1208 de Julio 21 de 1.969 por

medio del cual se establece la reglamentación de como operará el Decreto Legislativo No. 994 de 1.966 y en donde básicamente se establece que "el transporte de por lo menos el cincuenta por ciento (50%) de la carga general de importación y exportación que se movilice por rutas en las cuales se preste servicio por dichos buques o naves, refiriéndose a las naves de bandera nacional. "Dentro del párrafo de este Decreto, cuyo texto completo se incluye en anexo separado al presente trabajo, se establece que "La reserva fijada por el presente artículo se aplicará sin perjuicio de los compromisos adquiridos por el Gobierno en los acuerdos sobre empréstitos externos. "Esto dió margen para que entidades oficiales y de economía mixta e institutos descentralizados efectuaran importaciones de diversas índoles sin dar participación de ellas a la marina mercante nacional.

La Flota Mercante por intermedio de sus Directivos puso en conocimiento en diversas oportunidades el gobierno nacional que estas entidades estaban excediéndose en la libertad que les daba este párrafo.

Atendiendo a estas justas peticiones el Gobierno por intermedio de su Ministerio de Desarrollo Económico emitió el Decreto No. 943 bis de 1.973 por medio del cual se dictaban normas tendientes a garantizar el cumplimiento del Decreto 1208 de 1.966 sobre Reserva de Carga.

Concretamente se ordenaba que en los pliegos de cargos para licitaciones internacionales que abran los organismos que integran la rama ejecutiva del poder público, las empresas industriales y comerciales del Estado y las sociedades de economía mixta sujetas al régimen de las empresas industriales

y comerciales del Estado, se haga conocer el derecho de participación que tienen los buques de bandera nacional de acuerdo con lo cual por lo menos el 50% de tales bienes o mercancías deberán transportarse en buques de bandera colombiana o en buques de bandera extranjera al servicio de empresas colombianas.

En el mismo decreto se hacía extensivo el derecho a la Reserva de Carga para buques de empresas extranjeras asociadas a empresas colombianas para lo cual la Dirección General Marítima y Portuaria deberá expedir el certificado correspondiente.

A pesar del anterior decreto muy claro y taxativo por cierto, las entidades del sector público continuaron incumpliendo lo dispuesto por la Ley y es así como en Mayo del año de 1.974 la Flota Mercante Grancolombiana tuvo la necesidad de dirigirse una vez más al Jefe del Departamento de Planeación del Gobierno Nacional pidiéndole su colaboración para hacer efectiva la Ley de Reserva de Carga por parte de estas entidades que dentro del comercio internacional colombiano eran las únicas que eludían su cumplimiento.

(10).

d) Creación y reestructuración de la Dirección General Marítima y Portuaria.

Otros de los pasos dados por el Gobierno Nacional para buscar el fomento de la marina mercante colombiana lo constituyó el Decreto Ley 3183 de 1.952 por

(10) Archivo de la Flota Mercante Grancolombiana.

medio del cual se creó la Dirección de Marina Mercante Colombiana, como una dependencia de la Armada Nacional, limitándola solo a vigilar el cumplimiento de normas legales y técnicas que regulan la actividad marítima.

Los objetivos básicos fijados a la Dirección eran los de establecer una permanente vigilancia de la aplicación de las normas legales sobre matrícula, patente de navegación, medidas de seguridad e inspección de las naves de bandera nacional y controlar el cumplimiento de los requisitos mínimos exigidos al personal de mar tanto en preparación como en experiencia para asumir la correspondiente responsabilidad a bordo.

En el año de 1.971 se realizaron importantes estudios para darle una mayor agilidad y ampliar el campo de acción de la Dirección pasando de ser un ente pasivo para convertirse en orientadora de la política marítima del país, con instrumentos adecuados para realizar una actividad de fomento en este ramo, que se plasmaron en el Decreto 2349 de 1.971 por medio del cual se creó la Dirección General Marítima y Portuaria. En virtud del anterior decreto se determinó que la Dirección General Marítima y Portuaria debería ejercer el control del transporte marítimo internacional y de cabotaje, prestar asesoría al Gobierno Nacional para la adopción de políticas de fomento y participar en las reuniones internacionales que traten sobre la materia y en especial aquellas que tienden a establecer mecanismos para coordinar la orientación del comercio exterior colombiano con el transporte marítimo y el desarrollo nacional.

También debe la Dirección, ejercer la autoridad marítima en los puertos del

país y dirimir los conflictos que por accidentes o siniestros marítimos o costeros se registren en su jurisdicción, o los que puedan ocurrir por colisión de competencia entre los distintos funcionarios portuarios.

En la actualidad la Dirección tiene la importante función de reconocer los servicios y líneas marítimas que los armadores colombianos estén sirviendo, estudiar las solicitudes de asociación de empresas extranjeras a las compañías nacionales, reconocer las conferencias de fletes a las cuales pertenezcan los armadores nacionales y autorizar el ejercicio del Agente Marítimo. Debe además diseñar la política encaminada a la defensa y desarrollo de la Marina Mercante Nacional, aplicando la Ley de Reserva de Carga establecida por los decretos No. 994/68 No. 1208/69 y 949/71. (11).

Corresponde a ella además la aprobación y práctica de medidas que conduzcan a emprender políticas para determinar renglones de crédito interno y externo para adquirir o reponer equipo a flote, acordar estímulos tributarios a la actividad marítima, con énfasis en inversiones públicas directas en el sector.

Se ocupa también de la regulación permanente del transporte marítimo internacional y de cabotaje, pues le corresponde "Adelantar o evaluar estudios técnicos y económicos sobre distribución de rutas, volumen de carga, conferencias marítimas asociadas, acuerdos de transporte y avances tecnológicos de la Marina Mercante". (11A)

(11) Criterios básicos para definir una política de fomento a la Marina Colombiana de la Dirección General Marítima y Portuaria.

(11A) Ibid.

Entre los principales proyectos de la Dirección Marítima y Portuaria se encuentra el de la creación de la Corporación de Fomento a la Marina Mercante Colombiana, partiendo de la base de que no existe en el país algún organismo especializado que atienda las demandas de capital para fomentar la construcción y compra de naves para el transporte marítimo internacional y de cabotaje.

En síntesis, podemos decir que la misión asignada a la Dirección General Marítima y Portuaria es la de racionalizar, regular y fomentar la marina mercante del país, vigilar la aplicación de las normas sobre buques y gente de mar, ejercer la autoridad marítima en el país y contribuir a que se logre una mayor participación del pabellón nacional en la movilización de la carga de nuestro comercio exterior; también debe adelantar investigaciones oceanográficas e hidrográficas y procurar la seguridad en la navegación y la protección de la vida humana en el mar..

e) Empresa Puertos de Colombia.

En el año 1.958 se hizo evidente la necesidad inaplazable de señalar nuevos derroteros a los puertos colombianos, así fué como por iniciativa de la representación del Departamento del Atlántico en la Cámara de Representantes, se presentó el primer proyecto de Ley para reorganizar las instituciones encargadas de los asuntos portuarios, proyecto en el cual se sugería la creación de los Consejos Administrativos de Barranquilla, Santa Marta, Cartagena y Buenaventura. Por la misma época el Gobierno Nacional estudiaba la posibilidad de organizar comercialmente los terminales marítimos cristalizando es-

tos estudios en el proyecto de ley 401 de 1.958, presentado a la Cámara de Representantes por el entonces Ministro de Obras Públicas Virgilio Barco V, el cual fué discutido y aprobado por la Comisión Tercera Constitucional permanente en el mes de Abril de 1.959. El mismo mes y año la Cámara remitió el Proyecto al Senado, el cual después de algunas modificaciones le dió aprobación convirtiéndolo en Ley de la República bajo el número 154 de 1.959, la cual fué reglamentada por los Decretos 1414 de 1.961 y 730 de 1.971.

La Empresa Puertos de Colombia fué creada con el objeto de organizar y administrar los terminales y puertos nacionales como entidad autónoma con patrimonio y organización propios.

El patrimonio de la Empresa está conformado por todos los bienes, derechos, servicios y capital de trabajo de los puertos terminales marítimos de Buenaventura, Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Tumaco.

La Junta Directiva en cumplimiento de lo ordenado en el Artículo 8o. numeral a) del Decreto 1414 se ocupó de elaborar los estatutos de la Empresa, los cuales fueron aprobados en la sesión del 22 de Junio de 1.961 durante la cual se elaboró la Resolución respectiva.

Posteriormente estos estatutos fueron reformados por medio de la Resolución No. 16 del 17 de Agosto y aprobados por medio del Decreto No. 2016 del 22 de Agosto del mismo 1.961.

Contando ya con la organización y estructuración interna adecuadas, la Empre

sa se dedicó a analizar y buscar posibles soluciones a los problemas que afron
taba el país en esta área; de estos estudios surgió el llamado Plan Maestro.
Para la realización de éste se buscó financiación internacional teniendo en
cuenta la magnitud de las inversiones requeridas; se logró que el BID apro-
bara dos préstamos por un total de US\$22.000.000.00, el Banco Holandés pres-
tó US\$2'000.000.00 y se asignaron recursos internos hasta completar \$1'840.000
El plan se concibió para ser realizado en dos etapas básicas; la primera se
cumplió entre 1.963 y 1.972, etapa en la cual se invirtieron \$1.040'000.000.00 ;
los \$800'000.000.00 restantes se invirtieron durante la segunda etapa que se
llevará a cabo entre 1.973 y 1.976.

Las asignaciones presupuestales para cada uno de los puertos se hicieron así:

Buenaventura	\$905'000.000.00	(49.2%)
Barranquilla	\$414'000.000.00	(22.5%)
Cartagena	\$272'000.000.00	(14.8%)
Santa Marta	\$249'000.000.00	(13.5%) (12).

A pesar de lo que significan estas grandes inversiones en obras materiales,
desafortunadamente los problemas subsisten y aun más se puede decir que se
han agravado, tomando características verdaderamente alarmantes.

La inadecuada administración y por ende deficiente explotación de las insta-
laciones portuarias ha producido graves congestiones trayendo como consecuen

(12) Boletín informativo Colpuertos No. 31 años 1.971 - 1.972

cia un aumento en los fletes por los recargos que imponen las conferencias por esta razón. A esto podemos añadir otras anomalías tales como: la irresponsabilidad en el manejo de las mercancías de importación y exportación, hecho que perjudica notablemente a los usuarios; el saqueo permanente de que son víctimas estas cargas y que se ha convertido en uno de los problemas de más difícil solución, pues es perpetrado por verdaderas bandas de antisociales.

El problema de la inseguridad portuaria es más acentuado en Barranquilla y Buenaventura y especialmente en este último puerto, debido a las características socio-económicas allí imperantes, se ha tornado tan crítica que no solo la carga sufre la acción de estos grupos sino que también el personal de tripulación y visitantes son presa de ellos.

Lo anterior determinó el que los representantes de las empresas navieras que hacen escala en Buenaventura se vieran obligados a solicitar a las conferencias el establecimiento de un nuevo recargo por "Inseguridad Portuaria", hecho éste realmente vergonzoso pues muestra la impotencia y negligencia de las autoridades del país ante la acción de los maleantes, en vista del largo tiempo que tiene esta situación y la no implantación de medidas efectivas que restablezcan las condiciones normales de seguridad, este recargo tendrá vigencia a partir del 10. de Febrero de 1.975.

Otra consecuencia de este mismo mal es la reticencia de las compañías de seguros para expedir pólizas sobre cargas que deban ser manipuladas en dichos puertos.

En lo referente a equipos se presenta el problema del descuido en el mantenimiento que ocasiona la temprana obsolescencia de los costosos elementos adquiridos, también aquí se deben mencionar la antieconómica forma de explotación que se les da pues las costumbres de trabajo implantadas por compromisos sindicales conllevan a una subutilización onerosa del capital y recursos invertidos.

Condiciones actuales y futuras de los puertos colombianos.

Buenaventura, principal puerto colombiano cuenta en la actualidad con patios pavimentados capaces de almacenar 236.000 toneladas de carga, en 1.976 su capacidad llegará a 248.000 toneladas. Las bodegas actuales tienen capacidad para 120.000 toneladas y en 1.976 para 128.000; los sitios de atraque de buques son 13 y por ahora no se planea aumento ninguno.

En este puerto se han realizado obras materiales de mucha significación que están a la espera de una administración que logre darles la explotación adecuada; la última de ellas fué el dragado a lo largo del muelle y algunas partes del Canal pues el descuido había hecho disminuir peligrosamente el calado y los buques veían afectadas sus operaciones por los cambios de marea.

Barranquilla. Segundo puerto del país cuenta actualmente con bodegas para 60.000 toneladas y en 1.976 almacenarán 274.000, los sitios de atraque son 5 y para fines de 1.975 se espera contar con 7.

Este puerto además cuenta con numerosos muelles privados a través de los

Universidad de Nariño

BIBLIOTECA
ALBERTO GUJANO GUERRERO

212998-3

cuales se movilizan buen número de toneladas en forma tal que al sumar lo movilizado en el terminal de Colpuertos y en los privados, pronto podrán sobrepasar las cifras de Buenaventura.

Una de las obras dignas de mencionar es la de Bocas de Ceniza, obra que permitió a Barranquilla consolidarse como puerto marítimo apto para buques de gran calado.

Cartagena. Aunque situado en una bahía privilegiada por las facilidades que tiene como puerto, a causa de las dificultades de comunicación con los grandes centros industriales del interior del país, Cartagena ocupa solo el cuarto lugar en la actualidad dentro de los puertos colombianos.

Las instalaciones en 1.972 tenían las siguientes características: patios pavimentados 192.000 toneladas, bodegas 27.000 toneladas, sitios de atraque 5. Para 1.976 la situación será: patios pavimentados 264.000 toneladas, bodegas 55.000 toneladas, sitios de atraque 6, el sitio adicional será destinado a los buques de pasajeros cuyo número de visitas aumenta cada día dado el auge turístico que está tomando la ciudad.

Se debe mencionar también la importancia de la Zona Industrial que se está desarrollando en el área de Mamonal y en la cual en un futuro cercano representará cifras importantes para el movimiento portuario.

Santa Marta. Es el tercer puerto de Colombia, en 1.972 después de algunas obras de ampliación quedó con las siguientes características: patios pavimen

tados para 94.000 toneladas, bodegas (2) para 27.000 toneladas y 6 sitios de atraque.

El manejo de la carga se realiza con bastante rapidez pues allí se puede efectuar descargue directo a ferrocarril y las cargas a granel tal como cereales se descargan mediante los equipos instalados por el Idema y cuya capacidad de descargue es de 2.000 toneladas por día y 20.000 de almacenamiento.

Este puerto moviliza cantidades grandes de banano de exportación, artículo éste que ha logrado en los últimos años una notable recuperación después de la crisis sufrida en años anteriores y la cual afectó notablemente la economía de la zona, puesto que este cultivo durante muchos años fué el eje al rededor del cual se movía.

Algunos aspectos sobre el trabajo en los puertos colombianos.

Como se dijo anteriormente, las operaciones en los puertos no son precisamente un modelo de eficiencia pese a las mejoras materiales que se han logrado ejecutar; esta situación se debe primordialmente a la estructura administrativa y sindical imperantes que permiten la ocurrencia de un sinnúmero de circunstancias perjudiciales para el buen desarrollo del trabajo.

Entre estas se puede mencionar el horario de trabajo establecido de 08-12 14-18, 19-23, 01-07 el cual debido a la costumbre implantada por los estimadores de iniciarla después de la hora fijada y terminarla antes, no permite la realización de un trabajo continuo disminuyendo notablemente el

rendimiento. Lo anterior se puede constatar mediante las estadísticas tomadas en el puerto de Buenaventura que indican para 1.973 una pérdida del 18.8% por lluvias en forma neta y un 25.8% real al agregar lo perdido por retiro temprano y regreso tardío de los estibadores antes y después de las lluvias. La anterior situación representa un costo grande para los usuarios porque los estibadores cobran por jornada; puede también mencionarse el que las labores durante el fin de semana y en días festivos ^{son} es muy restringida por no decir nula; debido al alto costo que el laborarlas representa para la empresa por los compromisos sindicales adquiridos y que causan erogaciones mayores que las entradas obtenidas al cobrar el servicio a los usuarios.

La dotación de equipo es en general deficiente y por ello los usuarios regulares de nuestros puertos se han visto obligados a adquirir equipos propios para obviar esta circunstancia sin que ello les signifique una rebaja en las tarifas; igual caso se presenta con el personal de estibadores ya que con frecuencia el número disponible no es suficiente para atender las labores de cargue y descargue, por lo cual se contrata personal extra por cuenta del naviero quien debe pagarlo pero también debe pagar a Colpuertos la suma correspondiente a las cargas por ellos movilizadas, porque los estibadores cobran estas sumas a la Empresa aunque no hayan trabajado.

Ante lo que representa en términos monetarios la situación esbozada, los gremios afectados han presentado al Gobierno una serie de sugerencias que plantean posibles soluciones a la caótica situación portuaria; los principales puntos de estas sugerencias son:

- Darle autonomía a los puertos, con el propósito de obtener una mayor rabi-

dez y eficiencia en todas las operaciones mediante el estímulo que representa la competencia entre ellos.

- Ante la suspensión del Decreto No. 2012 de 1.973 se recomienda la promulgación de un nuevo Decreto que restablezca las autorizaciones suspendidas, pues la correcta aplicación de ellas redundaría en una mejor organización y eficiencia en las operaciones.

El texto completo de este Decreto se incluye en los anexos pues contiene aspectos importantes para la solución del problema tratado. Desafortunadamente fué suspendido a causa de la presión ejercida por los sindicatos de estibadores que lo veían lesivo para las concesiones obtenidas para su personal beneficio y que son perjudiciales al desarrollo normal de las operaciones portuarias.

f) Astilleros.

En este aspecto tan importante dentro de la actividad del transporte marítimo, el país ha logrado algunos avances y hoy en día ya tiene instalaciones y personal que permiten la construcción de embarcaciones menores y pronto buques de mayor tonelaje; en lo referente a reparaciones, éstas se prestan eficientemente en especial en Barranquilla y Cartagena.

El puerto de Barranquilla cuenta con las mejores instalaciones en lo que respecta a construcción de embarcaciones menores y ejecución de reparaciones

de maquinaria; en cambio Cartagena cuenta con las mejores instalaciones para la reparación y construcción de buques grandes.

La empresa que se encarga de estos trabajos en Cartagena es el Astillero Conastil cuyas instalaciones están dentro de la Base Naval y en la Bahía y en un futuro tendrá nuevas instalaciones en la Zona de Mamonal.

Las actuales instalaciones tuvieron su origen en los talleres del Ferrocarril que funcionó en Cartagena; luego en el año de 1.934 se entregaron a la Fuerza Aérea para ser utilizadas en la conservación de los aviones anfibios.

Esta utilización fué temporal ya que meses más tarde fueron asignadas a la Sección Fluvial del Ministerio de Guerra para que ésta organizara la reparación de sus embarcaciones. Ya con esta destinación se inició una etapa de progreso que permitió constituir el "Astillero de la Base Naval A.R.C. Bolívar".

Teniendo en cuenta la importancia de esta actividad y con el fin de darle agilidad comercial y operativa, se contrataron estudios de factibilidad para un astillero de mejores características; estos estudios se concretaron en el Decreto Ejecutivo No. 2380 de Septiembre 11 de 1.968 mediante el cual se creó la Empresa de Astilleros y Servicios Navales de Colombia, siendo una empresa industrial y comercial del Estado vinculada al Ministerio de Defensa Nacional, la cual recibió como parte del capital las instalaciones, muebles, equipos y maquinaria del Astillero Naval.

En el año de 1.969 y teniendo en cuenta las características comerciales de

la Empresa se consiguió autorización Gubernamental para modificar la estructura jurídica y se constituyó una sociedad de responsabilidad limitada mediante la Escritura Pública No. 157 del 26 de Febrero de 1.969, adquiriendo el nombre de Compañía Colombiana de Astilleros "CONASTIL", siendo socios por partes iguales el Instituto de Fomento Industrial y la anterior Empresa Colombiana de Astilleros y Servicios Navales.

La nueva entidad inició operaciones el 10. de Abril del mismo año bajo las normas que rigen a las entidades de derecho privado; posteriormente y ante la necesidad de mayor capital y sobre todo tecnología se busca cooperación internacional llegándose a un acuerdo con la empresa española "EDES", la cual se vincula con asesoría técnica en Noviembre del año de 1.969.

Hoy en día se tienen planes de ensanche para lo cual como se dijo anteriormente figuran nuevas instalaciones en la Zona de Mamonal.

Este astillero está actualmente en capacidad de efectuar reparaciones en obra viva a buques hasta de 3.000 toneladas mediante su dique flotante y el varadero ; también reparaciones estructurales y maquinaria a una gran diversidad de embarcaciones; puede construir embarcaciones hasta de 2.000 toneladas.

Teniendo en cuenta la situación geográfica y condiciones físicas de la Bahía de Cartagena, esta empresa cuenta con un futuro promisorio y puede constituirse en una nueva e importante fuente de divisas ya que la construcción naval es una actividad en la cual el valor agregado es bastante alto.

Las instalaciones existentes en Barranquilla son de origen privado pero debido a las características de esta actividad, han requerido apoyo estatal el cual ha sido brindado mediante aportes de capital por parte del Instituto de Fomento Industrial IFI.

2) Acciones realizadas por particulares.

a) Federación Nacional de Cafeteros de Colombia.

Esta entidad que sufriera en forma más directa y fuerte el impacto de la carencia de una flota mercante nacional, con ocasión del conflicto mundial de 1.939 a 1.945, venía preocupándose desde tiempos anteriores para que Colombia poseyera su propia marina mercante y es así como en el informe de Gerencia al VIII Congreso Nacional de Cafeteros reunido en Bogotá en 1.935 se exponía la situación, que el comercio colombiano de exportación e importación confrontaba en materia de transportes marítimos, regidos por el sistema de contratos que a la sazón tenían establecidos la ASSOCIATION OF WEST COAST STEAMSHIPS COMPANIES y en particular se decía:

"El transporte del café entre los puertos colombianos y los puertos americanos y canadienses del Atlántico ha continuado rigiéndose por el sistema de contratos establecidos por la A/W/C/S/C/ cuya oficina principal se encuentra en Cristobal, Zona del Canal, y de la cual hacen parte las diez principales empresas del transporte marítimo que hacen tráfico entre Colombia y los Estados Unidos. Como es bien sabido estos contratos establecen determinada tarifa para los embarcadores que se comprometan a utilizar exclusivamente los barcos asociados con un recargo apreciable para

aquellos que no firmen tales contratos y de consiguiente resuelvan utilizar servicios de barcos pertenecientes a empresas de transporte no afiliadas".

Comentaba el informe de Gerencia que con esta medida se buscaba y se había logrado eliminar toda posible competencia teniendo en cuenta el poderío económico de las líneas que lo conformaban.

Por lo anterior el comercio colombiano estaba supeditado a los itinerarios que estas compañías le establecieron y a los fletes que ellas mismas determinaran. Se comentaba la necesidad imperiosa de que el Gobierno tomara parte activa en la posible creación de una empresa marítima nacional dando así cumplimiento a las múltiples leyes dictadas y que solamente se habían quedado en el papel sin llevarse nunca al campo práctico de la realidad.

Fué así como el XIV Congreso de Cafeteros, reunido en Ibagué, consideró la imperiosa necesidad de crear una empresa naviera para lo cual se expidió el siguiente acuerdo:

A C U E R D O No. 1 D E 1.944

(Diciembre 19)

Sobre organización de una empresa nacional de marina mercante.

El XIV Congreso Nacional de Cafeteros

A C U E R D A:

Artículo 1o. Declárase de imperiosa necesidad la organización, tan pronto como desaparezcan las actuales dificultades derivadas de la gue-

rra, de una empresa de transporte marítimo, con capital y bajo control de intereses colombianos.

Artículo 2o.- El Comité Nacional y la Gerencia de la Federación promoverán oportunamente y con toda actividad las gestiones necesarias para la organización de dicha empresa, quedando ampliamente facultados para establecer exclusivamente por cuenta de la Federación o con la cooperación del Gobierno Nacional, otras entidades semi-oficiales o de capital privado según resultare más aconsejable. En todo caso la Federación deberá tener una participación superior al 50% en el capital de la empresa y una intervención proporcional a su aporte en la dirección de la misma.

Artículo 3o.- Autorízase al Comité Nacional y a la Gerencia de la Federación para celebrar un contrato adicional con el Gobierno mediante el cual éste dé las necesarias autorizaciones para que se tome del Fondo Nacional de Café la suma que aportará la Federación a la Empresa de Transporte Marítimo a que se refiere el presente acuerdo.

Dado en Ibagué a los diez y nueve (19) días del mes de Diciembre del año de mil novecientos cuarenta y cuatro (1.944).

El Presidente RAFAEL PARGA C.

El Secretario MARIO ANIBAL MELO.

El cumplimiento del anterior acuerdo y con ocasión de las negociaciones que comisiones diplomáticas de Colombia, Venezuela y Ecuador, venían

adelantando, el 14 de Mayo de 1.946 se firma el siguiente contrato, entre el Ministro de Hacienda y Crédito Público, el Ministro de la Economía Nacional y el Gerente de la Federación Nacional de Cafeteros por medio del cual se hace la suscripción por parte de la Federación Nacional de Cafeteros de la suma de US\$9'000.000.00 en acciones de la Flota Mercante Grancolombiana, con dineros del Fondo Nacional del Café.

Para poder ejecutar esta acción se tiene en cuenta el Decreto 2078 de 1.940 sobre contrato del Fondo Nacional (sus adiciones y reformas). La ley 95 de 1.931 que ordena al Gobierno Nacional adelantar las diligencias necesarias para crear una marina mercante nacional.

Contrato formalizado con Venezuela, Colombia y Ecuador sobre constitución de una Marina Mercante Grancolombiana con un capital inicial de US\$ 20'000.000.00 de los cuales Colombia debería suscribir un 45% de las acciones.

Acuerdo No. 1 de 1.944 del XVI Congreso Nacional de Cafeteros que autoriza organizar una Marina Mercante.

- b) Colvapores. Los hermanos Francisco Montoya V. y Javier Montoya V. fueron los creadores de la empresa Colvapores, la cual desafortunadamente se disolvió a causa de los problemas financieros en los que se vió comprometida y posteriormente agravados con la trágica muerte de ellos. Los buques con los cuales contaba se distribuyeron entre los acreedores, quedando 2 en poder de la Federación Nacional de Cafeteros, Institución que los dió

en alquiler a la Flota Mercante Grancolombia; los dos restantes fueron tomados por el astillero español que los había construido y al cual estaban pignorados.

Esta compañía realmente tuvo una vida muy corta, hecho motivado en especial por el elevadísimo compromiso financiero adquirido al comprar los buques, frente al bajo capital autorizado.

c) Agromar.

Como se describió anteriormente esta empresa tuvo su origen en la iniciativa del exilado cubano Sr. Manuel del Dago quien logró en unión de algunos empresarios colombianos la formación de esta Empresa que hoy en día se ha constituido en la segunda empresa marítima colombiana por los servicios que está prestando.

d) Planta Colombiana de Soda.

Esta Empresa con el fin de contar con un suministro seguro de la materia prima necesaria en su planta de Cartagena adquirió cinco motonaves especialmente diseñadas para el transporte de sal marina a granel y la cual es producida en las Salinas de Manaure.

Las motonaves fueron construidas en España así; Julio Caro en 1.967 y Luis Angel Arango en 1.968, teniendo características similares entre ellas, un tonelaje bruto de registro de 1.916 toneladas; en 1.972 se adquirieron las que llevan el nombre de: Salinas de Manaure, Planta de Manonai y Planta de Betania cada una de las cuales tiene un tonelaje bruto de registro de 2.520 toneladas.

e) Además de las anteriores iniciativas se pueden mencionar las emprendidas por otras personas y entidades tales como Pizano que tiene un buque propio aunque bastante viejo, para el transporte de trozas desde Turbo a sus plantas de Barranquilla.

El cabotaje que por ley debe ser movilizado por buques nacionales, se es tá transportando en pequeñas embarcaciones cuya capacidad en general es de alrededor de 200 toneladas, usualmente cada una de ellas conforma una empresa independiente.

C) FACTORES LIMITANTES.

Existen varias causas para que en épocas anteriores no se hubiera creado ni desarrollado la industria del transporte marítimo en el país, causas que se pueden identificar como limitantes internos y externos.

1) Limitantes internos.

a) Falta de capacidad empresarial.

El transporte marítimo es una de las actividades más antiguas en la economía mundial, esta circunstancia hace que los participantes tradicionales en ella hayan acumulado una serie de conocimientos técnico administrativos muy extensos que explican las grandes dificultades que tienen los países en desarrollo para establecer su marina mercante.

Es así como la mayoría de los países actualmente desarrollados tienen en general una gran tradición marítima ya que desde la antigüedad han teni

do en el mar no solo un medio de transporte sino también una fuente de alimentos.

Por este motivo en la época del Descubrimiento, la cultura europea, así como su marina mercante, llevaban milenios de ventaja sobre los habitantes del Nuevo Mundo.

Durante la Colonia el mar fué el único camino para el transporte de las riquezas americanas al Viejo Continente y de allí los géneros y mercancías que daban vida al incipiente comercio de las nuevas tierras.

Europa así adquirió la supremacía del mar y viendo las ventajas que esto le representaba aplicó los medios necesarios para conservarla aun después de la emancipación política, siendo éste, un punto fundamental para el mantenimiento de la dependencia económica.

Colombia poco se preocupó del desarrollo de esta actividad y a pesar de las enormes posibilidades que le brinda su posición geográfica se puede decir que la actividad marítima en Colombia no tuvo ningún desarrollo importante desde la época de la Independencia hasta mediados de este siglo, ya que tanto el transporte marítimo como la Marina de Guerra son de reciente creación; así se tiene que el transporte marítimo como actividad propia de la economía nacional solo tuvo su primera realización en el año de 1.944 con la creación de Navenal y más concretamente en el año de 1.946 con la fundación de la Flota Mercante Grancolombiana.

Vale la pena anotar que la Marina de Guerra solo en el año de 1.932 con ocasión del conflicto peruano tuvo una nueva y definitiva organización.

En la década del cuarente cuando el país se vió forzado a considerar la creación de una marina mercante acorde con las necesidades del país y en contró que para concretar esta idea no contaba con la clase dirigente, la infraestructura, la experiencia empresarial ni la capacidad industrial ne cesarias.

Como actividad económica, el transporte marítimo exige una gran especialización y una infraestructura comercial y portuaria bastante compleja; además como se analizará más adelante (Capítulo III) es principalmente un negocio de difícil acceso ya que está regido por el sistema de conferencias y para penetrar en él se requiere personal directivo especializado, profundo conocedor de la jurisprudencia internacional y marítima y de la reglamentación y particularidades de este sistema comercial.

b) Factor Capital.

En la actividad del transporte marítimo, los bienes de capital representan la base de toda su estructura, y en un país en vías de desarrollo, una de sus principales características es el poco desarrollo de este sector. Por lo tanto la adquisición de equipo flotante y de apoyo requiere de una cuantiosa inversión, que implica que el país tenga que efectuar un ingente desembolso de divisas, (la adquisición de los primeros buques de la Flota Mercante Grancolombiana en 1.947 significó un desembolso de - US\$800.000.00 en promedio, por unidad, y hoy en día un buque carguero de

los requeridos por el país vale US\$15'000.000.00). .

En el transporte marítimo el sector de bienes de capital está representado, por astilleros e industrias de maquinaria pesada, que producen buques o equipo flotante y equipo de apoyo. En nuestro país los astilleros apenas tienen capacidad de producir embarcaciones menores y buques pesqueros y que necesitan además fuerte apoyo financiero oficial; en cuanto al equipo de apoyo, el país no cuenta con ninguna industria para la producción de estos elementos, por lo tanto la actividad del transporte marítimo se ve obligada a importar equipo lo cual implica grandes sumas de capital financiero para poder obtener dotación adecuada al nivel tecnológico de competencia con flotas extranjeras. Por el desembolso de grandes cantidades de dinero los inversionistas no ven atractiva esta actividad, ya que su rentabilidad, como se puede observar a continuación, es relativamente baja, aun cuando su beneficio social sea aceptable.

En los informes de labores de la Flota Mercante Grancolombiana, S.A. el Gerente Dr. Alvaro Diaz, en varias oportunidades hace hincapié en este aspecto:

"No se puede ignorar que en la Industria Marítima el 85% de los costos está fuera del control del naviero; en efecto, el armador no controla el precio de los buques, que entre 1.964 y 1.968 subió un 25%; no controla los gastos portuarios, como son salarios y prestaciones sociales de los estibadores, servicios y derechos portuarios, que entre los años dichos se elevaron un 53%; no controla el precio de los combustibles que en el lapso indicado se incrementó en un 17%". Más adelante agrega: "Un líder

naviero que conoce a fondo los tráficos latinoamericanos comenta en reciente discurso la rentabilidad de las líneas marítimas regulares y califica su rendimiento de PELIGROSAMENTE BAJO en los últimos ocho años, pues llegó apenas en promedio a 2.8% anual, o sea, que no alcanza a compensar si quiera la desvalorización anual del dolar de los Estados Unidos, que anda entre 3 y 4%. (13)

"Durante el año de 1.970, que reseñamos en el presente informe la Empresa se vió muy seriamente afectada por las tremendas alzas de costos que se reflejaron en todos los órdenes de cosas, especialmente en las operaciones de los buques, sobresaliendo entre ellas el aumento de los combustibles en fué de cerca del 100% con respecto al precio pagado en el año anterior.

Como dato ilustrativo podemos informar que un buque tipo -República de Colombia- que venía consumiendo combustible por día de singladura, con un costo de US\$800.00 diarios, hoy debe pagar la suma de US\$1.570.00. Además, de acuerdo con el arreglo celebrado recientemente en la conferencia de Teheran, entre los países productores de petróleo del Lejano Oriente y los grandes truts petroleros del mundo, habrá un alza anual del 10% más el 2.5% por concepto de devaluación de la moneda más el 1.3/4% por impuestos, lo que significa que el combustible tendrá en los próximos 5 años un aumento anual del 15% sobre los precios actualmente vigentes." Posteriormente añade: "La industria naviera en general continua siendo la más catiga-

(13) Informe de labores de la Flota Mercante Grancolombiana 1.968.

da con las alzas de costos, pues como es de conocimiento de ustedes se ha ce muy difícil compensarlas con aumentos periódicos en las tarifas, que crean resistencias y muchas veces incomprensiones injustificadas de parte de los usuarios y en consecuencia, cada día es más difícil equilibrar si- quiera en parte estos aumentos de gastos generales y de operación.

Las dificultades financieras de las compañías navieras se vuelven más se- rias y por eso tenemos el caso de grandes empresas con capitales muy fuer- tes y de mucha experiencia en el negocio, que han tenido que fucionarse y también suspender o disminuir los tráficos, tanto en líneas de pasaje- ros como de carga, no obstante los grandes subsidios que se pagan por los Estados a estas compañías.

En el informe de labores del año 1.968 hicimos una exposición bastante extensa sobre el negocio naviero en general, sus dificultades, su esca- so rendimiento; hoy tenemos que repetir lo dicho entonces y sobre todo reiterar una vez más que el 85% de los gastos de esta industria están fue- ra del control naviero, pues el armador no es el que fija el precio de los buques, ni el de los gastos portuarios que absorben entre un 50% y un 60% del valor total del flete; tampoco tiene ingerencia en lo relativo a sa- larios y prestaciones sociales de los estibadores, servicios y derechos portuarios, que se han elevado considerablemente y -como atrás lo anota- mos- no tenemos ninguna intervención en el precio de los combustibles. Además las comisiones de los Agentes obedecen a niveles internacionales y por lo mismo, no sus susceptibles de controlar. (14).

(14) Informe de labores Flota Mercante Grancolombiana 1.970.

En la intervención del Gerente General de la Flota Mercante Grancolombiana ante el Congreso Nacional de Cafeteros en Bogotá, en la semana del 3 al 9 de Noviembre de 1.974, hace énfasis de nuevo en los altos costos de operación de la industria naviera así como las cuantiosas inversiones necesarias para la adquisición de equipo, hace resaltar los siguientes aspectos:

- En los primeros siete meses de este año la Flota Mercante Grancolombiana contabilizó pérdidas cuantiosas por demoras, congestiones y problemas la borales portuarios de 904 días-buque, a razón de US\$5.500.00 diarios.
- Los veintisiete buques con que cuenta la Flota son insuficientes y algunos ya anticuados, de tal modo que hay necesidad de renovar el equipo si Colombia quiere seguir perteneciendo a las conferencias marítimas.
- Se aumentó la tarifa para el paso por el Canal de Panamá en un 20%; la Flota ha pagado por este concepto 27'000.000.00 de dólares. (Más de lo que Estados Unidos le dió a Colombia en 1.904 por la cesión de Panamá).
- En los dos últimos años el aumento de los costos de transporte ha sido exagerado:
- Mientras en 1.972 un buque polaco costaba US\$7'383.000.00 en 1.974 cuesta US\$13'176.000.00 o sea un 80% más.
- Mientras que en 1.972 por combustible se consumía US\$1.115 por día de sin gladura ahora se consume US\$4.336 o sea un 289% de aumento.
- En Estados Unidos el 80% de la carga se transporta en containers en tanto que un 9% se hace en buques convencionales, por lo tanto se hace necesaria una urgente renovación del equipo si se quiere permanecer dentro del mercado.

A través de los informes descritos, se puede apreciar, el poco desarrollo

del sector de bienes de capital, que tal como se planteó en la parte inicial, es un limitante demasiado fuerte para el desarrollo marítimo del país, ya que la adquisición de equipos modernos para este servicio requiere de fuertes desembolsos monetarios, si se quiere tener un servicio más o menos igual al de las líneas marítimas más avanzadas.

Este aspecto que estamos analizando implica para el país un doble perjuicio ya que el desembolso de grandes cantidades de dinero afecta significativamente la balanza de pagos (aunque se financie por medio de préstamos), y también hace que la rentabilidad de esta inversión no sea lo suficientemente buena, ya que los aumentos en los costos no están compensados con un aumento proporcional en las tarifas y en los fletes.

c) Falta de personal calificado.

Tal como se anotó, el país no se había preocupado por el desarrollo de la Marina Mercante, no existía el personal directivo calificado y mucho menos las técnicas empresariales para el establecimiento de esta actividad.

Así mismo sucedió con el personal técnico necesario para operar una Flota Mercante. Por este motivo cuando se inició la actividad marítima nacional, en 1.947 la gran mayoría de la oficialidad hubo que contratarse en el extranjero, especialmente en España e Italia, ya que las reservas de la Marina de Guerra estaban compuestas por un pequeño grupo, debido también a su reciente creación.

Esta limitación ha sido eliminada paulatinamente, desde que la Armada Nacional, en el año de 1.951 y con asesoría chilena, por intermedio de la Escuela Naval, dedicó parte de sus esfuerzos a preparar oficiales mercantes. Hoy en día además, la Escuela Naval, está organizando los programas académicos conducentes a la formación de personal en la rama administrativa de la Marina Mercante.

2) Limitantes externos.

Además de las dificultades internas, existen otra serie de factores en el resto del mundo, que han limitado el desarrollo de la actividad mercante en diversas formas.

a) Sistema de conferencias.

Como se expondrá más detalladamente en el Capítulo III, el sistema de conferencias es un acuerdo entre líneas marítimas con el fin de racionalizar y distribuirse el mercado del transporte marítimo.

Existen dos tipos principales de conferencias que limitan en forma diferente el desarrollo de la actividad mercante nacional.

Conferencia Cerrada. Se caracteriza, en términos generales, por estar formada por un grupo de líneas que determinan su funcionamiento, de acuerdo a sus necesidades y tratan por todos los medios posibles de no permitir la entrada de nuevas líneas, pues para su aceptación se requiere el voto afirmativo de todas las líneas participantes. Este tipo de conferencia

rige en gran parte de los tráficos.

Sin un determinado país, por medio de su marina mercante desea ingresar a un tráfico determinado, ya sea porque el mercado de exportación se ha ampliado o porque para su desarrollo necesita importar bienes y servicios de esa zona; si dicho tráfico está dominado por una conferencia cerrada, el país o su línea mercante que desean entrar en este tráfico, tienen que recurrir, individualmente o en conjunto, a políticas de aplicación de fletes mas bajos que los de la conferencia y el Gobierno debe protegerla aplicando reglas de reserva de carga, acciones que sirven para contrarrestar los efectos de las conferencias. Esto trae como consecuencia el establecimiento de una "guerra de fletes" entre la conferencia y la línea que desea ingresar al tráfico, que hacen que los fletes bajen de tal forma que no alcancen a cubrir los costos promedios, tanto de las líneas que pertenecen a la conferencia como de la línea nueva. Pero las conferencias son tan poderosas, como se explica más detalladamente en un capítulo posterior, que pueden mantener su operación en estas condiciones, haciendo que la línea que desea ingresar al tráfico, no solo no cumpla su deseo, sino que la sacan del mercado y la pueden llevar a la quiebra.

Desde este punto de vista se considera que este tipo de conferencias son limitantes, pero una vez vencidas las dificultades de ingreso a las conferencias, por medio de presiones diplomáticas y el lleno de una gran cantidad de requisitos que llevan gran tiempo, la actividad marítima se beneficia, tal como se observa en el capítulo III.

Conferencias abiertas. En este tipo de conferencia, a diferencia de la cerrada, el ingreso es "libre" pero requiere el estricto cumplimiento de los reglamentos que la rigen (Ver Cap. III) Estas conferencias existen en los tráficos hacia y de los Estados Unidos. Estas se constituyen en un limitante por la competencia de servicio, rapidez y gran tecnificación de las naves requeridas para competir con las de los países más poderosos, los cuales tienen ventajas comparativas y absolutas sobre los no desarrollados, ventajas tales como sus altos recursos de capital y la diversidad y amplitud de su comercio exterior.

El país que desee que su Marina Mercante participe en este tipo de conferencia y el comercio que ella regula, debe recurrir a la aplicación de políticas tales como la aplicación de una reserva de carga que asegure una porción adecuada de ésta para las líneas nacionales.

b) Financiación externa.

Para un desarrollo integral del país es necesario disponer de grandes cantidades de dinero para la adquisición de bienes y servicios. Los recursos financieros de nuestra economía no son suficientes para satisfacer las necesidades de desarrollo y el país generalmente recurre a financiación extranjera y especialmente a entidades tales como el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, la Agencia para el Desarrollo Internacional y otras, que en su gran mayoría tienen su sede en los Estados Unidos y son controladas por ese país.

Estos organismos para conceder un crédito a un país exigen saber la finalidad de este préstamo y lo conceden supeditándolo a una serie de condiciones para su utilización, tales como la compra de los bienes en determinado país o países, la utilización de tecnología del país de origen de los artículos y el transporte en buques de bandera de ese país, lo que generalmente se conoce como "Crédito atado".

Como se puede observar este tipo de crédito es limitante para el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, ya que disminuye la carga de importación y la entrada de divisas que por concepto de fletes cobraría la línea nacional por el transporte de estos bienes.

C A P I T U L O I I I

ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE MARITIMO

El transporte marítimo básicamente opera en dos grandes áreas a saber:

A) Area operacional/comercial y B) Area técnica.

La primera se subdivide en: 1) Conferencias Marítimas. 2) Asociaciones de Usuarios. 3) Ley de Reserva de Carga. 4) Mercado de buques tramperos (Tramps).

La segunda contempla conjuntamente las modificaciones técnicas que se han presentado en los buques y los puertos.

Estos dos aspectos son complementarios porque es natural que las conveniencias comerciales se reflejen en la parte técnica y también las conveniencias técnicas impulsan a la parte comercial; todo depende de cual circunstancia se dé primero, en otras palabras, una vez más aparece el dilema de si la demanda (en este caso la parte comercial) crea o estimula la aparición de la oferta (la parte técnica) o viceversa.

Lo anterior se puede concretar en el siguiente ejemplo:

El petróleo necesita un transporte masivo y de bajo costo; por ello al presentarse el cierre del Canal de Suez, aumentando en forma considerable las distancias entre los centros de producción y de consumo, la técnica respondió con la construcción de los supertanques. El caso contrario puede ser el de los estímulos dados por los transportadores a los usuarios que presenten su carga en forma adecuada para su manejo por medios mecánicos, ya que así

se rebajan notablemente los costos de estiba y desestiba que están usualmente a cargo del transportador.

Se puede ahora entrar a un análisis detallado de cada una de las áreas y de sus partes.

A) AREA OPERACIONAL COMERCIAL.

1) CONFERENCIAS MARITIMAS.

a) Reseña histórica de la formación de las conferencias.

El transporte marítimo durante muchos siglos dependió de la fuerza del viento como elemento motriz para sus naves y mientras esto fué valedero se tuvo un cierto equilibrio entre la oferta de buques y la demanda de espacio para el transporte; este equilibrio también tiene mucho que ver con la circunstancia de que la mayoría de las veces se presentaba el caso del navegante que al mismo tiempo era comerciante o también el predominio de las grandes casas comerciales que tenían sus flotas de buques para la explotación de las zonas de comercio que les eran asignadas, siendo estos casos los primeros ejemplos de lo que hoy se conoce como integración vertical.

Posteriormente y con el advenimiento de la Revolución creada por la invención de la máquina de vapor se presentó la oportunidad para el armador de lograr una cierta independencia frente a las adversidades climatológicas y fué así como éste logró una disminución de aproximadamente una tercera parte en sus costos y con el buque a vapor pudo ofrecer un itinera-

rio regular favoreciendo así la expansión del comercio.

Las compañías que lograron poner al servicio los primeros buques a vapor obtuvieron ganancias tan grandes que se convirtieron en el punto de atracción para los inversionistas quienes decidieron entrar en una forma casi masiva en este negocio; esto originó un auge tremendo en la industria de la construcción naval ayudado también por lo que representaba para el transporte marítimo la apertura del Canal de Suez. Esta situación se puede ver claramente si se consideran las cifras de tonelaje a flote

en el Reino Unido	1860	434327 toneladas
	1870	1112934 toneladas
	1880	2723468 toneladas.

Es decir se presentó una real explosión en la oferta de tonelaje que sobrepasó en mucho las necesidades del comercio en esa época.

El buque a vapor permitió dejar a un lado el principio rector de la navegación a vela que decía: "zarpar solo de un puerto y cuando se tenga plena carga". Así mismo dió impulso a la diversificación del comercio al brindar amplio espacio para mayor variedad de carga y con un itinerario bastante regular. Poco después comenzó la tendencia a construir buques "a la medida de la carga" es decir contruidos para satisfacer todos los requerimientos de los embarcadores.

Pero lo anterior condujo a una completa guerra de tarifas entre los armadores que luchaban por lograr carga para sus buques dejando a un lado los acuerdos que habían realizado con las grandes firmas comerciales,

las cuales lógicamente no dudaron un momento en aprovechar esto en su be neficio. Esta situación llevó a la quiebra a muchos armadores y a otros los obligó a buscar zonas nuevas de operación; los que se habían quedado en las rutas tradicionales empezaron a buscar la forma de solucionar esta situación.

La solución la encontraron inmediatamente los armadores que servían el tráfico entre Inglaterra y la India mediante la formación de la primera conferencia de líneas navieras que tuvo nacimiento en Agosto de 1.875 bajo el nombre de "La Conferencia de Calcuta" cuyo funcionamiento básicamente se fundamentó en los siguientes principios:

- a) Aplicación de tarifas fijas.
- b) Tarifas iguales desde todos los puertos.
- c) Prohibición de otorgar concesiones a los embarcadores.

La aplicación de estos principios no dió el resultado esperado frente a la cerrada oposición de los embarcadores que siguieron apoyando a los armadores independientes y dos años después en 1.877 la Conferencia de Calcuta decidió aplicar el sistema de rebajas diferidas consistente en ofrecer un descuento a los embarcadores que utilicen solamente los buques de la Conferencia. Este descuento no se entrega desde un principio sino que se fija un período llamado de contabilización seguido de otro llamado di ferido al final del cual se hace efectiva la rebaja si el embarcador ha cumplido plenamente con su compromiso.

Como las líneas que operaban los otros tráficos también estaban experimentando similares dificultades financieras, al ver el éxito logrado por la Conferencia de Calcuta, decidieron aplicar estos acuerdos en sus zonas de influencia y así se fueron formando en casi todos los tráficos conferencias similares.

1.879 Conferencia de la China.

1.886 Conferencia de Sur Africa.

1.895 Conferencia de Africa Occidental.

1.895 Conferencia del Norte de Brasil.

1.896 Conferencia del Rio de la Plata y sur del Brasil.

1.904 Conferencia de la Costa Occidental de Sur América.

Esta tendencia creciente ha continuado y es así como en 1.964 ya existían mas de 270 conferencias; hoy se calcula que existen cerca de 400. No se puede dar un dato exacto ya que constantemente se están dando los pasos necesarios para regular el transporte marítimo en muchas zonas pues aunque algunas estén ya cubiertas por una conferencia general, se requiere muchas veces conformar otra u otras para zonas no específicas, especialmente a medida que los países en desarrollo logran aumentar y diversificar su comercio exterior. Tal es el caso de la zona del mercado andino que exigió la conformación de una subconferencia bajo el nombre de Comité de Fletes, para regular los fletes entre los países miembros, ya que gran parte de su comercio se moviliza en buques pertenecientes a líneas extranjeras y se estaban aplicando tarifas desacordes con los intereses regionales.

Es de especial importancia hacer referencia a la forma como están organizadas las conferencias pues aunque en términos generales se pueden considerar como acuerdos de un mismo tipo, en realidad su diversidad es muy grande aunque tienen muchos rasgos comunes que afectan a las líneas, a los usuarios y a terceras partes.

Algunas de las diferencias se explican por razones históricas y otras dependen de la ruta, del comercio, del origen de las líneas participantes, de la importancia de los usuarios, de los organismos que tengan para negociar con las conferencias y de la reglamentación de éstas por los gobiernos.

b) Tipos de conferencias.

Surge aquí la necesidad de entrar a definir claramente cuales son los tipos básicos de conferencias navieras actualmente en funcionamiento; estos son:

Conferencia abierta. Es aquella que funciona bajo un reglamento aprobado por un gobierno o gobiernos de la zona en donde opera. El ingreso a ella es libre, pero por razones de servicio, se requiere demostrar antes que podrá cumplir con los reglamentos especialmente en lo referente a capacidad financiera, itinerarios, equipo, etc.

Si por alguna circunstancia la Conferencia decide no admitir al solicitante, este rechazo debe ser perfectamente sustentado ante el gobierno que supervigila el funcionamiento.

Si un miembro no cumple con los servicios ofrecidos, este hecho acarrea la suspensión temporal de sus derechos o su expulsión definitiva.

Este tipo de conferencia funciona en muy pocas zonas y las principales son las que cubren las áreas de comercio de y hacia los Estados Unidos de Norte América.

Conferencia cerrada. Es aquella formada por un grupo de líneas navieras que determinan privadamente el reglamento bajo el cual van a operar y tratan de impedir la entrada de nuevas líneas. Esto solo lo permiten cuando se ven forzadas por las circunstancias y aun cuando esto ocurre usualmente no las aceptan con plenos derechos sino que les restringen hasta donde es posible el número de puertos donde pueden hacer escalas.

Las conferencias cerradas son las más numerosas y mantienen control de las principales rutas del transporte marítimo; este dominio y el excesivo celo de algunas de ellas para conservar su organización sin intervención de los usuarios ha generado gran recelo en muchos países, lo cual se ha materializado en los esfuerzos que realizan los países en vía de desarrollo por intermedio de la Untacd, esfuerzos que están concretándose en el llamado "Código de comportamiento de las Conferencias Marítimas".

En estas conferencias las decisiones se toman por unanimidad bajo principios que están fielmente expresados en las palabras dichas por el Sr. D. Hudig Representante de la Compañía Real Holandesa de Vapores durante la Asamblea General de la Conferencia Europa-Pacífico Sur y Magallanes -

(E. S. P. M.) realizada en Londres el 21 de Marzo de 1.924; traducción libre" sería lo más deseable que para obtener y asegurar el mejor de los éxitos de esta Conferencia, exista entre todos los miembros el más completo y mutuo entendimiento.

No deberá presentarse la ocasión para que alguien se sienta forzado a tomar una decisión. Espero que todos los miembros respondan completamente a la explicación y persuasión realizada en discusión abierta en la mesa de Conferencias. Se presentará sin duda la ocasión en la cual se requerirá llegar a la votación de la mayoría para tomar una decisión, pero creo que esta circunstancia se deberá evitar hasta donde sea posible".

c) Conferencia E.S.P.M.

La Conferencia E.S.P.M. es de mucha importancia para nosotros pues es la rectora del transporte marítimo que vincula a la Costa Noroccidental de Europa con la Costa Pacífica de Sur América, por ello a continuación se incluye la historia de su conformación y desarrollo.

P.S.N.C. tiene la distinción de haber abierto la navegación a vapor en el tráfico sur con dos pequeños buques de madera propulsados a vapor (700 toneladas), los cuales fueron construidos en Inglaterra y zarparon rumbo a Valparaíso en 1.840 donde luego fueron empleados en la navegación costanera a lo largo de la Costa Pacífica de Sur América.

Posteriormente en 1.868 estableció un servicio directo de Inglaterra hasta Valparaíso, siendo ésta la primera conexión directa desde Europa a la

Costa Pacífica de Sur América. Anteriormente la carga europea había venido siendo despachada hacia el Istmo de Panamá donde se descargaba en el puerto de Colón y era llevada por tren hasta la Costa Pacífica y allí en el puerto de Balboa se reembarcaba en los dos pequeños buques anteriormente mencionados para su transporte a los puertos finales de destino.

Ya en 1.866 se convino un arreglo entre P.S.N.C. y C.G.T. bajo el cual P.S.N.C. realizaba un servicio mensual de Balboa a Valparaíso tocando en 22 puertos de la costa Pacífica de Sur América, conectando así esta zona con Europa, mediante la complementación del servicio dado por C.G.T. entre Europa y Colón; así pues hacia finales del siglo XIX el trabajo mutuo entre P.S.N.C., C.S.A.V. y C.G.T. ya existía.

Antes de 1.904 existió una conferencia de los armadores de buques de vela que participaban en la ruta de Hamburgo a la Costa Occidental de Sur América, vía el Estrecho de Magallanes y trabajaba en alianza con Hapag, incluyendo en el sistema de rebajas los buques de vela operados por ésta compañía. En el año de 1.904 fué de considerable importancia para el comercio del Pacífico Sur pues tres líneas inglesas se unieron con dos líneas alemanas y firmaron un acuerdo de conferencia el 3 de Octubre de 1.904 que llegó a ser efectivo en Septiembre de 1.905 dando como resultado la formación de la primera conferencia de Europa al Pacífico sur bajo el nombre de: Conferencia de la Costa Occidental y Magallanes. Los miembros fueron: P.S.N.C., Lamport & Holt, Gulf Line, Kosmos and Roland. Así pues la Conferencia de Magallanes fué anglogermana en su iniciación y concepción.

El 20 de Febrero del mismo año N.G.I. (cuyo nombre posterior fué Italia) fué admitida como miembro de la Conferencia, convirtiéndola en una organi zación muy fuerte de 10 líneas.

El 9 de Mayo de 1.924 se firmó un acuerdo para el trabajo conjunto hacia el sur y hacia el norte con las líneas de la Conferencia Witass que cubría en ésa época el comercio entre Europa y la Costa Pacífica de Colombia y Ecuador. Las líneas de la Witass se comprometieron a no enviar buques al Pacífico de Colombia/Ecuador dando mayor consistencia a las tarifas de la Conferencia de Magallanes. El 27 de Junio de 1.924 la Compañía Española C.T. DE Barcelona solicitó su ingreso como miembro de la Conferencia de Magallanes. Esto fué dejado en suspenso hasta que el acuerdo con N.G.I. no se arreglara y como esto no se logró, C.T. de B. continuó trabajando en la Conferencia de Magallanes solo con cargas de España al Pacífico Sur.

El 31 de Marzo de 1.928 D.O.K. dejó de ser miembro pero fué reemplazado por Knut Knutsen (posteriormente llamada Knutsen Line) cuya credencial de miembro está fechada en Marzo 26 de 1.928 bajo un acuerdo separado firma do entre los antiguos miembros de la Conferencia y Knutsen Line; ambos acuerdos sinembargo fueron posteriormente reunidos.

En el mismo año de 1.928 Johnson Line solicitó su admisión pero esta solicitud fué aplazada por la Conferencia hasta tanto Johnson Line realmente iniciara su servicio; al siguiente año las condiciones en el tráfico hicieron necesaria la introducción del primer sistema de penalidades para

el tráfico hacia el sur el cual se puso en vigencia el 10. de Julio de 1.929.

En el año de 1.930 la Grace Line de Nueva York contactó a la Conferencia para obtener derechos de transbordo Europa-Nueva York Costa Occidental de Sur América; Grace Line explicó que ellos se encontraban bajo presión del Gobierno de los Estados Unidos para abrir un servicio directo Europa-Pacífico Sur el cual sinembargo no deseaban y preferían un acuerdo de transbordo; ante esto, la Conferencia aceptó a Grace Line como un miembro afiliado pero sin derecho de voto.

En 1.931 Lamport & Holt dejó de enviar buques al tráfico del Pacífico Sur y decidió renunciar a sus derechos a partir del 20 de Noviembre de 1.931.

La situación mundial era tormentosa y las conferencias estaban en medio de la bruma y la ventisca económica que asolaba toda Europa; el 11 de Enero de 1.932 Gulf Line se separó de la Conferencia a causa de las hipotecas que tenía con los bancos y que hicieron que éstos se apoderaran de la totalidad de su flota; pese a la seguridad dada por los directores de Gulf Line de que ellos podrían capear la tormenta, los bancos no esperaron y es interesante anotar que mientras la flota de diez buques estaba hipotecada a un promedio de 70.000 libras cada uno, estos solo lograron 25.000 libras por cada uno de los dos primeros buques que remataron.

El siguiente año los bancos lograron ya 40.000 libras por los dos siguientes buques y eventualmente (cuando el resarne europeo había estimulado el

comercio y la ventisca económica se había alejado por sí misma) los bancos pudieron vender el resto de los buques al precio de hipoteca o sea de 70.000 libras cada uno.

Pero la Gulf Line que había trabajado durante dos generaciones desapareció; el personal administrativo había sido disuelto y la compañía nunca fué reconstruida.

En 1.932 la C.S.A.V. se sintió interesada en el tráfico de transbordo des de Europa al Pacífico Sur vía el puerto de Nueva York, y contactó la Conferencia acerca de esto.

Para 1.935 Chile estaba desarrollando ya un tráfico muy importante en fru tas frescas las cuales fueron ofrecidas en cantidades que sobrepasaban la capacidad transportadora de la Conferencia de Magallanes y por ello se firmó un Acuerdo entre la Conferencia de Magallanes y el armador danés J. Lauritzen para el transporte de frutas frescas de Chile / Brasil hacia Europa. Este acuerdo operó muy bien en términos generales y se convino que Lauritzen ponía dos buques refrigerados para llevar frutas durante la épo ca de cosecha en Chile.

El segundo miembro afiliado fué recibido el 10 de Enero de 1.936 y fué C.C.N.I. que obtuvo derechos para el transporte de carga hacia Europa des de Cristóbal Panamá o vía Nueva York.

En 1.937 Johnson Line finalmente obtuvo su afiliación como miembro con plenos derechos.

En 1.938 C.S.A.V. fué admitida como el tercer miembro afiliado para tráficos hacia el norte y hacia el sur entre Europa y la Costa Occidental de Sur América.

A raíz del comienzo de la Segunda Guerra Mundial (3 de Septiembre de 1939) se acordó continuar con la Conferencia en las áreas de cargue tradicionales sin modificación pero con libertad de acción sobre las tarifas, en ese momento los miembros plenos eran: P.S.N.C., K.N.S.M, Knutsen Line, Johnson Line e Italia.

El 11 de Octubre de 1.939 la C.S.A.V. suspendió su servicio directo desde Europa pero mantuvo su servicio vía la ruta de Nueva York.

A medida que la guerra fué avanzando, los gobiernos de Noruega, Holanda y Francia se trasladaron a Londres y para 1.940 la Conferencia continuaba operando pero solo a través de P.S.N.C., K.N.S.M. y Johnson Line.

El 19 de Abril de 1.940 Grace Line suspendió su servicio de transbordo vía Nueva York, el cual había venido operando mediante la utilización de los buques de líneas directas de Europa como alimentadores de los buques de Grace Line que zarpaban de Nueva York hacia el Pacífico Sur.

El 10. de Enero de 1.949 Italia fué readmitida en la Conferencia.

El 2 de Marzo de 1.951 F.M.G. se unió a la Conferencia, operando inicialmente un servicio que cubría el tráfico de Ecuador y la Costa Pacífica

colombiana a Francia, Bélgica y Alemania en ambas direcciones; obsérvese que F.M.G. logra un ingreso muy rápido ya que era una compañía de muy reciente fundación; esto se logró gracias al apoyo dado por K.N.S.M. durante las negociaciones y la actitud de respaldo de los gobiernos fundadores.

El año de 1.953 fué muy importante para la Conferencia pues admitió en abril a la compañía C.S.A.V. como miembro con plenos derechos y en la misma fecha se reincorporaron Hapag y N.D.L.; el siguiente ensanchamiento de la Conferencia ocurrió en 1.961 cuando Flota Lauro llegó a ser un miembro afiliado y en cambio los anteriores miembros afiliados (Grace Line y C.C.N.I.) no fueron readmitidos; pero Grace reinició su servicio de transbordo Europa-Estados Unidos Costa Occidental de Sur América y fueron tácitamente reconocidos por ella. Grace Line en realidad hizo una solicitud formal para su readmisión, pero en ese tiempo los gobiernos europeos estaban controlando sus industrias de transporte marítimo a través de una organización internacional (llamada Autoridad Marítima Conjunta) cuyas reglas estipulaban servicios directos.

La composición al 23 de Enero de 1.964 era así: Miembros con plenos derechos, C.G.T. (Francia), C.S.A.V. (Chile) F.M.G. (Colombia-Ecuador) Hapag (Alemania) Italia (Italia), Knutsen Line (Noruega, K.N.S.M. (Holanda) N.D.L. (Alemania), Johnson Line (Suecia), P.S.N.C. (Inglaterra). Miembros afiliados Flota Lauro (Italia)

Este recuento histórico de conformación de una de las conferencias permite observar cómo el proceso de ingreso a ellas es usualmente muy lento

y así se puede recordar que F.M.G. no hace mucho tiempo (Septiembre/Octubre 1.973) tuvo que buscar el respaldo directo del Gobierno para que en unión del gobierno venezolano se lograra su admisión y la de C.A.V.N. en la conferencia CONCA que regula el tráfico entre el Mediterráneo y el Caribe.

d) Funcionamiento económico de las Conferencias.

El transporte marítimo se puede considerar único entre todas las modalidades de transporte, hasta tal punto, que escapa a las regulaciones gubernamentales; esto es producto del carácter inherentemente internacional del servicio y de la tradición de libertad en los mares, utilizada de una manera eficaz por el Imperio Británico. Resulta entonces que el transporte marítimo es una de las pocas áreas donde se puede observar el trabajo de las fuerzas económicas, operando en un medio relativamente no interferido. Por esta razón la actividad marítima es muy sensible a los efectos de un exceso de oferta sobre los precios (tarifa) a los cuales se puede vender el servicio, llegando a niveles en los cuales no serán compensatorios competitivamente.

Sin embargo el transporte marítimo es muy susceptible a la organización y mantenimiento de asociaciones comerciales, como resultado de la facilidad de comunicación y oportunidades para llegar a acuerdos entre operadores marítimos que trabajan en una determinada área de comercio. También ha demostrado claramente su habilidad para establecer obstáculos a la competencia, oponiéndose al ingreso de nuevos miembros. Esto ha restringido mucho el mantenimiento de un ambiente de mercado abiertamente competitivo,

especialmente mediante la formación de las conferencias.

Al pasar del análisis de la Conferencia considerada como unidad e indagar cuál es la finalidad primordial de las líneas que la conforman, se encuentra que las líneas miembros constituyen un cartel dentro del cual cada una busca maximizar sus beneficios: la realización de este objetivo toma diferentes caminos en cada uno de los tipos de conferencia anteriormente definidos.

En la Conferencia abierta se tiene básicamente el siguiente panorama operativo: existe una regulación en lo referente a tarifas y libertad de acceso y retiro de la Conferencia, por lo tanto cada una de las líneas tiene libertad de decidir por sí misma cuanto tonelaje pondrá a operar en la ruta, cual sistema de manejo de carga utilizará y algo de mucha importancia como es la velocidad con que decide operar sus buques. Estos elementos permitirán a cada uno de los armadores buscar la combinación óptima que minimice sus costos operacionales.

La conferencia abierta presenta la estructura de un mercado de competencia imperfecta por el hecho de existir un precio temporalmente fijo aun que en ella se da la plena información para los oferentes y demandantes, libertad de ingreso, similitud de producto (servicio), buen número de oferentes y demandantes.

Al analizar qué significa lo anterior en términos de eficiencia económica en la utilización de recursos, se encuentra que se tiene un transpor-

te realizado con el costo mínimo para el individuo o firma que lo lleva a cabo, lo cual no necesariamente implica que para el total de las partes involucradas en esta labor, ésta sea también la solución óptima.

Consideremos el siguiente proceso que fácilmente puede presentarse: existe un sector en el cual el transporte marítimo presenta condiciones no rentables, pero ya sea por un aumento en la demanda o por un cambio tecnológico, la situación se revierte y se presenta un período de ganancias altas para las líneas pioneras en ofrecer servicio. Esto dentro de la lógica económica puede atraer un cúmulo de competidores que elevan la oferta a niveles excesivos haciendo caer las tasas de ganancia. Llegados a este punto, las líneas participantes tienen dos alternativas; 1) reducir el tonelaje ofrecido o 2) fijar tarifas más altas que sean rentables aun con exceso de tonelaje.

Dentro de la conferencia abierta esta segunda alternativa es de difícil aplicación pues para modificar las tarifas se requiere la aprobación del o de los gobiernos que intervienen en la reglamentación de la Conferencia y los aumentos se aprueban con mayor o menor prontitud, dependiendo de la proporción del aumento o de la mercancía afectada; por esto las líneas prefieren utilizar la primera alternativa y usualmente lo hacen, no reduciendo el tonelaje sino más bien modifican la estructura tecnológica de su flota en forma tal que la primera empresa en lograr esta modificación podrá ofrecer un servicio muy atractivo para los usuarios y así atrae la mayoría de la carga existente en el mercado logrando un alto grado de utilización de sus equipos. Las demás líneas ante esta situación no tienen otro camino que dentro de sus posibilidades, realizar inversiones que les permitan contar con bu-

ques de iguales o mejores características a los de la empresa líder.

A lo anterior es necesario adicionar la continua alza de los costos operacionales en renglones tales como: combustibles, provisiones, costos de estiba y desestiba, modificaciones de las paridades monetarias pues las tarifas en general se fijan en dólares y los gastos hay que pagarlos en su mayoría en las monedas de los países donde se realizan. Todo esto y otros factores forman un total que grava los presupuestos de las líneas, las cuales ya con estos antecedentes ven la necesidad de buscar un aumento de tarifas para situarlas en un nivel tal que permitan cubrir los nuevos costos y además mantener su tasa de ganancia.

El nuevo nivel lo determinan sin tener en cuenta al usuario, quien generalmente no tiene los medios para hacer llegar sus inquietudes ante la Conferencia.

Las líneas, una vez que llegan a un acuerdo sobre las nuevas tarifas las presentan ante la entidad reguladora, respaldando su petición con argumentos tales como: estas tarifas son necesarias para poder seguir ofreciendo el servicio y seguir buscando mejoras dentro de nuestra sana emulación de servicio.

Generalmente esto conduce a la aprobación de la tarifa porque la entidad reguladora básicamente mira la exactitud de las cifras sin tener mucho en cuenta lo que ellas puedan significar para los usuarios.

Esta aprobación no implica que se haya conseguido un equilibrio estable den

tro de la Conferencia puesto que como se indicó anteriormente, las líneas continuan gozando de plena libertad para decidir que tipo y número de buques utilizarán; por lo tanto poco tiempo después se presenta un nuevo ciclo de rejoras tecnológicas que harán repetir el proceso de obtención de nuevas y más elevadas tarifas, generándose así un espiral que conduce al establecimiento de un servicio de muy alta calidad pero también muy costoso y que debe ser pagado por los usuarios, los cuales no necesariamente lo necesitan todos de estas características y muy posiblemente podrían preferir un servicio de menor adelanto tecnológico pero de menor precio.

Esta situación tiene mucho que ver con los procesos que se dan actualmente en diversas zonas económicas, en las cuales la interdependencia que liga a los participantes, obliga al conjunto a seguir el camino o tendencia impuesta por el líder del grupo, quien sí puede necesitar la aplicación de los procesos tecnológicos desarrollados para así conservar el ritmo de crecimiento económico que trae.

Lo anterior tiene su símil en el proceso que se da en el mercado de los bienes de consumo, cuando un productor decide aprovechar el efecto demostración para comercializar su producto, ya que gracias a la efectividad de los sistemas publicitarios, logra que los consumidores dediquen parte de sus reursos al consumo de un artículo que mirado con un criterio económico racional puede no necesitar en ese momento.

Volviendo al ámbito de la Conferencia se puede decir que allí se presenta un desperdicio de recursos, básicamente causado por la descoordinación entre

los oferentes y demandantes y reforzado por la disparidad económica entre las líneas.

Vale la pena recordar ahora que en teoría en un mercado libre, la competencia permite que el precio tienda a llegar al nivel de los costos, en cambio el proceso de competencia en servicio dentro de un cartel, origina una tendencia de incremento de costos hacia el nivel de precios, hecho este que prepara adecuadamente el campo para la aparición de una espiral alcista de precios.

El argumento de que "alguna competencia entre las líneas es saludable o el sistema de conferencias no debe degenerar en un monopolio" no es cierto si lo miramos desde el punto de vista de eficiencia económica. La competencia en precios conduce hacia la eficiencia y la competencia en servicio produce un alejamiento.

Lo anterior es de importancia cuando se desea realizar una asignación de recursos con un criterio de eficiencia económica global y no particular; por ello es razonable que se piense y apoye la instauración de un organismo planificador que compagine los intereses de los usuarios y de los navieros, alejando a éstos de su aislada competencia de servicios.

Conferencia cerrada. Aquí se tiene un sistema de actuación diferente, pues las empresas que conforman la conferencia no sufren la fiscalización directa de ningún gobierno y actúan guiadas por los principios económicos que mejor les convenga para la obtención de sus ganancias, ya sean entidades pri-

vadas, gremiales o estatales, pues estos tipos de propiedad se encuentran dentro de las conferencias.

El usuario aquí tiene mucho menor acceso en lo que respecta a la participación en la toma de decisiones o en la presentación de reclamaciones.

Las líneas son más racionales económicamente pues aunque conservan la libertad de utilización de equipos, limitan mediante acuerdos privados la asignación de buques ya que pueden convenir determinadas políticas como por ejemplo fijar el número máximo/mínimo de zarpes desde los puertos de la Conferencia, fijar el tonelaje que podrán tomar o también fijar la cantidad de ingresos por concepto de fletes a cada una de las líneas. Estos acuerdos toman diversos nombres y así se tiene que la fijación de salidas recibe el nombre de racionalización y ésta puede hacerse más efectiva mediante la coordinación entre las líneas para evitar hasta donde sea posible el tener buques de todas o varias líneas simultáneamente en la mayoría de los puertos cargando para los mismos destinos.

Lo anterior trae beneficios para los usuarios pues así ellos pueden contar con zarpes mejor distribuidos durante el transcurso de una semana/mes o año; el naviero también se beneficia pues esto le representa mayores oportunidades para tomar carga.

La práctica de la racionalización es uno de los métodos de operación que le han ganado mayores simpatías a las conferencias dentro del sector de los usuarios; además ésta práctica sirvió como punto inicial para llegar a los otros tipos de acuerdos.

El siguiente paso dado por las Conferencias fué el de constituir los acuerdos o Pooles de carga , que consisten en que después de analizar el potencial de cargas de la zona regida por la Conferencia ésta se reparte en forma proporcional a las capacidades de bodega de cada una de las líneas y también a la tradición de servicio que presenten en esa zona. Esta circunstancia dificultó mucho la participación y supervivencia de las líneas de los países no desarrollados marítimamente y solo unas pocas empresas lograron entrar y mantenerse dentro de las conferencias, ahora el panorama ha cambiado pues la mayoría de los gobiernos en esos países han tomado acciones legislativas adecuadas para dar fuerza negociadora a las empresas que funden ellos o funden capitales nacionales.

Se puede observar cómo a medida que la Conferencia busca la forma económica más eficiente de operación, se va acercando a una estructura monopolista ya que no sólo limita el número de participantes sino que también limita a cada uno de ellos su capacidad en el mercado; nótese que quien trata de conformar el monopolio es la Conferencia como un todo, aunque dentro de ella existan miembros que no acepten plenamente esta forma de obrar pero que participan pues ésta es la mejor forma de ir tratando de imponer cambios estructurales o lograr participación en el transporte de las mercancías componentes de su comercio exterior.

El acuerdo más utilizado por las conferencias y el cual da los mejores resultados económicos es el llamado Pool monetario o de fletes, consistente en que la Conferencia analiza el monto monetario de los fletes que se pagan por la movilización de la carga en su zona de influencia y una vez obtenido este

monto lo reparten en forma proporcional entre las líneas, pero no en porcentajes obtenidos según el número de líneas sino mediante largas y difíciles negociaciones pues en ellas se enfrentan los deseos de preservación de privilegios o dominio por parte de las empresas más antiguas y los naturales deseos de participación creciente de los países no desarrollados.

La asignación de porcentajes puede hacerse en forma total sin discriminar los países o puertos de escala o puede asignarse un porcentaje determinado para la carga de y hacia el país de la empresa y un porcentaje diferente para las cargas de los demás países.

Estos son a grandes rasgos las principales formas de asignación de cuotas en los acuerdos o pooles monetarios, pues aún quedan muchas particularidades en la forma real de operación.

La utilización de este sistema de trabajo dentro de la Conferencia le permite operar en una forma muy eficiente pues las líneas al no tener que competir abiertamente entre sí pueden programar mejor la asignación de recursos y en este tipo de Conferencia el tonelaje recibe una mejor utilización.

La conferencia cerrada presenta mejores características de eficiencia económica y entre más se aproxima a un monopolio mejor es su desempeño; por esto se corre el peligro que las líneas más eficientes traten de eliminar a las de menor eficiencia con base a argumentos económicos, necesarios para el mejor funcionamiento de la conferencia. No es muy difícil imaginar cuales serán, en general, las líneas ineficientes dentro de la conferencia teniendo

en cuenta que esta actividad requiere de una capacidad empresarial, administrativa, financiera y tecnológica elevada; factores estos que en la mayoría de los países no desarrollados son escasos. Colombia afortunadamente ya en parte ha sobrepasado estas limitaciones y hoy en día se cuenta entre los países que están en una etapa intermedia del desarrollo de su transporte marítimo. Por lo anterior dentro de las conferencias las líneas de los países no desarrollados deben librar permanentes batallas para conservar o aumentar su participación.

El problema de las conferencias, desde el punto de vista de su poder cuasi monopolístico, ha llamado la atención de los gobiernos de muchos países y ya en 1.906 el gobierno Británico nombró una comisión real para llevar a cabo una investigación sobre los procedimientos empleados por las conferencias. Esta comisión llegó a las siguientes conclusiones: que las prácticas de cartel traían como consecuencia la fijación de unas tarifas estables y el ofrecimiento de un servicio regular; que se podrían presentar abusos en la fijación de las tarifas pero que la libre competencia no podría ofrecer ni tarifas estables ni servicio regular. Estos factores son de vital importancia para el comercio mundial pues son los elementos que permiten en gran parte el comercio organizado y el intercambio de productos generados por la especialización del trabajo.

También concluyó que el poder monopolístico se vería limitado en parte por los efectos de la competencia que se presenta en toda actividad cuando las ganancias son excesivas; esta limitación está supeditada a que la competencia no se integre a la conferencia, hecho no muy factible pues estas organiza -

ciones utilizan métodos muy eficientes para atraer a sus competidores o eliminarlos mediante una guerra de fletes entre la Conferencia y la línea fuera de Conferencia.

Esta guerra se lleva a cabo mediante la utilización por parte de la Conferencia de buques llamados de "batalla" y los cuales toman u ofrecen tomar las cargas que está transportando la competencia, a tarifas aun más bajas que las ofrecidas por ésta. Si el resultado de estos transportes es negativo las líneas de la Conferencia comparten las pérdidas y así continúan hasta tanto los competidores se retiren o acepten las condiciones de ingreso que les ofrezca la Conferencia. Esta ha sido una de las prácticas que más oposición ha generado dentro de los usuarios y gobiernos pero desafortunadamente aun se sigue practicando.

Después de la investigación realizada por los británicos, se han efectuado otras, entre las cuales una de las de mayor influencia ha sido la que realizó en 1.911 el Departamento de Justicia de los Estados Unidos de América, con la finalidad expresa de dirimir un pleito en el cual se acusaba a las conferencias de violar la ley anti-trust. La investigación fué hecha por el Comité Alexander, el cual concluyó igualmente que la libre competencia en el transporte marítimo regular resultaría en la cartelización y eventualmente en un monopolio, pese a esto se recomendó que las conferencias no estuvieran sujetas a la ley anti-trust pero exigió que se prohibieran ciertas prácticas como la de los buques de batalla, mencionados anteriormente.

Las recomendaciones de este Comité dieron origen a la "shipping Act de 1916"

(Acta del Transporte Marítimo), la cual reglamenta el funcionamiento de las conferencias abiertas y todo lo relacionado con el transporte marítimo bajo la supervisión de la "Comisión Federal Marítima".

Vale anotar que los Estados Unidos son los defensores permanentes del sistema de conferencias abiertas lo cual concuerda con su constante defensa de libertad de mercados en los cuales, ellos por su gran desarrollo, pueden imponer su poderío en detrimento de los menos desarrollados.

Debido a las características del intercambio entre los países, en lo que respecta al tipo de productos intercambiados, las conferencias también toman ciertos rasgos tales como: regir en la mayoría de los casos, el tráfico en un solo sentido; por ejemplo la conferencia Atlántico/Golfo a Costa Occidental de Sur América controla el tráfico desde los puertos de la Costa Oriental y del Golfo de los Estados Unidos a la Costa Pacífica de Sur América a los mismo, el tráfico desde los puertos de la Costa Pacífica de Sur América a los del Golfo y Costa Oriental de los Estados Unidos está controlado por la Conferencia Costa Occidental de Sur América hacia el norte.

Como una misma empresa naviera puede y requiere simultaneamente ser miembro de varias conferencia, se facilita la existencia de una gran intercomunicación entre ellas lo cual estimula la realización de acuerdos interconferenciales lo que a su vez amplia el radio de acción o influencia de estas organizaciones.

Cada una de las conferencias tiene sus razones especiales de existencia y

sus características operacionales pero en general comparten los siguientes fundamentos: a) aplican tarifas uniformes, b) realizan acciones conjuntas para eliminar la competencia, c) poseen métodos similares para la determinación de las tarifas, d) aplican reglas para limitar la competencia interna.

2) Asociaciones de usuarios.

En vista de la tendencia monopolista de las conferencias y su costumbre de tomar decisiones en forma unilateral, existe también la tendencia entre los usuarios estimulados por los gobiernos y básicamente por la necesidad imperiosa de adquirir poder negociador ante las conferencias, de formar asociaciones, para que éstas lleven su voz y puedan lograr que las conferencias acepten su participación en el análisis de los problemas que tienen vinculación directa con sus intereses. Estas organizaciones han tomado bastante auge y hoy existen en numerosos países; en Colombia se fundó en octubre de 1.970 bajo el nombre de CUTMA y hoy ya cuenta con 74 miembros plenos y 8 miembros adherentes. Hasta donde se puede analizar esta organización ha empleado o dirigido sus esfuerzos a crear conciencia dentro de los usuarios sobre la importancia que puede tener la existencia de una asociación poderosa y además continuamente facilita información técnica acerca de las características complejas del negocio del transporte marítimo.

La siguiente etapa será ya la de entrar a brindar asesoría técnica en los problemas que se presenten a los socios y buscar la forma final y real de participación en las decisiones de las conferencias, pues aunque ya la mayoría de éstas han aceptado su existencia aun no han aceptado su directa inge-

rencia. Las conferencias han visto con relativos buenos ojos la formación de estos Consejos pues los prefieren ante la alternativa de enfrentarse a una intervención estatal directa.

Los objetivos del Consejo de Usuarios según sus estatutos son:

Artículo 4o.- El Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte Marítimo y Aéreo tiene como objetivos:

- a) proteger los intereses nacionales en cuanto al transporte marítimo y aéreo para el comercio exterior.
- b) constituir un medio de discusión y negociación entre las conferencias marítimas, las asociaciones del transporte aéreo y la comunidad de usuarios del país.
- c) organizar un equipo técnico que asesore a todos los usuarios en el empleo de los medios más adecuados y económicos de acuerdo con sus intereses.
- d) fomentar la creación de un sistema de consulta a nivel internacional y representar ante los respectivos organismos los intereses de los usuarios colombianos.
- e) gestionar ante las organizaciones portuarias, de Aduana y transporte terrestre, entre otras, todos los asuntos de carácter nacional que interesen para el efectivo cumplimiento de sus objetivos. (Fuente: Estatutos del CUTMA)

Como se puede ver el Cutma es una institución mediante la cual es posible canalizar los esfuerzos para capacitar personal en asuntos relacionados con el transporte marítimo y continuar así manteniendo el actual empuje del país en esta área, que ya le permiten dar asesorías a otros países. Dentro de los pro-

gramas de trabajo del Cutma existe el plan de coordinar algunas investigaciones, sobre puntos específicos de interés para los usuarios, con la facultad de comercio internacional de la Universidad Jorge Tadeo Lozano y también sobre la posibilidad de establecer un curso de especialización a nivel de posgrado en materias relacionados con el transporte marítimo.

Es de real importancia el adelantar estos programas puesto que así se puede iniciar una etapa mas en la preparación de personal necesario en muchos sectores de la economía del país y que en la actualidad no tienen como llenar correctamente los cargos con personal idóneo.

3) Ley de Reserva de carga.

a) Por qué una Ley de Reserva de Carga.

Inicialmente, es indispensable hacer un recuento histórico con el propósito de entender más claramente los motivos que originaron lo que hoy se denomina con el nombre de Ley de Reserva de Carga, para poder comprender más amplia y profundamente esta medida que tan decisiva influencia ha tenido en el transporte marítimo mundial.

Remontando la historia se puede recordar la época de William Cromwell y otros notables estadistas, cuando las condiciones de comercio y navegación eran en verdad difíciles por el caos reinante que muchas veces incluso, obligaba a las marinas de guerra a escoltar sus respectivos buques mercantes para asegurarles una ruta sin dificultades.

En vista de esta situación, los gobiernos de países que ya poseían marinas mercantes de importancia, las hoy llamadas "Naciones Tradicionalmente Marítimas", tomaron medidas para fomentar y desarrollar sus flotas a manera de protección de ellas y las cuales fueron aceptadas de buen grado, pues se consideraban necesarias, lógicas y adecuadas para los fines que perseguían. Estas acciones tomaron el nombre de "Medidas de Protección".

Con el correr del tiempo, estas medidas fueron consolidándose y acentuándose de tal manera que estos países (Inglaterra, España, Países Bajos) y más recientemente Estados Unidos y Japón, se repartieron, por decirlo así, el dominio comercial y marítimo del mundo.

En este orden de ideas, los países marítimamente débiles y específicamente los latinoamericanos, venían a ser simples espectadores que se conformaban con ver entrar y salir mercancías de sus puertos en buques de bandera extranjera que se habían adjudicado para sí estas vastas e importantes zonas del comercio marítimo.

Así pues, en medio de esta pasividad latina, tuvieron ocurrencia las dos grandes conflagraciones de este siglo, siendo de especial incidencia la segunda, por cuanto motivó que las naciones tradicionalmente marítimas abandonaran este territorio a su propia suerte sometiendo a sus industrias, hospitales, centros educacionales y demás, a los más severos reaccionamientos de suministros, en razón, sostenían, de su obligación de tener que cumplir en otras zonas misiones especiales de sus gobiernos, pero ocultando eso sí, el verdadero motivo de esas misiones, cual era obtener mejores dividendos por fletes en esos territorios.

Los pocos buques que siguieron tocando nuestros puertos, lo hacían por la imperiosa necesidad de abastecerse de materias primas y alimenticias, las cuales eran pagadas a precios irrisorios bajo la curiosa teoría de que los países latinos tenían ingerencia directa en la guerra que se desarrollaba y por lo tanto estaban en la obligación de guardar austeridad, es decir, que deberían vender sus productos a precio de guerra.

Una vez concluido el conflicto bélico y habiéndose casi recuperado el territorio europeo, en lo que a servicios marítimos se refiere, la "Gigantesca Isla" que es Suramérica, volvió a ser atrayente y esas naciones tradicionalmente marítimas volvieron a nuestras costas con el ánimo de recuperar mercados y de paso tratar de impedir el desarrollo y expansión de la Marina Mercante Latinoamericana, queriendo ignorar que por las circunstancias vividas y los apremios pasados, Latinoamérica había decidido mover las cargas de sus industrias y comercio en sus propios buques, dirigidos por sus navieros y bajo su bandera respectiva.

A partir de esta situación, surgieron las iniciativas para darle auge a las Marinas Mercantes Latinoamericanas, con el propósito de romper con el monopolio existente y neutralizar las presiones en contra, manifestadas unas veces sutilmente y otras en forma perentoria como se desprende por ejemplo de la advertencia que las Naciones Tradicionalmente Marítimas hicieron a nuestros representantes en la reunión de la UNCTAD en 1.964 cuando expresaron lo siguiente:

"No insistan en sus propósitos de fomentar el desarrollo de su Marina Mer-

cante mediante medidas artificiales, en circunstancias que podrían dedicar el mayor interés en el mejoramiento de las operaciones portuarias y de las instalaciones conexas del transporte terrestre, señalando que se debe canalizar ayuda internacional para tales fines" (1).

Es decir, pretendían que estas Naciones se dedicaran tan solo a crear obras de infraestructura y mantenimiento portuario, organización administrativa y otros aspectos que garantizaran a los buques extranjeros que tocaran nuestras costas, un pronto despacho, lo que en otras palabras significaba que debíamos limitarnos a servirles de auxiliares efectivos para su funcionamiento.

Así pues, fueron surgiendo las respectivas políticas de protección para la Latinoamérica, que los países tradicionalmente marítimos se apresuraron a denominar como "Discriminación de Bandera" y como un atentado contra la libertad de los mares, sin darse cuenta que ellos detentan el control de aproximadamente el 90% de su superficie, desde el punto de vista de la utilización comercial.

Producto de iniciativas armónicas e integradas, surgieron en primer lugar la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) que vió la luz el 28 de Febrero de 1.960 en la ciudad de Montevideo y un poco más tarde en 1.963 la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), siendo de especial importancia esta última como fuente de Leyes, Decretos y Reglamentos

(1) Suplemento de Comercio Exterior, de México, sobre reunión de la UNCTAD Ginebra de 1.964.

para incentivar las incipientes Marinas Mercantes Latinoamericanas.

A pesar de que las Naciones Latinoamericanas transportan tan solo el 1 1/2% aproximadamente del tonelaje mundial (2), los países que detentan el monopolio marítimo, se sintieron lesionados en sus intereses y empezaron a adoptar políticas para contrarrestar la "Discriminación" planteada por Latinoamérica, utilizando medidas compensatorias, como ellas las llamaron y que se manifestaron en préstamos atados, líneas de crédito que se deben pagar a altos intereses y hasta en recomendaciones oficiales, como se desprende de los siguientes apartes tomados de una reunión naviera efectuada en Génova y en la cual se sugiere reprimir como sea a la incipiente Marina Latinoamericana:

"No hay duda de que existen leyes, organizaciones y medios eficientes para la defensa contra la acción discriminatoria. Sin embargo, creo que hasta la fecha ha habido una falta de coordinación y más especialmente de una buena voluntad política de parte de los diversos países (excepto los Estados Unidos de América) para una defensa concreta de sus propios armadores Golpeados por la discriminación".

"En nuestra opinión, sólo un acuerdo entre los países marítimos más adelantados interesados en defender sus armadores (Naciones Tradicionalmente Marítimas) sería el arma más efectiva para evitar la discriminación".

(2) "La Marina Mercante Iberoamericana", anuario 1.966. Página 39, DPL Instituto de Estudios de la Marina Mercante, Buenos Aires.

"Está claro que son los gobiernos a los que pertenecen los armadores discriminantes quienes tienen el potencial económico para intervenir a favor de sus propios armadores. Los gobiernos discriminantes serán a su turno obligados a revocar las medidas discriminatorias". (3).

Se deben tener en cuenta estas medidas que fueron hechas con el único propósito de neutralizar cualquier iniciativa Latinoamericana, muy diciente sobretodo este último párrafo que ayuda a explicar más adelante el porqué de tropiezos que sufieron algunos gobiernos para promulgar leyes de protección marítimas y entre ellos específicamente Colombia.

b) Antecedentes.

En el caso particular de Colombia, la causa de mayor peso para la creación de la Ley de Reserva de Carga, fué como se explicó anteriormente, la política practicada por los países tradicionalmente marítimos y específicamente Estados Unidos en lo que al transporte internacional se refiere.

En efecto, las importaciones provenientes de ese país estaban presionadas en el aspecto del servicio que debía utilizarse; así pues, si tomamos como ejemplo las importaciones financiadas con préstamos de la AID, vemos que el transporte obligadamente debía hacerse en buques de bandera norteamericana, como requisito indispensable para la obtención del crédito correspondiente.

(3) Mordiglia, Aldo, Aspectos legales de la discriminación de Bandera de Navegación internacional, conferencia dictada en Génova en Octubre de 1.965.

Por lo tanto, quienes originaron la Ley de Reserva de Carga fueron los Norteamericanos y esa actitud obligó a los países de incipiente marina mercante especialmente latinoamericanos a proteger su soberanía marítima, porque con los condicionamientos impuestos por los Estados Unidos y otras naciones de fuertes marinas mercantes, estaban corriendo el riesgo de salir del mercado o por lo menos de limitarse a cumplir un papel secundario en el tráfico marítimo internacional; de esta manera, en lo que a Colombia se refiere, nació su Ley de Reserva de Carga, creada en principio para hacer persistir un margen de seguridad en su transporte marítimo.

Vale la pena tener en cuenta que la emisión de la Ley tuvo sus tropiezos pues las primeras iniciativas parlamentarias relacionadas con este aspecto, fueron apagadas desde sus comienzos debido a presiones foráneas, especialmente norteamericanas, interesadas en que no surgiera una ley protectora.

En efecto, la Comisión Federal Marítima de los Estados Unidos bajo la sugerencia del Comité de Comercio del mismo país, tomó la misión de fiscalizar y neutralizar cualquier iniciativa Latina para incrementar sus servicios marítimos ya sea, según palabras de dicha Comisión, desalentando por medios diplomáticos a los gobiernos del caso y en caso que esta práctica no surtiera efecto, *aplicar las medidas compensatorias que se aludieron anteriormente.*

Sobre los pasos tomados por Colombia en este aspecto, la Comisión Federal Marítima de los Estados Unidos, informó al Comité de Comercio lo siguiente:

"El Decreto 994 del 24 de Abril de 1.966 autoriza al Gobierno de Colombia a fijar periódicamente el tanto por ciento de la carga de exportación e importación reservada para las naves bajo la Bandera Colombia. Hasta la fecha no tenemos información respecto a la estipulación de ninguna regulación que ponga esto en vigencia. Este asunto está siendo discutido por la Embajada de los Estados Unidos en Bogotá y los funcionarios colombianos".

"El Gobierno de Colombia continua requiriendo la preferencia para su flota en el transporte de las cargas que se movilizan a cuenta de sus agencias oficiales o cuasi gubernamentales. En este sentido el Gobierno de Colombia incluye como "Carga Gubernamental" mucha carga considerada por el Gobierno de los Estados Unidos como carga comercial puramente, y efectivamente las cargas llamadas Gubernamentales llegan ahora al 40% de todas las importaciones y exportaciones. En vista de este encauce preferencial, la Administración Marítima continua rehusando el otorgamiento de waivers a Colombia de las disposiciones marítima de "P.R." 17. El 29 de Abril de 1.966 el Gobierno de Colombia haciendo uso de los poderes del "Estado de Sitio", promulgó el Decreto 994 el cual permite al Gobierno reservar las cargas de exportación e importación para los buques de Bandera Colombiana. Los procedimientos a ser seguidos y los porcentajes a ser transportados por los buques de Bandera Colombiana no han sido establecidos todavía. Propuestas similares fueron rechazadas por la Legislatura Colombiana en años recientes y hay oposición legislativa tanto como por parte de los trabajadores portuarios, en contra de este Decreto. El Gobierno de los Estados Unidos ha manifestado al Gobierno de Colombia su preocupación por estas prácticas discriminatorias". (4).

(4) Informe presentado por el Contralmirante John Hartlee de la Comisión Federal Marítima de los Estados Unidos al Comité de Comercio Senado de los Estados Unidos, 12 de agosto de 1.966.

Como se puede notar, hubo que recurrir al Estado de Sitio para legalizar y reglamentar la Reserva de Cargam ya que en condiciones políticas normales, el poder ejecutivo muy seguramente no hubiera obtenido la aprobación de esta Ley.

Así pues, el Decreto 1208 de Junio de 1.969, mediante el cual se reglamenta el Decreto Legislativo 994 de 1.966, fué dictado con el fin de ejercer una protección eficaz a los armadores de Bandera Colombiana o asociada, para negociar, en el sentido de reservar para ellos, por lo menos el 50% del transporte de carga de importación y exportación movilizada en rutas en las cuales presten su servicio estos armadores.

c) Objetivos.

Esta medida busca ante todo obligar tanto a importadores como a exportadores a utilizar los servicios de empresas Colombianas o Asociadas, pretendiendo con esta medida beneficiar dichas empresas, puesto que al reglamentar en esa forma el Transporte Marítimo, las entidades cobijadas al tener asegurado un mínimo de cargas pueden asegurar un mínimo de ingreso, ampliando así por una parte las posibilidades de ensanche y expansión de ellas y por la otra, efectuar una acción protectora contra empresas foráneas.

Por otra parte, existiendo una legislación sobre esta materia, facilita a las empresas transportadoras los cálculos a mediano y largo plazo, pues eliminando con esta Ley un eventual lucro cesante, los aspectos administrativos, técnicos y económicos futuros, pueden determinarse con mayor propiedad.

d) Funcionamiento.

En coordinación con el Departamento Nacional de Planeación, el Instituto Colombiano de Comercio Exterior "INCOMEX" y los Consulados respectivos, el Gobierno Nacional ha querido llevar a la práctica esta Ley.

Ante todo, la Dirección de Marina Mercante Colombiana, previo estudio de los requisitos determinados en la Ley de Reserva de Carga sobre lo que debe considerarse Buque de Bandera Colombiana o Asociada, expide la certificación correspondiente *especificando así los armadores y sus respectivas* motonaves que quedan cobijados bajo esta Ley.

Cuando se trata de mercancía de importación, esta certificación se hace llegar por intermedio de la División de Asuntos Consulares, a los respectivos Consules quienes basados en ella proceden a aprobar o negar los embarques.

Por su parte el INCOMEX, en razón a este Decreto le debe aplicar a determinadas licencias de importación y/o exportación un sello que textualmente dice: "Los bienes amparados por este registro deben ser transportados únicamente en buques de bandera colombiana y/o en los siguientes ecuatorianos; República del Ecuador, Ciudad de Quito, Ciudad de Guayaquil y Ciudad de Cuenca o en los de línea asociada a empresa colombiana (Decreto No. 1208 de Junio 21 de 1.969)

A los buques mercantes ecuatorianos se les otorga tratamiento de buque colombiano en forma especial, por requerirlo así la naturaleza de la Flota Mercante Grancolombiana considerada una empresa multinacional.

Además las relaciones de tráfico marítimo Colombia-Ecuador, requieren un trato especial, por exigirlo así el artículo séptimo del Tratado de Amistad Comercio-Navegación, firmado por los dos Gobiernos en 1.905 en donde se establece igual trato en ambos países para buques de estas banderas.

Dicho sello viene siendo aplicado desde el mes de Mayo de 1.970 y mediante éste los Agentes Portuarios han dado prioridad a la carga que por motivo de la Ley deben venir en buques de bandera colombiana o asociada. Cuando estas compañías no pueden, dentro de un tiempo prudencial, transportar las mercancías, sea porque no tenga el servicio al país o puerto de donde vengan las mercancías o por cualquier otro motivo, se instruye a los consules mediante autorización de los agentes para dejar en libertad al embarcador de escoger cualquier otra compañía.

Vale aclarar, que este efecto no operaba en principio, para buques arrendados por armadores colombianos, mas sí para los arrendados por armadores de bandera asociada; sinembargo, actualmente este punto fué modificado involucrándose en esta Ley los arrendados por armadores colombianos.

Por lo tanto, el sello exige que se transporte por buques operados por armadores colombianos o asociados.

En lo que se refiere al papel desempeñado por el Departamento Nacional de Planeación en cumplimiento de esta Ley es el siguiente: Al encontrarse que algunas entidades oficiales y semioficiales abrian licitaciones internacionales para importaciones de equipos cuyas condiciones sobre bases CIF muchas

veces implicaban la aceptación de cláusulas restrictivas de transporte, im-
puestas por proveedores extranjeros o bien por entidades de crédito interna-
cionales, impidiendo así la participación de navieras nacionales en el trans-
porte de maquinarias y equipos destinados a esas entidades, se solicitó al
Departamento Nacional de Planeación incluir dentro de la agenda de negociacio-
nes de crédito externo, una cláusula que incorporada en los contratos de cré-
dito hiciera cumplir la citada Ley de Reserva de Carga estableciendo así una
política de apoyo a la marina mercante nacional, teniendo en cuenta eso sí,
de no causar traumatismo en el otorgamiento de créditos a nuestro país, en
el sentido de indisponer a los proveedores al tratar de imponerles especifi-
caciones en el transporte.

e) Efectos.

Entre las conveniencias de la Ley de Reserva de Carga podemos enumerar las
siguientes:

- 1) Ejercen presión para que las líneas conformen en pooles y éstos a su vez
suponen un tráfico limpio, lo cual implica beneficios a las empresas na-
vieras.
- 2) Las conformaciones de los diferentes pooles, facilitan por su misma na-
turaleza, una adjudicación porcentual en lo que a asignación de carga, es-
calas, fletes, etc. se refiere, llevando por consiguiente a la racionaliza-
ción del tráfico marítimo. La sola existencia de una Ley de Reserva de Car-
ga facilita la negociación de una cuota adecuada en los pooles.
- 3) Como en el caso concreto de Colombia no existe la capacidad suficiente de
tonelaje la citada Ley permite que se llegue a acuerdos con otros armado-
res, los cuales se encuentran en condiciones similares a las nuestras para
que entre todos transporten el 50% de la carga total generada por dichos
países.

d) La Ley representa un respaldo serio y efectivo en cualquier negociación marítima pues las partes tratantes conocen, respetan y cumplen el derecho mínimo que tiene el país en el tráfico marítimo internacional.

(Nota): Se incluye en los anexos un cuadro comparativo de las Leyes de Reserva de Carga de algunos países.

4) Mercado de buques tramperos (Tramps)

Este es un mercado de mucha importancia dentro de la economía mundial y dentro del negocio marítimo puesto que por intermedio de los buques que se mueven dentro de él, se moviliza la mayor parte de los tonelajes que componen el comercio.

Esto se debe a que los buques de este mercado son los encargados de la movilización de la mayoría de cargas a granel tanto líquidas como secas y también participan en la movilización de carga general supliendo las necesidades urgentes de las líneas regulares que dentro de las conferencias se encargan de movilizar la carga general.

El funcionamiento del mercado de buques tramperos es muy interesante pues en él hallamos un ejemplo de mercado de competencia perfecta pues se tiene libre acceso de oferentes y demandantes, completa información, gran número de participantes y producto homogéneo.

Aquí operan todavía en forma totalmente libres la oferta y la demanda; el

precio se fija mediante el regateo, el cual se logra por medio del siguiente proceso: existen centros como Nueva York, Londres, Tokyo, Hamburgo donde tradicionalmente se hacen llegar las ofertas de buques y demandas de espacio, informaciones éstas que se tramitan por intermedio de las personas o entidades conocidas bajo la denominación de Corredores de Fletes, quienes realizan las ofertas y contraofertas necesarias para llegar a un acuerdo entre el dueño de la carga y el dueño del buque. El Corredor cobra una comisión sobre el monto del negocio a las dos partes, estas comisiones están perfectamente reglamentadas.

El ambiente de negocio es muy estricto y caballeroso pues aunque muchos de los intercambios de opinión se realizan por teléfono, son cosas que se mantienen de parte y parte, pues de no hacerlo así la parte que la incumpla rapidamente adquiere mala fama dentro del mercado y tendrá en el futuro muchas dificultades para volver a realizar negociaciones e incluso tendrá que pagar más o cobrar menos dependiendo si es embarcador o naviero.

Este tipo de negociación se realiza usualmente para la movilización de cargamentos grandes que puedan copar la capacidad total del buque negociado ya que ningún armador sale al mercado a ofrecer su buque en forma parcial; también normalmente estos buques solo hacen pocas escalas pues se limitan a uno o dos puertos de cargue y uno o dos de descargue.

Dentro de este mercado los contratos básicamente se realizan bajo dos patrones o sea: 1) contrato por tiempo y mediante el cual el armador pone a disposición del usuario el buque junto con su tripulación. Mediante el pago de

una suma fija diaria; el usuario debe cubrir este gasto mas los correspondientes por combustibles, derechos portuarios, gastos de estiba y desestiba etc., es decir quien alquila el buque corre con los riesgos del viaje y supedita su ganancia a que todas las operaciones resulten bien. En general este tipo de contrato lo realizan empresas navieras con servicios regulares para cubrir como anteriormente se dijo, las deficiencias de tonelaje propio o exigencias repentinas de los usuarios del servicio regular.

La otra forma consiste en ofrecer en el mercado las cargas que se desea transportar y buscar buques que quieran tomarlas bajo un precio determinado. Aquí el armador pone el buque a disposición del usuario pero debe cubrir los gastos de combustible, gastos portuarios y en general cualquier gasto que sea por cuenta del buque de acuerdo a las reglas internacionales.

El usuario deberá cubrir los gastos relacionados con la carga tales como estiba/desestiba, impuestos, etc.

La remuneración o precio se puede convenir entre el usuario y el naviero mediante un pago por tonelada o un pago global.

Los navieros dedicados al negocio de buques tramperos trabajan fundamentalmente con margenes de ganancia pequeños pero seguros ya que los contratos en general se realizan por un buen periodo de tiempo y esto les permite realizar planeaciones financieras bastante aceptables. Se calcula que en cualquier momento alrededor del 80% del tonelaje del mercado de buques tramperos está trabajando bajo contratos de dos o más años y hay muchos que aceptan con

tratos de 10/15 y hasta 20 años; estos contratos por tan largo tiempo son usuales en el transporte de petróleo.

La duración del contrato tiene mucha incidencia en la tarifa que se busque pues entre más largo sea, la tarifa dependerá menos del "precio momentáneo" en el mercado y pasará a depender en gran parte de los costos totales que tiene el armador para presentar el buque.

Las tarifas en este mercado son muy sensibles a las expectativas de la economía mundial, ya que es un mercado muy bien informado, y así se tiene que en su ámbito se conocen frecuentemente noticias anticipadas de hechos que afectarán la demanda de buques, tales como las grandes compras de cereales por Rusia y China, la retirada de los Estados Unidos en la guerra de Vietnam, etc.

La segunda modalidad descrita es la conocida bajo el nombre de Contrato de Espacio o "Gencon Charter".

Para clarificar el proceso de trabajo que se sigue en la contratación de un buque para un transporte bajo la modalidad "Gencon Charter" a continuación se transcriben todos los pasos dados en un caso real, se cambiarán únicamente los nombres de las partes involucradas y además se debe anotar que debido a la falta de costumbre en los usuarios colombianos de realizar estas diligencias directamente con los Corredores extranjeros, se hace necesaria la intervención de un Corredor de Fletes colombiano; así pues el transporte se recarga un poco puesto que este nuevo Corredor también gana comisiones. Las

partes que intervienen las identificaremos así:

Armador, la persona o entidad que ofrece el buque.

Consignatario, la persona o entidad que solicita el transporte.

Corredor A: el Corredor en Londres.

Corredor B: El Corredor en Colombia.

"Consignatario a Corredor B: Octubre 16 11 a.m. Colombia. Acuerdo telefónico confirmo deseo transporte para 11.000 toneladas fertilizantes en dos lotes. Puerto cargue Pasajes (España) puerto descargue Cartagena. Carga lista mediados Noviembre, calado máximo puerto cargue 22 pies, otras condiciones las usuales."

"De Corredor B a Corredor A: Octubre 16 1400 Colombia. Favor ofrecer buques para dos lotes fertilizantes a granel 5.500 cada uno Pasajes/Cartagena. Carga lista mediados Noviembre. Cargue/descargue 800/800 domingos/festivos excluidos - despacho 1/2 de la demora - comisión 2.5%.

"Corredor A para Corredor B: Octubre 17 09 a.m. Colombia. Favor indicar sus ideas de tarifa y días de plancha mas exactos. Tenemos ya siguientes buques interesados: Good Comander 5745 peso muerto listo 27 Octubre 5 Noviembre.

M/N Barrosa 5300 peso muerto sin aparejo listo Noviembre 1-15.

M/N Sea Pearl 6604 peso muerto listo Noviembre 5-15.

M/N Great Luck 7000 peso muerto (bien conocido de Ud.) listo Noviembre 13-20".

"Momento: aquí Corredor B: aunque no hacen referencia mi telex supongo se refiere carga Pasajes/Cartagena idea tarifa máximo US\$38.00 FIQST. Sobre fecha días plancha volveré debido consignatario no ha definido".

"Corredor B a consignatario: Octubre 18 11 a.m. referente solicitudes Pasajes/ Cartagena tengo ya cuatro buques interesados tarifa alrededor US\$40.00 neces^{ario} indique nombre despachador-días plancha".

"Corredor A para Corredor B: Octubre 21 09 a.m. urge informe noticias definitivas Pasajes/Cartagena pues continua interés varios armadores y hemos tenido que desatenderlos". "Aquí Corredor B felicitaciones por su éxito en consecución ofertas pero hoy no puedo darles mas detalles espero hacerlo mañana, primera hora. Favor enviar datos generales del mercado pues considero que ahora que los rusos cancelaron su contrato trigo, los fletes bajarán un poco".

"Aquí Corredor A: referente cancelación de los Rusos justamente hoy se ha escuchado aquí que ellos están contratando un gran lote desde Rio de la Plata y es necesario esperar para ver que hay de cierto en esto".

"Corredor B a consignatario: Octubre 21 10 a.m. urge informen datos definitivos solicitados para lotes pasajes/Cartagena".

"Consignatario a Corredor B: Octubre 21 1500 Pasajes/Cartagena primer lote listo Noviembre 10-25 segundo Diciembre 1-31 fechas exactas volveré".

"Corredor B a Corredor A: Octubre 22 08 a.m. fertilizantes Pasajes primer lote Noviembre 10-25 segundo Diciembre 1-31 fechas exactas volveré . Preavisos los usuales".

"Corredor A para Corredor B: Octubre 23 10 a.m. Pasajes M/N Good Commander

sigue interesada tarifa podría US\$30.00 oferta válida hasta 2412 su tiempo.

Características buque: construido 1.971 bandera chipriota . . . "

"Corredor B a consignatario: Octubre 23 2 p.m. fertilizantes Pasajes primer lote tengo oferta válida hasta 2412 buque construido 1.971 flete US\$37.00 FIOT demás condiciones las usuales. Urge definición".

"Corredor A para Corredor B: Octubre 24 09 a.m. negocio Pasajes infórmole M/N Good Comander ahora exige US\$38.50 pues tiene otro negocio".

"Aquí Corredor B: M/N Good Comander informen no interesados debido aumento tarifa".

"Corredor B a consignatario: Octubre 24 10 a.m. vista sin respuesta oferta hice ayer para lote pasajes y buque ahora pidiendo mínimo US\$40.00 he decli-
nado este buque. Urge definición días plancha precisos fin continuar búsqe-
da buques".

"Consignatario a Corredor B: Octubre 25 15 p.m. carga estará lista Noviembre 4-14 primer lote y Diciembre 10-20 segundo lote".

"Corredor B a Corredor A: Octubre 25 16 p.m. Pasajes carga lista Noviembre 4-14 Diciembre 10-20 urge ofertas".

"Corredor A para Corredor B: Octubre 29 10 a.m. pasajes siguientes buques in-
teresados: Bight Sun construido 1.945 peso muerto 6330 liesto Noviembre 10-20

M/N Amaryllis construido 1.956 peso muerto 7290 listo Noviembre 5-10

M/N Talo construido 1.970 peso muerto 6352 listo Diciembre 15-30.

Tarifa todos alrededor US\$32.00".

"Aqui Corredor B: Bright Sun muy viejo. Amaryllis un poco temprano. Espero mañana otras ofertas".

"Corredor A para Corredor B: Octubre 30 09 a.m. Pasajes ahora tengo M/N Sea Pearl 1.952 peso muerto 6604 listo Noviembre 4-14 tarifa US\$30.00. También M/N Marabu Porr ya conocido pero cargando máximo 500 listo Diciembre 1-20".

"Corredor B a consignatario: Octubre 30 1030 a.m. Pasajes tengo M/N Sea Pearl construido 1.952 listo Noviembre 4-14 US\$35.00 FIOST urge respuesta".

"Corredor A para Corredor B: Octubre 31 0830 a.m. Pasajes. Tengo ahora M/N Gaviota griego construido 1.971 listo Noviembre 10-20 Tarifa US\$35.00 pero considero se puede conseguir algo menos."

"Aqui Corredor B: Gaviota parece interesante pero verifiquen asunto calado 22 pies y si acepta carga granel. Mañana festivo aqui por tanto volveré lunes 4".

"Corredor B a consignatario: Octubre 31 1400 Pasajes. Ahora también tengo M/N Gaviota 1.971 griego interesado US\$35.00 listo Noviembre 10-20. Buque muy conveniente por sus características. Espero pronta respuesta".

"Consignatario a Corredor B: Octubre 31 1700. Pasajes. Anota oferta Gaviota embarcador acaba informar primer lote listo Noviembre 15-30, segundo Diciembre 15-30".

"Corredor B a Corredor A: Noviembre 4 09 a.m. Pasajes. Ahora carga lista Noviembre 15-30 Diciembre 15-30. Favor sus ofertas".

"Corredor A para Corredor B: Noviembre 4 1530. Pasajes. Gaviota aun muy interesado confirma calado 22 pies y tarifa US\$29.50. Oferta firme hasta mañana 10 a.m. Londres".

"Aquí Corredor B: Contactaré telefónicamente consignatario y volveré".

"Corredor B telefónicamente consigue autorización para aceptar buque con tarifa US\$35.00 todo sujeto a reconfirmación mas tardar Noviembre 5 15 p.m.". -

"Corredor B a Corredor A: Noviembre 4 18 p.m. Pasajes. Acepto buque condiciones indicaban pero para cierre definitivo Noviembre 5 16 p.m. tiempo Colombia". -

"Corredor A para Corredor B: Noviembre 5 0830 Pasajes. M/N Gaviota acepta opción hoy 16 horas su tiempo".

"Consignatario a Corredor B: Noviembre 5 915. Confirmo telefonica aceptación M/N Gaviota Pasajes/Cartagena 5000 fertilizantes no peligrosos 10% mas o menos nuestra opción US\$35.00 otras condiciones las acostumbradas".

"Corredor B a Corredor A: Noviembre 5 1030. Confirmo aceptación M/N Gaviota Pueden firmar contrato de acuerdo condiciones convenidas".

Como se puede ver en este ejemplo aqui se dá la plena aplicación de los sis temas de trabajo y operación de un mercado de competencia perfecta donde el precio se fija mediante el regateo.

También nos permite ver la plena información que tienen las partes y la rapidez con que se debe trabajar para obviar las diferencias horarias existen tes entre las partes involucradas.

Una vez que el negocio llega a esta etapa continua el desarrollo del compro miso de acuerdo a lo pactado y según las costumbres que internacionalmente rigen en esta actividad.

La realización de estos contratos requiere una estricta vigilancia ya que existen innumerables facetas que deben considerarse e interpretarse para evitar perjuicios frecuentemente de gran magnitud monetaria.

B) AREA TECNICA.

La búsqueda de formas de transporte que minimecen los costos ha ocasionado una verdadera revolución tecnológica en el diseño y construcción naval y la implantación de sistemas de manejo de carga que complementan lo logrado en los buques.

En lo que respecta a éstos, los avances más notables se han logrado en los dedicados al transporte de cargas líquidas y secas a granel; así hoy en día ya existen numerosos buques-tanques de un tamaño y capacidad realmente impresionantes, pues no de otra manera se puede mencionar el hecho de tener buques capaces de transportar 500.000 toneladas de carga para lo cual se requiere que tengan una eslora de 350 metros y una manga de 80 metros; la altura desde su quilla hasta la cubierta del puente de gobierno es de 25 metros o sea equivalente a un espacio de 9 pisos, estos buques pueden navegar a 15 nudos (millas náuticas/hora). Su construcción estaba prevista en los planos desde hace varios años pero se requirió la clausura del Canal de Suez para que existiera es estímulo económico que representaba el aumento de capacidad - transportadora junto a la mayor distancia, para proceder a construir buques de más de 100.000 toneladas que hasta ese entonces habían demostrado ser los mas adecuados para el transporte a través del Canal de Suez.

Naturalmente que el paso desde las 100.000 toneladas a las 500.000 no se dió en un solo tranco, sino que se construyeron buques de 150/200.00 otros de 250/350.00 y luego se pasó a la construcción de estos verdaderos monstruos del mar.

El tamaño que más predomina es el de 250/350.000 toneladas pues en ellos se combinan los factores económicos con los factores de facilidad de operación ya que los de 500.000 requieren puertos de unas características muy especiales, difíciles de lograr en muchos sitios. La existencia de estos buques ha implicado que las autoridades de muchos países implantaran legislaciones especiales para proteger el medio ambiente marino a causa de las graves con-

secuencias que trajo el hundimiento del tanquero "Torrey Canyon" frente a las costas de Inglaterra. Hoy en día la mayoría de los países tienen legislaciones muy estrictas para evitar la contaminación de las aguas por los buques en general y se exigen garantías muy altas antes de dejar entrar un buque a las aguas territoriales; Colombia ya está aplicando estas reglamentaciones mediante la Resolución No. 177 de Junio 6 de 1.974 de la Dirección General Marítima y Portuaria.

En lo que respecta a los sistemas de manejo de cargas se puede mencionar que estos buques han requerido la construcción de los ya llamados super - puertos pues deben contar con equipos capaces de recibir y despachar estos tonelajes tan grandes en el término de 24 horas evitando que los buques permanezcan en los puertos , porque la mayor economía se consigue manteniéndolos constantemente en navegación utilizándolos así en la función para la cual fueron diseñados, es decir para transportar petróleo de un lugar a otro.

En lo que respecta al transporte de otras cargas a granel tales como minerales se ha logrado el diseño de buques que prestan la doble función de llevar minerales en un sentido y luego tomar petróleo logrando así evitar en parte el retorno en lastre lo cual es usual en los tanqueros.

Para el más eficiente manejo de los minerales se estableció un sistema consistente en adicionarles agua convirtiéndolos en un lodo que se puede bombear de y hacia tierra con ratas muy altas.

En los buques destinados a movilizar la carga general, o sea la conformada

por productos elaborados o semielaborados, también se ha presentado una gran modificación y hoy en día se diseñan buques para servir un determinado tráfico o ruta. Estos buques se diseñan y construyen después de largos y minuciosos estudios acerca de las características de las economías de los países en cuyos puertos harán escala.

Así por ejemplo se tienen los buques que solo transportan containers o furgones entre zonas de alto desarrollo tales como Estados Unidos - Europa, Japón- Estados Unidos, Japón-Europa, Japón-Australia , Australia-Europa. Hacia y desde nuestros países todavía no se pueden utilizar estos buques pues las características de los productos movilizados no permiten la adecuada utilización de un buque de este tipo; por ello se hizo necesario el diseñar buques intermedios, los cuales pueden dar un servicio bastante adecuado a las necesidades, mediante la utilización parcial de los containers, de las paletas y de las eslingas.

Lo anterior también fué en parte determinado por el hecho de que la implantación de un servicio de solo furgones requiere una gran inversión en equipos portuarios y en equipo de transporte terrestre, además de la inversión en los buques.

Estas tecnologías son muy intensivas en capital y disminuyen la utilización de mano de obra, por ejemplo: un container de 20 pies puede acomodar un promedio de 12/16 toneladas de mercancía y puede ser cargado/descargado por 6/7 hombres en 15/20 minutos; esta misma cantidad de mercancía manejada en la forma convencional requiere cerca de 2 horas a 10/12 hombres.

Este problema ya ha sido analizado por organismos internacionales y así por ejemplo en el informe V de la 57a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo se dice: (5) "Es preciso estudiar cuidadosamente las posibles consecuencias que ello entrañará para los trabajadores portuarios ocupados en la manipulación de mercancías en tierra o a bordo de los buques que se encuentran en el puerto. La introducción de nueva tecnología puede influir en las oportunidades de trabajo para dichos trabajadores, y hará necesario prever nuevas medidas para la manipulación de la carga, entre otras, el abandono por parte de los trabajadores portuarios de prácticas de trabajo originadas por el empleo casual y el temor al desempleo.

Los nuevos métodos de manipulación de la carga también exigen de los trabajadores portuarios una formación más avanzada que les proporcione conocimientos mas diversificados".

(5) Repercusiones sociales de los nuevos métodos de manipulación de cargas en los puertos. Oficina Internacional del Trabajo Capítulo I Página 5.

C A P I T U L O I V

ANALISIS ESTADISTICO DEL TRANSPORTE MARITIMO EN EL COMERCIO EXTERIOR.

En los capítulos precedentes se ha hecho una reseña histórica y una descripción de los elementos que conforman actualmente la Marina Mercante Nacional, las diferentes acciones que han contribuido en una u otra forma a darle la estructura que actualmente posee y el marco económico-jurídico dentro del cual opera.

En esta parte del trabajo se analizará mediante gráficas y cuadros estadísticos el papel que desempeña el transporte marítimo en el comercio internacional colombiano.

Con esta finalidad se recopilaron de diversas fuentes los datos que se estimaron adecuados para este fin, buscando obtener una corroboración de las ideas que se han venido exponiendo a través de la investigación.

Vale la pena resaltar el hecho de las discrepancias existentes en los datos de las fuentes consultadas y lo que es aun más grave, la existencia de diferencias en datos emanados de una misma fuente.

El análisis contemplará los siguientes aspectos:

- A) Comercio Exterior frente al producto interno bruto.
- B) Transporte marítimo y comercio exterior.
- C) Participación del transporte marítimo nacional y
- D) Incidencia del sector transporte en la balanza de pagos.

A) COMERCIO EXTERIOR FRENTE AL PRODUCTO INTERNO BRUTO

(Cuadro No. 1)

AÑO	P.I.B.	Exportaciones	%	Importaciones	%	% total
1.963	43525.5	5173.5	11.89	5666.3	13.02	24.91
1.964	53760.3	6376.5	11.86	7169.4	13.33	25.19
1.965	60797.6	6943.5	11.42	6324.5	10.40	21.82
1.966	73612.3	8916.5	12.11	11097.6	15.07	27.18
1.967	83082.7	9950.3	11.98	9521.4	11.46	23.44
1.968	96421.7	12519.6	12.98	13779.5	14.29	27.27
1.969	110953.3	14675.1	13.23	15947.2	14.37	27.60
1.970	130590.8	18515.8	14.18	20639.6	15.80	29.98
1.971	153765.5	19151.2	12.45	24933.0	16.21	28.66
1.972	185535.3	25217.1	13.59	26355.5	14.20	27.79

Fuente: Cuentas Nacionales de Colombia
Banco de la República, Departamento de Investigaciones Económicas.

Las cifras del cuadro No. 1 permiten ver como el comercio exterior es parte muy importante de la economía del país, ya que en términos porcentuales las exportaciones representan en promedio 12.58% y las importaciones el 13.81% del PIB; las importaciones se comparan tomando los valores pagados por este concepto frente al total del PIB.

Estas cifras no solo indican la importancia porcentual de esta área económica sino que se debe tener en cuenta lo que a su vez representa para el desarrollo del país, si consideramos que a través de la Historia, el comercio exterior ha demostrado ser elemento fundamental para el crecimiento y desarrollo de las economías, llegando a presentar el caso de algunas que descansan en esta actividad y se tienen países como Japón, Holanda e Inglaterra, los cuales siendo muy pobres en recursos naturales, han logrado un desarrollo económico muy alto mediante el pleno aprovechamiento de las oportu-

Universidad de Nariño
BIBLIOTECA
ALBERTO GUILLERMO GUERRERO

212998-2

tunidades que brinda el comercio internacional y en el cual el transporte marítimo es a su vez pieza fundamental para su realización.

Lo anterior se comprueba día a día y por ello dentro de los análisis que la mayoría de los países están realizando acerca de la situación económica mundial actual, sobresalen los comentarios de voces autorizadas que recomiendan el sostenimiento de los servicios marítimos como elemento esencial para el logro de las metas económicas propuestas. Entre ellos se pueden mencionar los dichos por el Presidente de la Compañía Mitsui Osaka Line:

"La industria marítima japonesa continuará jugando un papel importantísimo, pues debe asegurar el transporte estable para los productos de exportación e importación y mejorar la posición del país en la balanza de pagos, porque el desarrollo del Japón está basado en la expansión de su comercio exterior". (1)

En el caso de Colombia, el comercio exterior ha venido jugando papel importante en su desarrollo económico y es así como al encontrar que esta actividad aun tiene muchas oportunidades para aprovechar, los últimos gobiernos han tomado medidas encaminadas a una mejor utilización de ellas y aunque las diferentes administraciones le han asignado prioridades diversas como estrategia de desarrollo, siempre ha figurado como una de las actividades básicas dentro de los planes que cada una ha elaborado.

(1) Fukudahisado, Presidente de la Mitsui Osaka Line (MOL) en el periódico Shipping and Trade News Tokyo, Diciembre 2/74. página 1.

Este permanente interés gubernamental en el sector externo de nuestra economía es fácilmente comprensible si se tiene en cuenta que a través de él se dan circunstancias benéficas para el desarrollo económico, entre ellas se puede anotar que:

Por medio de las exportaciones se obtienen parte de las divisas necesarias para el pago de las importaciones y su estímulo busca eliminar uno de los limitantes de nuestro desarrollo, ya que el logro de más divisas por este medio significa un aumento de la capacidad importadora del país.

Esta circunstancia fué identificada como limitante por la Cepal en el estudio realizado sobre la economía colombiana en 1.957 y en cuyas conclusiones anota:

"Se destacó así como, a pesar de la más grande autonomía del sector externo lograda por Colombia, la reducida capacidad de importación continuaba siendo un factor limitante del desarrollo factor al cual había que hacer frente con la intensificación de una política de sustitución de importaciones." (2).

Vale anotar que aunque la solución recomendada se comprobó no ser efectiva ya que los efectos buscados no fueron logrados, si continua vigente el hecho de que para un país es muy importante lograr una buena capacidad importadora respaldada por las divisas obtenidas a través de la venta de productos al exterior y no buscar casi ciegamente una disminución de las compras exteriores; esto se puede considerar como el fondo de las recomendaciones.

(2) Análisis y proyecciones del desarrollo económico de Colombia. Estudio realizado por la Cepal en 1.957.

nes actuales que aconsejan comprar lo que sea necesario y conveniente pero con dinero generado en las exportaciones y no mediante préstamos que además de gravar la balanza de pagos con frecuencia sufren desviaciones en su destino original.

Las consideraciones anteriores permiten, aunque someramente, mostrar la importancia que tiene el comercio exterior dentro de la economía del país,

B) TRANSPORTE MARITIMO Y COMERCIO EXTERIOR

(Cuadro No. 2)

Año	Total Import.	Total transporte marítimo	T.Marít. Import.	Total Export.	Total transporte marítimo	T. Marít. Export.
1.963				5.735.728	5.620.693	97.99
1.964	1.149.680	1.141.825	99.32	6.000.789	5.970.175	99.49
1.965	1.495.492	1.462.344	97.78	7.592.068	7.528.755	99.16
1.966	1.074.485	1.073.451	99.90	7.239.229	7.574.623	104.63
1.967	1.804.248	1.767.113	97.94	7.000.572	7.619.592	108.84
1.968	1.225.624	941.313	76.80	5.568.630	5.905.978	106.05
1.969	1.492.110	1.626.348	108.99	7.700.762	6.756.629	87.74
1.970	1.720.455	2.164.753	125.82	7.204.714	5.432.920	75.41
1.971	1.837.395	2.460.783	133.93	6.329.492	5.249.168	82.93
1.972	2.348.822	1.940.642	82.62	5.759.916	3.727.726	64.72
1.972	1.883.079	1.619.569	86.00			
TOTAL			100.91			92.70

La situación geográfica del país, la similitud de las economías de los países vecinos, las dificultades para obtener comunicación terrestre con ellos, y las grandes distancias entre el país y los principales centros de producción y consumo, conllevan a que el comercio exterior dependa en gran parte del transporte marítimo para realizar este intercambio. Esta situación se puede cuantificar si se compara el total de las exportaciones e importaciones

nes colombianas con los tonelajes movilizados por vía marítima.

Las cifras del cuadro No. 2, en forma incuestionable demuestran que el transporte marítimo es el medio fundamental para la movilización de nuestro comercio exterior ya que los tonelajes movilizados por esta vía representan el 96.85% de las importaciones y exportaciones del país durante los años de 1.963 a 1.972.

Nótese que las importaciones movilizadas por vía marítima dan en promedio más que el total indicado en el anuario de comercio exterior, lo anterior es consecuencia de las incongruencias contenidas en los datos de las diversas fuentes consultadas y que se presentan aun entre publicaciones de una misma Institución (Dane), entidad a la cual se le puso de presente este hecho y aceptó no poder dar explicación cierta de los motivos que las originan; más adelante se incluye un ejemplo sobre este problema.

C) PARTICIPACION DEL TRANSPORTE MARITIMO NACIONAL (Cuadro No. 3)

El país mediante la dedicación de esfuerzos continuos durante las últimas tres décadas, ha logrado la conformación de una marina mercante que le ha permitido la participación material y decisoria dentro del tráfico marítimo mundial.

Esta participación ha sido el resultado de esfuerzos e iniciativas primordialmente estatales en sus orígenes y las cuales se han materializado por intermedio de entidades particulares como la Federación Nacional de Cafete

ros; estas ideas se han venido consolidando e incrementando gracias al respaldo armónico y conjunto de organismos gubernamentales cuya ingerencia ha sido positiva como quiera que así el transporte marítimo nacional ha logrado cimentar una posición ya importante dentro del ámbito marítimo mundial.

Las estrategias para obtener esta posición, han tenido diversas formas, pero entre ellas se destaca como logro de decisiva importancia, el ingreso de las empresas navieras nacionales a las conferencias marítimas que regulan los tráficos de y hacia Colombia; paso este de vital importancia pues así se logra participar material y decisoriamente en los tráficos que realizan la movilización de la carga general, que aunque representa alrededor del 30% de las cargas movilizadas mundialmente en términos de tonelaje, representa en términos de valores monetarios pagados por fletes alrededor del 60%; es decir, que con menos unidades de equipo se logra participar en un mercado de ingresos mas amplios.

Además la carga general es la que permite y exige el establecimiento de servicios regulares, debido a sus características propias tales como ser cargada y descargada en gran número de puertos movilizandó en cada uno de ellos pequeñas partidas.

Este tipo de carga es de mucha importancia para la economía del país ya que los elementos que la conforman llegan a gran cantidad de industrias en el caso de la importación y reúne los productos de otro gran número de pequeños productores en el caso de la exportación, en cambio la carga a granel usualmente llega o es despachada para o por una sola empresa en cada

caso y lo hacen con intervalos de tiempo relativamente largos comparados con los importadores y exportadores de carga general cuyo número hace que la demanda de transporte sea casi continua aunque en volúmenes individuales pequeños, los cuales al reunirse en el puerto permiten formar un total atractivo para los buques de servicio regular.

Cuando no se logra conformar estos volúmenes, se presenta el problema de no obtención de transporte, caso muy usual cuando se quiere exportar a mercados no tradicionales, por ejemplo para Colombia se tienen actualmente las dificultades de transporte hacia los mercados de las Antillas y la Costa Atlántica de Centro América, sitios hacia los cuales es muy difícil conseguirlo en forma regular ya que se da la circunstancia de existir pequeños lotes de mercancías que no soportan las tarifas altas que sería necesario aplicar para que su flete cubra al menos los costos en los que debe incurrir el transportador que piense realizar el servicio.

Lo anterior justifica la concesión de incentivos a los transportadores para que apliquen tarifas adecuadas al logro de un precio competitivo en nuestras exportaciones.

Lo anotado aquí, explica en gran parte el por qué Colombia en la actualidad solo cuenta con unidades mercantes dedicadas al transporte de carga general, hecho muy comprensible si se considera que, como se vió en el análisis de las conferencias, la fijación de las tarifas se realiza con el fin primordial de cubrir los costos y conservar el nivel de ganancias de las líneas navieras que las conforman, sin tomar en cuenta el usuario, procedimiento

éste que no permite obtener el precio que correspondería a un mercado de libre juego de oferta y demanda. La presencia de líneas de nuestro país permite al menos en cierta forma, la expresión de los intereses de los usuarios colombianos.

Para la movilización de la carga a granel y parte de la homogénea se cuenta con el recurso de acudir al mercado de buques tramperos, dentro del cual es posible obtener, mediante el regateo, el precio mas adecuado para ambas partes.

Vale la pena anotar que en el mercado mundial, el transporte del petróleo presenta características especiales pues los tonelajes movilizados son muy grandes y las compañías productoras mediante la integración vertical regulan la mayor parte de su transporte.

En nuestro país el petróleo se maneja a través de muelles privados, circunstancia que permite distorsiones en las estadísticas nacionales especialmente por falta de coordinación entre los organismos que intervienen y también por falta de criterios unificados acerca de la forma como se deben recopilar y procesar los datos; por ejemplo, el Dane en su Anuario de comercio exterior indica que en 1.971 se exportaron 6329493 toneladas y en el Anuario de transporte, también publicado por el Dane, aparece que por vía marítima se movilizaron 1829257 toneladas, en las estadísticas del Ministerio de Minas y Petróleos figura una exportación de petróleo en 1.971 de 3419912 toneladas, cifra que sumada con la del Anuario de transporte debería dar un total muy cercano al del Anuario de comercio exterior; veamos que sucede:

$$1829257 + 3419912 = 5249169$$

$$6329493 - 5249169 = 1080324 = 17.06\% \text{ de las exportaciones.}$$

El mismo anuario de transporte indica que en 1.971 por vía aérea se exporta ron alrededor de 16000 toneladas, quedando así 1064324 toneladas para ser movilizadas por otros sistemas de transporte, tales como ferrocarril, carre tera y fluvial. El ferrocarril solo dá servicio interno quedando así únicamente el terrestre y fluvial para movilizar este tonelaje, cifra ésta que no puede ser manejada por estos sistemas y que además es muy elevada si se tiene en cuenta la magnitud del intercambio con los países fronterizos.

Así se puede tener una idea de las incongruencias contenidas en las cifras publicadas y aun más, hay años en los cuales el anuario de transporte indi ca que por vía marítima se movilizaron tonelajes mayores que los registrados en el anuario de comercio exterior.

Teniendo muy en cuenta las anteriores observaciones/salvedades acerca de la confiabilidad de las estadísticas se puede deducir y observar en el cuadro, como participa el transporte marítimo nacional.

El porcentaje de participación nacional frente al total movilizado es bajo, pero esto es consecuencia de la no movilización de cargas a granel en buques colombianos y por ello el porcentaje en las exportaciones, dentro de las cua les el petroleo tiene tanta incidencia, es de solo 3.41%.

El país solo ha participado temporalmente en el transporte de este producto

mediante los tanqueros que la Armada Nacional compró y operó durante el lapso comprendido entre 1.965 y 1.972, con la salvedad de que estos buques no estuvieron todo el tiempo sirviendo directamente al país porque parte de él estuvieron participando del mercado mundial de buques tramperos y realizaban viajes entre puertos de países extranjeros.

Un indicador mas real acerca de la participación nacional es el obtenido mediante la comparación de los tonelajes movilizados por buques de bandera colombiana frente a los tonelajes movilizados a través de los muelles de puertos ya que en ellos se maneja el 100% de la carga general y solo parte de la carga a granel que primordialmente se carga/descarga en muelles privados y es transportada en buques de otras banderas.

Efectuando esta comparación se obtienen en el cuadro No. 3 los porcentajes promedios de participación neta, nacional en la movilización de las importaciones y exportaciones, los cuales corresponden a 18.91% y 22.50 % respectivamente, valores que son mayores a los vistos anteriormente. El aumento porcentual es más notorio en las exportaciones, aumento que obedece al hecho de estar excluido el petróleo, cuyo tonelaje repetimos, es muy grande y se moviliza en su totalidad por muelles privados; la variación en las importaciones es bastante menor a causa de la composición de éstas dentro de las cuales la carga a granel líquida y seca participa en menor proporción que el petróleo dentro de las exportaciones.

A continuación se incluye el Cuadro No. 3 en el cual no figura el total transportado por buques de acuerdo al Anuario de Transporte, este dato se tomó del Cuadro No. 2.

Participación del transporte marítimo nacional. (Cuadro No. 3)

Año	X.en buques colombianos	M.en buques colombianos.	X.en B.C. X.por T.M.	M.en B.C. M.por T.M.	X por Colpuertos	M. por Colpuertos
1.963	171.743	190.851	3.05%	16.71%	733.756	1139.540
1.964	184.414	222.454	3.09%	15.21%	688.428	1409.818
1.965	285.436	207.193	3.79%	19.30%	727.789	1046.415
1.966	152.282	332.741	2.01%	18.83%	769.042	1767.113
1.967	119.187	115.650	1.56%	12.29%	871.073	1000.670
1.968	176.085	184.078	2.98%	11.32%	987.506	1415.491
1.969	197.553	362.174	2.92%	16.73%	1063.664	1419.071
1.970	177.994	455.068	3.27%	18.49%	942.984	1655.848
1.971	194.979	327.563	3.71%	16.88%	920.324	1788.605
1.972	288.995	346.372	7.75%	21.39%	1126.394	1525.257
Total			3.41%	16.71%		

Año	X.por B.C. X.por Colp.	M.por B.C. M.por Colp.	X.Anexos	M.Anexos	X.Anexos X.por Colp.	M.Anexos M.por Colp.
1.963	23.40%	16.71%	184.137	277.675	25.09%	24.36%
1.964	26.79%	15.78%	201.366	330.382	29.25%	23.43%
1.965	39.22%	19.80%	150.894	297.359	20.73%	28.42%
1.966	19.80%	18.83%	130.774	385.073	17.00%	21.79%
1.967	13.63%	11.56%	130.872	180.407	14.97%	18.03%
1.968	17.83%	13.00%	149.605	218.784	15.15%	15.45%
1.969	18.57%	25.52%	170.856	229.105	16.06%	16.15%
1.970	18.87%	27.48%	137.694	281.654	14.60%	17.01%
1.971	21.18%	18.31%	171.228	310.840	18.60%	17.38%
1.972	22.66%	22.71%	200.036	300.675	17.75%	19.71%
Total	22.50%	18.91%			18.92%	20.17%

(Fuente: Anuario Comercio Exterior, Anuario Transporte Dane, Revista Colpuertos.

Los datos analizados corresponden a lo transportado en buques de bandera nacional, sin embargo como los armadores colombianos utilizan buques alquilados para prestar servicios donde no sería económico el hacerlo con buques propios, se puede obtener un tercer indicador mediante la comparación de los datos de los anexos I al XXX resumidos en los cuadros 4 y 5 con lo movilizados en muelles de Colpuertos. Esta comparación da como resultado una

participación nacional de 20.17% en las importaciones y de 18.92% en las exportaciones. Obsérvese que la participación en las importaciones presenta un nuevo aumento y en cambio en las exportaciones hay disminución; todo esto se explica porque como se dijo los armadores utilizan temporalmente buques alquilados de bandera extranjera, básicamente para el transporte de las importaciones y estos buques se devuelven a sus dueños al finalizar el descargue en Colombia, en cambio en las exportaciones se nota la influencia de las exportaciones de azúcar a granel movilizadas en los muelles de Colpuertos, pero en cuyo transporte no participan buques de bandera nacional.

El anterior análisis macroeconómico mostró en términos absolutos y porcentuales la participación nacional en el transporte de los elementos que con forman nuestro comercio exterior.

Teniendo en cuenta que estos valores son la sumatoria de participación par-cial dentro de las diferentes áreas económico-geográficas con las cuales el país realiza intercambios, es importante mostrar el comportamiento de la participación nacional en cada una de esas áreas.

El transporte marítimo nacional cuyos esfuerzos se han orientado hacia la movilización de carga general, también dentro de este contexto ha encami-nado su participación hacia zonas escogidas de acuerdo a la importancia económica que tienen ellas para el país y también porque allí se dan circun-tancias beneficiosas para los navieros tales como grandes volúmenes de carga con fletes remuneradores. Las áreas que se analizan son:

Estados Unidos, Europa, Canadá y Japón. (Cuadros 4 y 5) son las principales en nuestro comercio exterior como compradores y proveedores, participación que obedece claramente al desarrollo histórico de nuestra estructura socio-económica especialmente válida para Europa, Estados Unidos y desde hace relativamente poco tiempo con el Japón a causa de la creciente importancia que ha venido adquiriendo este país dentro de la economía mundial.

CONVENCIONES:

M - Importaciones.

X - Exportaciones.

B.C. - Bandera colombiana.

T.M. - Anuario de Transporte Marítimo

Colp. - Colpuertos.

X. y M. - Información sobre importaciones y exportaciones explicada en los anexos.

IMPORTACIONES MOVILIZADAS POR LINEAS DE CONFERENCIA DESDE LAS
PRINCIPALES AREAS DE COMERCIO Y PARTICIPACION PORCENTUAL NACIONAL.

(Cuadro No. 4)

(TONELADAS METRICAS)

AÑO	1.963			1.964		
	TOTAL	%	% NAL.	TOTAL	%	% NAL.
EUROPA	238393	34.42	33.89	278465	34.34	34.65
ESTADOS UNIDOS	392590	56.69	42.40	474808	58.55	42.31
CANADA	61534	8.89	48.99	57686	7.11	57.22
TOTAL AREAS	692517		277.395*	810959		330.387*

AÑO	1.965			1.966		
	TOTAL	%	% NAL.	TOTAL	%	% NAL.
EUROPA	167544	23.57	35.91	323594	28.04	26.80
ESTADOS UNIDOS	487713	68.60	43.49	769593	66.70	34.63
CANADA	55683	7.83	45.03	60666	5.26	52.42
TOTAL AREAS	710940		297.345*	1153853		385.034*

AÑO	1.967			1.968		
	TOTAL	%	% NAL.	TOTAL	%	% NAL.
EUROPA	158485	23.13	26.06	173589	17.88	21.29
ESTADOS UNIDOS	473685	69.12	23.38	705063	72.64	21.17
CANADA	53129	7.75	51.97	50596	5.21	56.60
JAPON				41396	4.27	9.57
TOTAL AREAS	685299		179.660*	970644		218.818*

AÑO	1.969			1.970		
	TOTAL	%	% NAL.	TOTAL	%	% NAL.
EUROPA	202080	19.08	24.39	223928	17.06	16.58
ESTADOS UNIDOS	666833	62.95	19.48	904011	68.84	20.43
CANADA	79060	7.46	38.21	96189	7.32	36.69
JAPON	111378	10.51	17.72	88972	6.78	23.05
TOTAL AREAS	1059351		229.131*	1313100		277.616*

IMPORTACIONES MOVILIZADAS POR LINEAS DE CONFERENCIA DESDE LAS
PRINCIPALES AREAS DE COMERCIO Y PARTICIPACION PORCENTUAL NACIONAL.

(Cuadro No. 4)

(TONELADAS METRICAS).

AÑO	1.971			1.972		
	TOTAL	%	% NAL.	TOTAL	%	% NAL.
EUROPA	296983	21.18	19.88	249450	22.26	17.66
ESTADOS UNIDOS	924626	65.93	17.84	688265	61.42	23.63
CANADA	64244	4.58	45.98	69677	6.22	44.12
JAPON	116605	8.31	45.88	113178	10.10	55.88
TOTAL AREAS	1402458		307.031*	1120570		300.675*

A partir de 1.970 se incluye en Europa lo procedente del Mediterráneo, pues en ese año se inició la participación nacional.

En 1.972 el Japón incluye lo importado por la Costa Atlántica, pues en ese año se inició la participación nacional.

* Corresponden al valor numérico del 100% en toneladas métricas.

(Fuente: Anexos del I al XXX)

EXPORTACIONES MOVILIZADAS POR LINEAS DE CONFERENCIA HACIA LAS
PRINCIPALES AREAS DE COMERCIO Y PARTICIPACION PORCENTUAL NACIONAL.

(Cuadro No. 5)

(TONELADAS METRICAS)

AÑO		1.963		1.964		
AREA	TOTAL	%	% NAL.	TOTAL	%	% NAL.
EUROPA	128647	33.94	23.06	128900	31.51	25.19
ESTADOS UNIDOS	239789	63.25	60.55	268417	65.62	58.85
CANADA	10650	2.81	87.03	11716	2.87	87.43
TOTAL AREAS	379086		184.127	409033		200.676
		1.965		1.966		
EUROPA	137897	29.34	18.67	140909	32.65	25.97
ESTADOS UNIDOS	323382	68.80	36.69	285317	66.11	31.62
CANADA	8753	1.86	74.10	5324	1.24	74.66
TOTAL AREAS	470032		150.882	431550		130.786
		1.967		1.968		
EUROPA	153950	29.36	21.79	156087	29.41	22.30
ESTADOS UNIDOS	363868	69.40	25.55	341580	64.36	29.97
CANADA	6514	1.24	67.10	21614	2.38	86.69
JAPON				20452	3.85	7.29
TOTAL AREAS	524332		130.885	530733		149.605
		1.969		1.970		
EUROPA	183790	49.27	28.38	189790	38.79	17.71
ESTADOS UNIDOS	171964	46.10	63.30	281278	57.48	32.50
CANADA	8964	2.41	79.18	7886	1.61	77.92
JAPON	8268	2.22	33.21	10370	2.12	56.52
TOTAL AREAS	372986		170.856	489324		137.033

EXPORTACIONES MOVILIZADAS POR LINEAS DE CONFERENCIA HACIA LAS
PRINCIPALES AREAS DE COMERCIO Y PARTICIPACION PORCENTUAL NACIONAL.

(TONELADAS METRICAS)

(Cuadro No. 5)

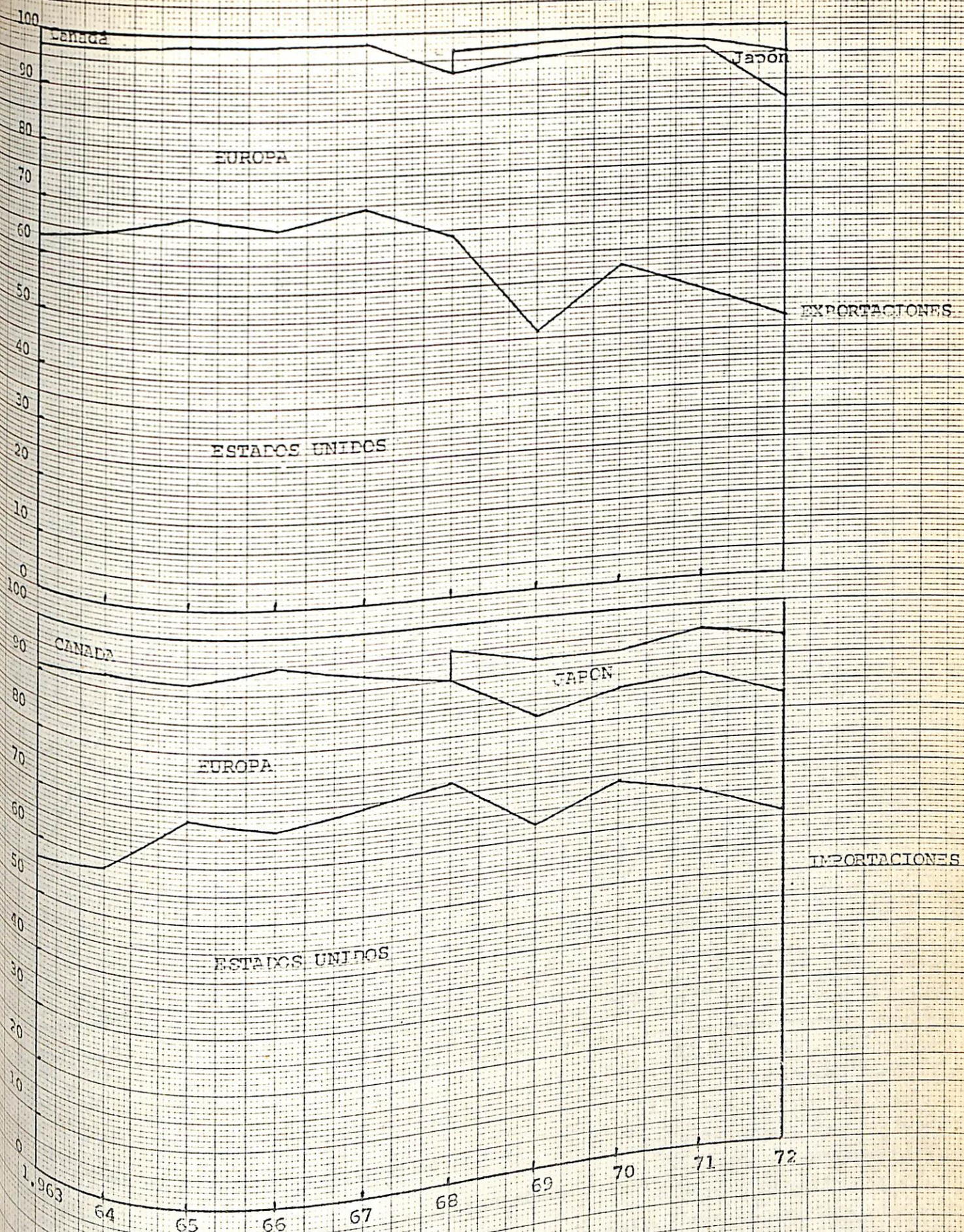
AÑO	1.971			1.972		
	TOTAL	%	% NAL.	TOTAL	%	% NAL.
EUROPA	221186	44.12	21.43	280980	40.03	17.00
ESTADOS UNIDOS	261564	52.18	42.54	330581	47.10	40.55
CANADA	13249	2.65	71.34	28123	4.01	37.00
JAPON	5271	1.05	58.95	62210	8.86	12.56
TOTAL AREAS	501270		171.229	701894		200.036

1.973			
EUROPA	262590	44.58	19.06
ESTADOS UNIDOS	297527	50.50	53.38
CANADA	14448	2.45	62.68
JAPON	14557	2.47	69.94
TOTAL AREAS	589122		228.107

La participación nacional hacia el Japón se inició en Marzo de 1.968.
Del total exportado en 1.972 49.100 toneladas fueron de azúcar con un 78.93%
hacia el Japón.

(Fuente: anexos del I al XXX)

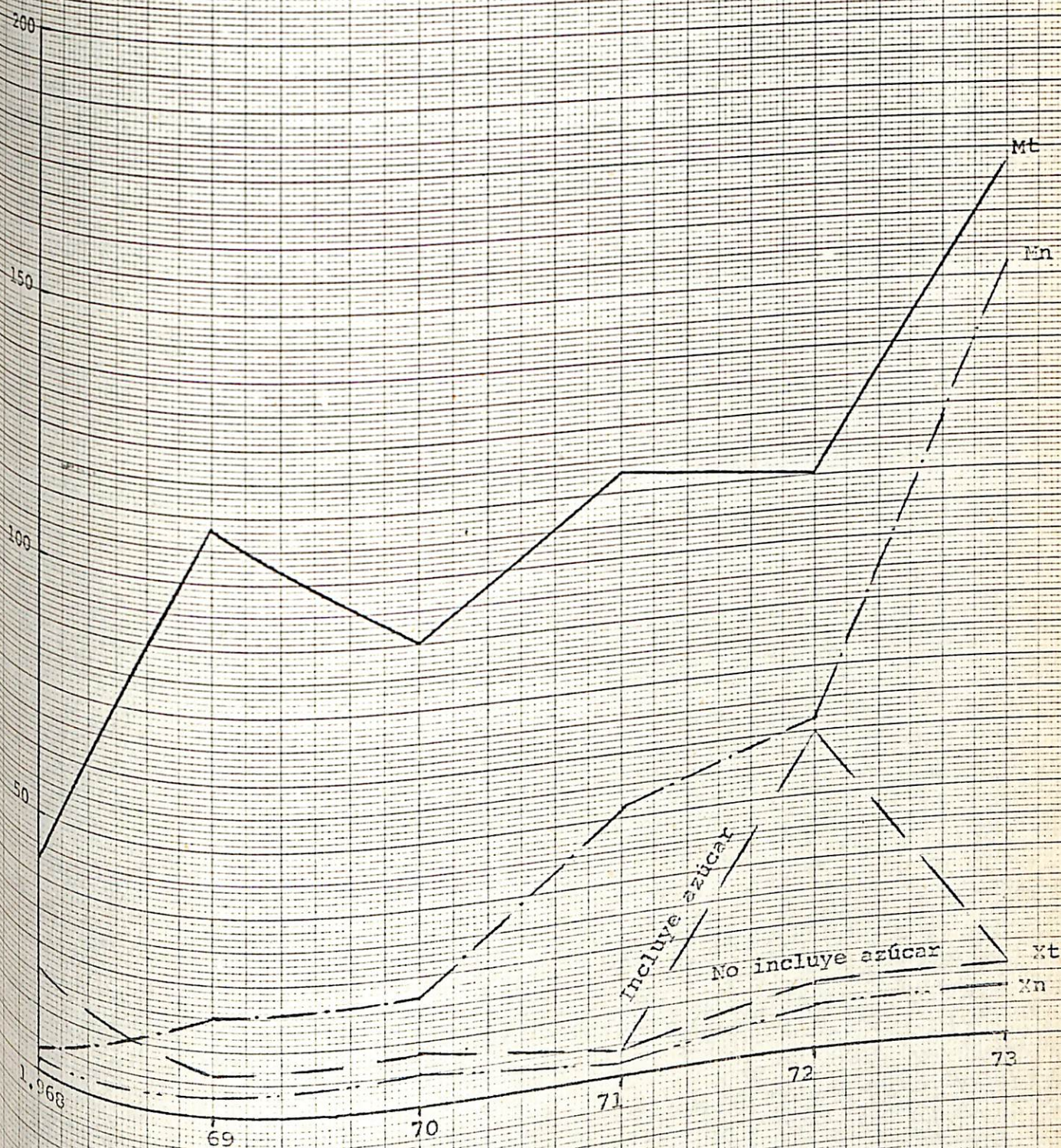
DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL DESTINO Y ORIGEN DE LAS X - M COLOMBIANAS



FUENTE: ANEXOS I AL XXV Y CUADROS 4 Y 5

IMPORTACIONES - EXPORTACIONES ENTRE COLOMBIA Y JAPON REGISTRADAS

ANEXOS I AL XXX



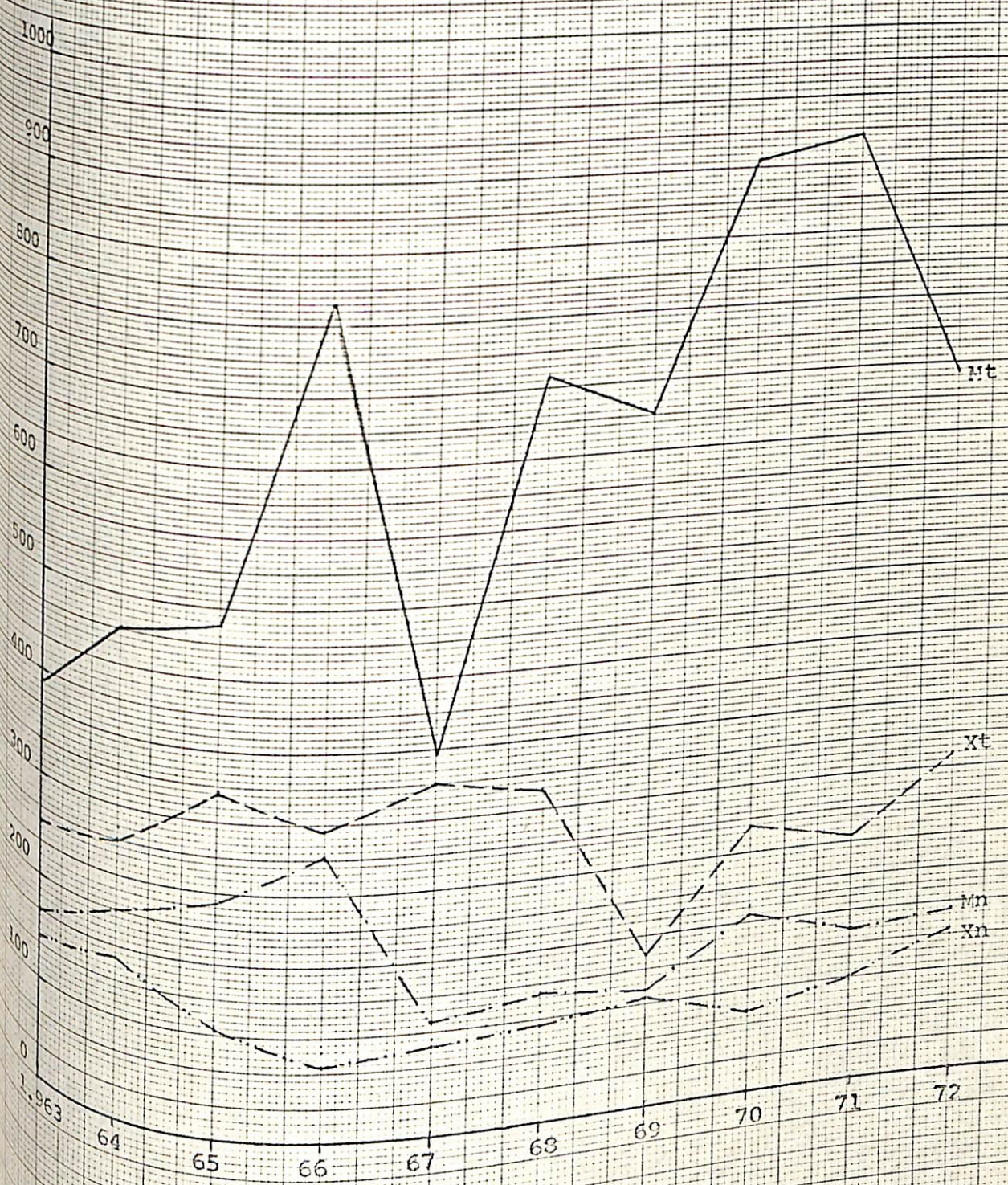
Cantidades en miles de toneladas metricas.

Mt - Xt = total importaciones - exportaciones.

Mn - Xn = participación transporte marítimo nacional.

IMPORTACIONES - EXPORTACIONES ENTRE COLOMBIA Y ESTADOS UNIDOS, REGISTRADAS

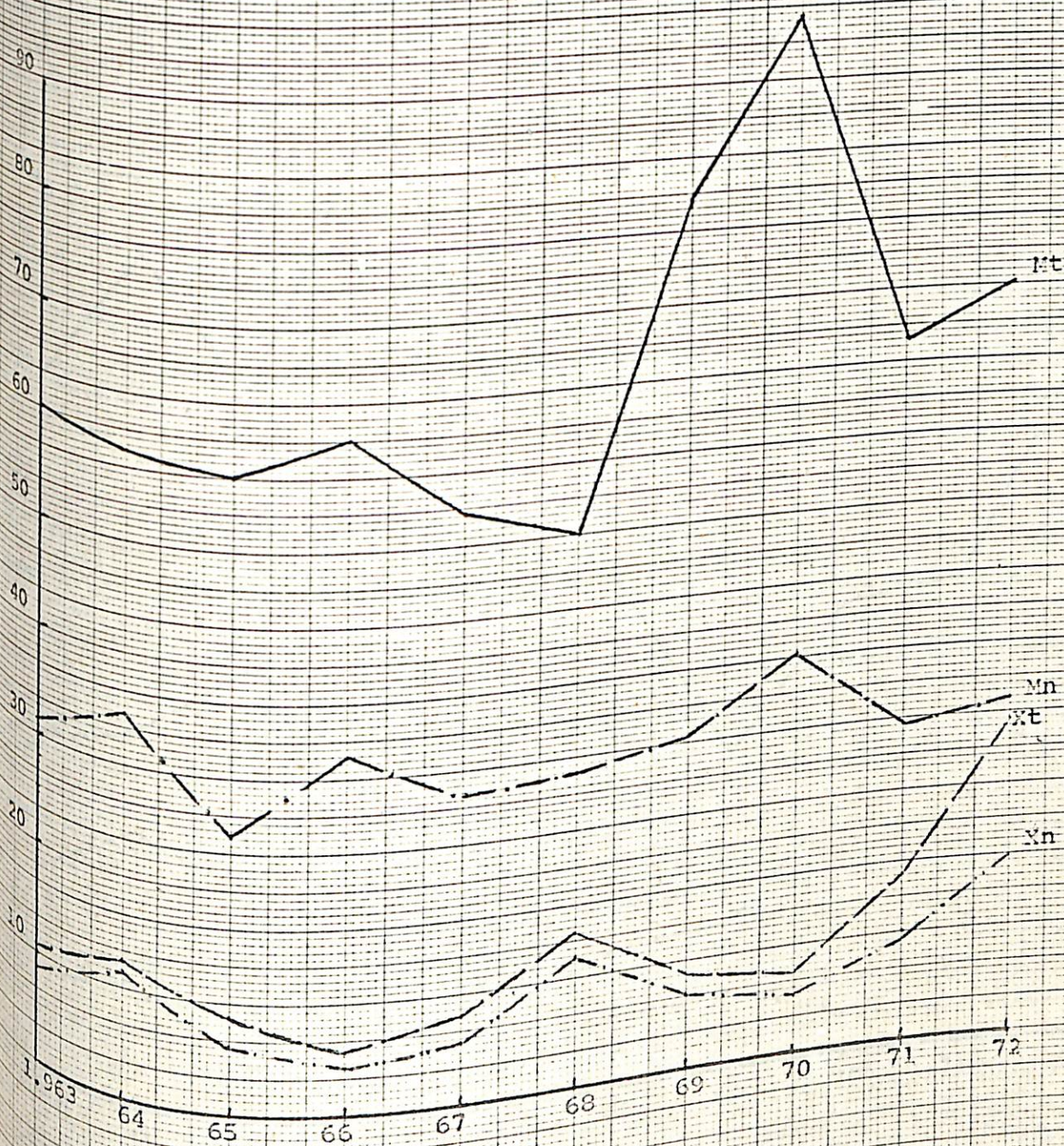
ANEXOS I AL XXX



Cantidades en miles de toneladas métricas.
 Mt - Xt = total importaciones - exportaciones.
 Mn - Xn = participación transporte marítimo nacional.

IMPORTACIONES — EXPORTACIONES ENTRE COLOMBIA Y CANADA REGISTRADAS

ANEXOS I AL XXX



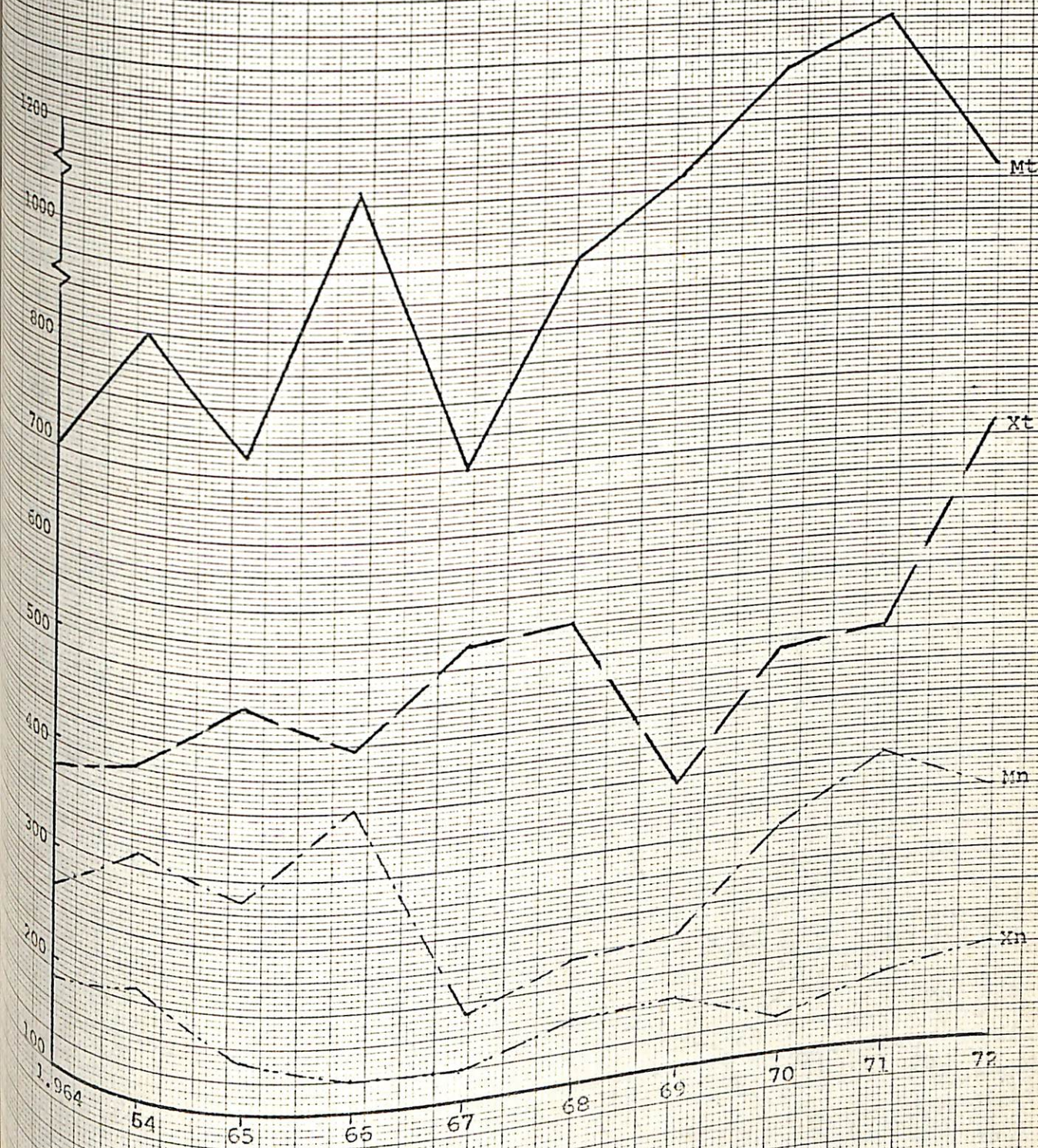
Cantidades en miles de toneladas métricas.

$I_t - X_t$ = total importaciones - exportaciones.

$M_n - X_n$ = participación transporte marítimo nacional.

TOTAL DE IMPORTACIONES - EXPORTACIONES ENTRE COLOMBIA Y AREAS ANALIZADAS

ANEXOS I AL XXX



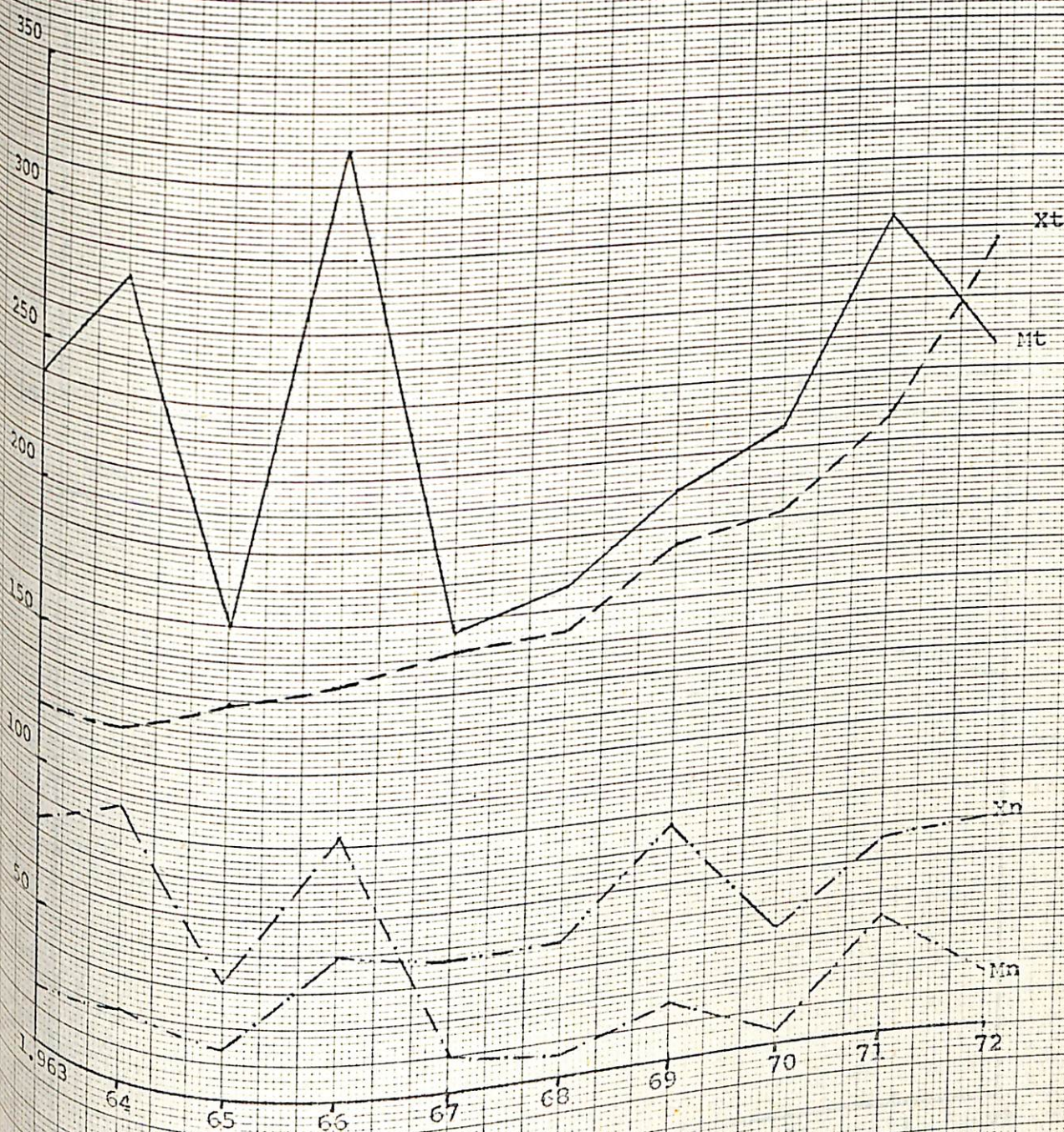
Cantidades en miles de toneladas métricas.

Mt - Xt = total importaciones - exportaciones.

Mn - Xn = participación transporte marítimo nacional.

IMPORTACIONES - EXPORTACIONES ENTRE COLOMBIA Y EUROPA REGISTRADAS

ANEXOS I AL XXX

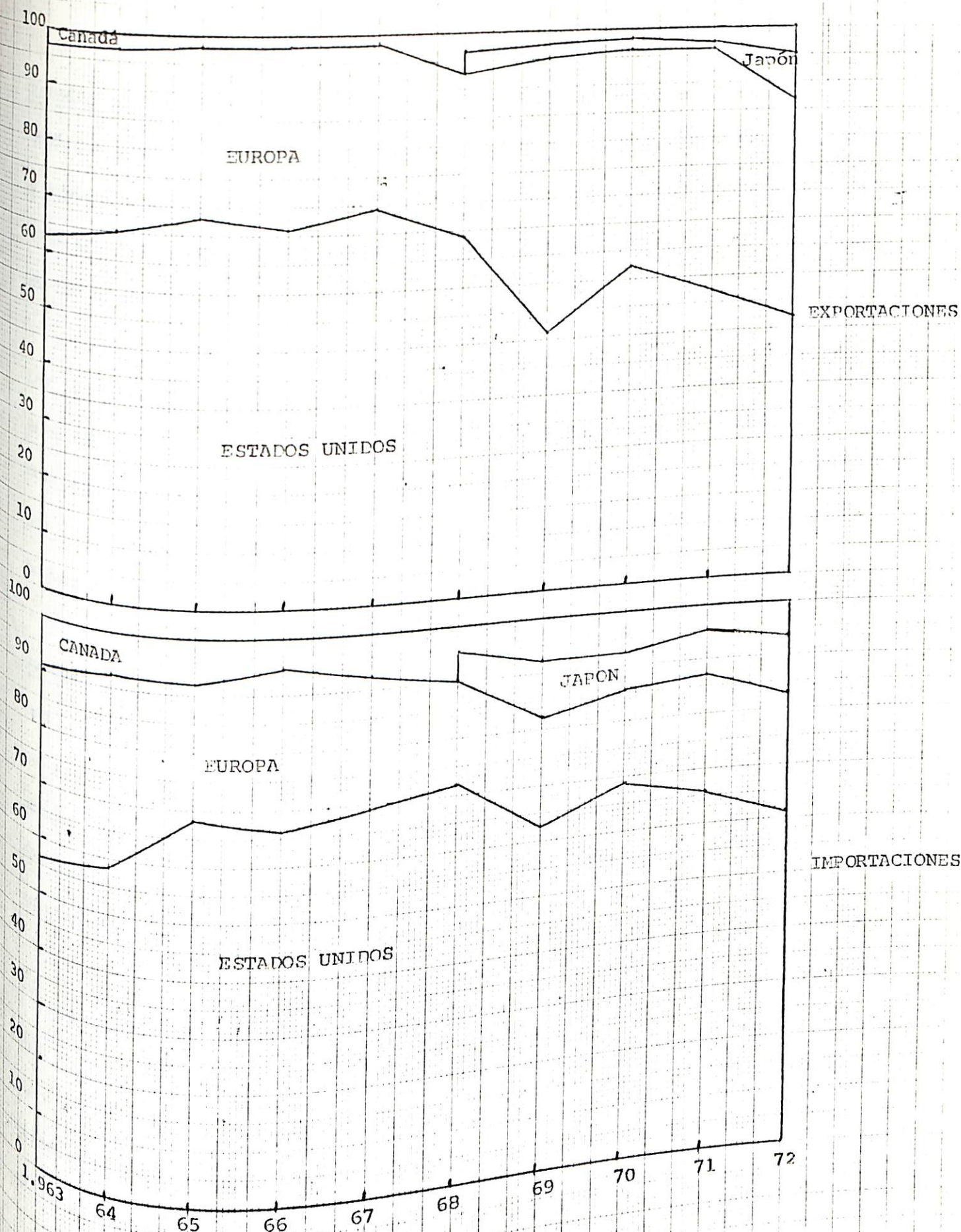


Cantidades en miles de toneladas métricas.

$X_t - X_t$ = total importaciones - exportaciones.

$X_n - X_n$ = participación transporte marítimo nacional.

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL DESTINO Y ORIGEN DE LAS X - M COLOMBIANAS



Estados Unidos. Este país en forma clara se constituye para Colombia, al igual que para los demás países latinoamericanos, en el principal comprador y proveedor de nuestro comercio, pues las cifras indican que durante la década analizada proveyó el 63.14% de las importaciones y compró el 60.26% de las exportaciones.

Las bruscas fluctuaciones que presenta la participación nacional en esta zona tanto en importación como en exportación se puede explicar en el primer caso por la magnitud de las importaciones de cereales y en el segundo, por las exportaciones de azúcar, ya que en estos transportes no participan buques de bandera colombiana.

Europa. Esta zona que durante largo tiempo tuvo la hegemonía del comercio con latinoamérica, la fué perdiendo paulatinamente ante el empuje político-económico de los Estados Unidos, viéndose relegada a un segundo lugar aunque de bastante importancia para nuestro comercio internacional como lo indica el hecho de absorber el 34.81% de las exportaciones y abastecer nuestro mercado en un 23.10%.

Nótese que la participación nacional aquí es mas estable que con los Estados Unidos, tanto en importación como en exportación, hecho que se puede explicar por la existencia de un tráfico muy racionalizado por las conferencias existentes en esta zona y también porque no se presentan los grandes volúmenes de cargas a granel usuales en la zona de Estados Unidos.

Canadá. Aunque el intercambio con este país no es muy significativo, se de-

cidió individualizarlo teniendo en cuenta el notable desequilibrio que se presenta en terminos físicos, que son los aquí recopilados; el motivo principal para este desequilibrio estriba en la magnitud de las importaciones de papel y el bajo volumen de nuestras exportaciones.

El desequilibrio anotado se evidencia al ver que mientras las importaciones son el 6.76%, las exportaciones solo llegan al 1.80%, o sea menos de la tercera parte de las primeras.

Japón. Este país solo aparece en los cuadros analizados a partir del año de 1.968, no porque anteriormente no se haya efectuado comercio con él, sino debido a que únicamente a partir de esta fecha se inicia la participación de la Marina Mercante Nacional hacia y desde esa zona, siendo la primera latinoamericana en irrumpir en un área que hasta ese momento era de exclusivo dominio de navieras japonesas.

El intercambio comercial con ese país muestra un promedio de 7.99% para las importaciones y de 3.12% para las exportaciones. Nótese que la participación nacional ha tenido un incremento notable debido a la aplicación estricta de la Ley de Reserva de Carga, que sobrepasa actualmente el 50% exigido, hecho motivado por la reticencia de las empresas japonesas a realizar un acuerdo que permita la participación de la Marina Mercante Colombiana en el transporte de carga a otros países de la costa Pacífica Centro y Suramericana, lo cual representaría mayores ingresos para los armadores colombianos.

En términos generales las cifras muestran tanto para Estados Unidos como pa

de pagos de un país se puede utilizar el siguiente ejemplo: (3).

Sean A y B dos países que realizan intercambio de productos pero ninguna de ellos posee Marina Mercante propia y por tanto recurren a la Marina del país C.

A exporta a B 150 millones, e importa de B 100 millones; A paga a C 10 millones por el transporte de sus importaciones y B paga a C 20 millones por el mismo concepto. El país C paga a los países A y B un 20% de los fletes por concepto de utilización y trabajos realizados en los puertos de esos países. Las anteriores condiciones se reflejan en las balanzas de pagos de cada uno de los países así:

PAIS "A"

Activo	
Exportaciones a B (FOB)	150
Recibido de C por escalas	2
	152

Pasivo	
Importaciones de B (FOB)	100
Pagado a C. por fletes	10
Saldo favorable	42
	152

PAIS "B"

Exportaciones a A (FOB)	100
Recibido de C por escalas	4
Saldo negativo	66
	170

Importaciones de A (FOB)	150
Pagado a C por fletes	20
	170

(3) Ejemplo tomado de: "Establecimiento o expansión de Marinas Mercantes en los países en desarrollo". Capítulo II A. Publicación ONU 1.968 TD/26/Rev I.

PAIS "C"

Fletes recibidos de A	10	Pagados a A	2
Fletes recibidos de B	20	Pagados a B	4
		Saldo favorable	<u>24</u>
	<u>30</u>		30

Se tiene que el país que importa más de lo que exporta tiene una balanza de pagos desfavorable y buscando mejorarla, funda su Marina Mercante desplazando al país C que venía obteniendo un saldo favorable por los ingresos obtenidos mediante la prestación de los servicios del transporte marítimo. El efecto de este cambio en la balanza de pagos de los países A y B es como sigue:

PAIS "A"

Activo	
Exportaciones a B (FOB)	150
Recibido de B por escalas	2
	<u>152</u>

Pasivo	
Importaciones de B (FOB)	100
Pagado a B por fletes	10
Saldo favorable	<u>42</u>
	152

PAIS "B"

Exportaciones a A (FOB)	100
Recibido de A por fletes	10
Saldo negativo	<u>42</u>
	152

Importaciones de A. (FOB)	150
Pagado a A por escalas	2
	<u>152</u>

La fundación de la Marina Mercante representa para B una disminución de su saldo negativo de 24 millones, que es resultado de: 20 millones que deja de pagar a C por fletes de importación, 10 millones que recibe de A menos 2 que paga a A por escalas y 4 que deja de recibir de C por el mismo concepto; nótese que la situación del país A no cambia pues continua movilizándolo su comercio en buques extranjeros.

Generalizando se puede decir que el efecto sobre la balanza de pagos proviene de: divisas ahorradas por no pago a terceros de fletes de importación más fletes recibidos por exportaciones, más fletes recibidos por transporte realizado entre otros países. A estos ingresos se les debe restar lo pagado por escalas y gastos en puertos extranjeros, lo dejado de recibir por escalas que hacían los buques extranjeros en los puertos nacionales, lo pagado por alquiler de buques, si no se han adquirido, o lo pagado por su adquisición.

Todo lo anterior se basa en el supuesto de que el país que funda su Marina Mercante transporta con ella la totalidad de su comercio exterior, caso utópico, pues en general el cumplimiento de esta pretensión es antieconómico, ya que el país que así lo pretenda se vería obligado a establecer servicio hacia y desde todos los países con los cuales tenga intercambio. Lo anterior exigiría la existencia de un comercio exterior de una gran magnitud que hiciera posible la rentabilidad de esos servicios; en la realidad, lo usual, es que aun los países con grandes Marinas Mercantes transporten en sus buques menos de la mitad de su comercio y el resto es transportado por buques de otros países que en reciprocidad les permiten participar en la movilización de su comercio facilitando así la rentabilidad y mayor frecuencia de los servicios establecidos.

En lo que a Colombia se refiere, el sector transporte, que comprende en éste caso el aéreo y el marítimo, tiene la siguiente figuración en las balanzas de pagos de los años 1.966 a 1.972 (Cuadro No. 6).

Año	Balanza de Pagos		Transporte		Saldo	Transporte	Saldo
	Crédito	Débito	Crédito	Débito		Total B.P.	Total transp.
1.966	986	986	64	96	-32	8.11%	20.00%
1.967	808	808	72	99	-27	10.58%	15.79%
1.968	989	989	71	96	-25	8.44%	14.97%
1.969	1158	1158	90	123	-33	9.19%	15.49%
1.970	1379	1379	95	163	-78	9.35%	30.23%
1.971	1493	1493	107	197	-90	10.51%	28.66%
1.972	1466	1466	104	183	-79	9.78%	27.52%
Porcentajes promedio						9.42%	21.81%

Cantidades en millones de dólares.

(Fuente: Balanza de Pagos-Banco de la República).

Los valores que figuran en el cuadro como Balanza de Pagos se obtuvieron su-
mando las artes A, B y C de cada una de las balanzas. Los valores del sec-
tor transporte, se obtuvieron sumando los renglones; fletes y seguros y otros
transportes de la parte A "Bienes y Servicios".

El rubro "Fletes y Seguros" comprende lo pagado y recibido por el país por
concepto de fletes y seguros del transporte aéreo y marítimo. El rubro "O-
tros transportes" comprende lo pagado y recibido por el país por concepto
de pasajes, pagos por alquiler de naves, gastos en puerto, derechos portua-
rios, repuestos y accesorios, derecho de paso del Canal, combustibles, atra-
que-desatrage, conservación de equipos, gastos de tripulación, etc.

Las cifras del cuadro indican que durante los años analizados, el sector transporte tuvo una participación promedio del 9.42% en el total de la Balanza de Pagos (Crédito + Débito) porcentaje que al considerarlo en términos de moneda nacional $\$ 424'000.000.00$, cifra obtenida al tomar el 9.42% del promedio total de la Balanza de Pagos y multiplicarlo por el valor promedio del dólar durante los años 1.966 a 1.972.

Los valores negativos del saldo del sector transporte indican que éste sector podría tener una mayor participación con el fin de por lo menos anularlo o mejor aún volverlo positivo. Al especular acerca de las posibles causas y soluciones al saldo negativo, surge una serie de interrogantes que parecen dar base suficiente para la realización de un estudio más detallado, estos son: - Permitiría la conformación actual del sector transporte, la nivelación o reversión del saldo actual?

- Si está subutilizada, en qué forma podría lograrse su plena utilización?
- Si está plenamente utilizada, qué inversión sería necesaria para obtener los ingresos que eliminen reviertan el signo actual?
- Existirían los mercados que permitan la realización del propósito anterior?

CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS

- Consideramos que en el trabajo realizado se cumplió el objetivo inicialmente propuesto, como era el de introducir un tema importante dentro de la Economía Nacional, tratándolo en tal forma que sea base para futuros trabajos.

- Dentro de la parte de los limitantes, consideramos que aun continua vigente la escasez del factor capital ya que no existe ningún organismo financiero nacional que propenda por dar facilidades a la industria marítima, para la compra y renovación de equipos y la Marina Mercante Nacional tiene que recurrir a capital financiero de otros sectores para su desarrollo.

Las posibles soluciones están muy bien contenidas y orientadas en el proyecto de Ley mediante el cual se crea la Corporación de Fomento a la Marina Mercante Colombiana (Ver Anexo), que también contempla las soluciones a otro de los limitantes que es la insuficiencia tecnológica.

- La falta de personal capacitado ha sido solucionada en parte, en cuanto a personal técnico se refiere por intermedio de la Escuela Naval y la Escuela de Grumetes. Sin embargo continua existiendo escasez de personal administrativo y directivo ya que no existe preocupación por parte de la universidad colombiana por preparar y capacitar gente en economía y administración marítima; por lo cual se sugiere el establecimiento de cursos a nivel de post-grado que cubran las diferentes áreas de la administración en la industria marítima.

Los limitantes externos en parte han sido solucionado en cuanto al ingreso a las Conferencias, a raíz de la toma de conciencia por parte de los países sin o con Marinas Mercantes en la etapa inicial de formación, actitud que se ha concretado en el Código de Comportamiento de las Conferencias logrado en el seno de la UNCTAD. En todo caso en cuanto a "eficiencia económica", con sideramos que el sistema de Conferencia cerrada es uno de los más adecuados para la realización del transporte marítimo.

Consideramos que queda en manos del Gobierno la continuación de estas políticas y la búsqueda de mejores condiciones, por cuanto estos trámites exigen gestiones gubernamentales en el ámbito internacional.

En lo que respecta a los créditos atados, afortunadamente la actitud firme del Gobierno Nacional y las variaciones presentadas en el ámbito económico mundial, han permitido que las condiciones anteriores hayan ido disminuyendo.

El sector portuario es uno de los puntos mas álgidos dentro de la problemática nacional y no exactamente por insuficiencia de instalaciones y equipos, sino por la administración dada a ellos.

Consideramos que una de las posibles soluciones fué dada con la expedición del Decreto 2012 de Octubre 18 de 1.973, en mala hora derogado por presiones de los intereses afectados.

Consideramos importante la reimplantación de este Decreto y su complementa ción con políticas administrativas similares a las actualmente utilizadas,

por ejemplo, en los puertos holandeses líderes mundiales en esta materia.

- El establecimiento y consolidación de las asociaciones de usuarios es importante, pues los sitúa, en mejores condiciones para dialogar con las empresas y conferencias marítimas. Por lo tanto se debe brindar todo el apoyo a este tipo de asociación, máxime que Colombia se ha convertido en líder latinoamericano en este campo.

- El análisis estadístico de la incidencia del transporte marítimo dentro de la estructura económica del país se vió obstaculizada por las discrepancias entre las diversas fuentes estadísticas consultadas.

Consideramos importante, unificar criterios y establecer métodos apropiados para la recolección y el procesamiento de estos datos.

En la Balanza de Pagos sería importante discriminar el transporte aéreo y el transporte marítimo para ver el efecto de cada uno.

- La participación nacional dentro del transporte del comercio exterior colombiano se puede considerar razonable y para mejorar la posición del país es necesario buscar el incremento del transporte a terceros países que en los últimos años desafortunadamente ha sufrido disminuciones.

Finalmente deseamos anotar, que con el fin de obtener una opinión directa de los usuarios, decidimos efectuar una encuesta de tipo abierto (se incluye el texto en los anexos). Se escogieron al azar 300 usuarios entre impor-

tadores y exportadores, pero desafortunadamente no encontramos colaboración porque tan solo se recibieron 35 respuestas, 8 de las cuales se limitaron a escribir tres monosílabos en la misma hoja de la encuesta.

ANEXO A:

CUADROS ESTADISTICOS.

IMPORTACION DESDE EL NOROCCIDENTE DE EUROPA A COLOMBIA SEGUN

EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.963

(TONELADAS METRICAS) MILES

COMPAÑIAS	ALEMANIA	BELGICA	FRANCIA	HOLANDA	ESPAÑA	TOTAL	%
F.M.G.	24191	23239	3115	30248		80793	33.89
K.N.S.M.	22567	7339		23037		52943	22.21
HAPAG	27640	17520		3785		48945	20.53
HORN	5689	4076	376	577		10718	4.50
C.G.T.	4245	2751	336	476		7808	3.28
NORD LLOYD	13510	6515		1804		22130	9.28
BELFRAN		6816				6816	2.73
KNUTSEN	1073	425				1498	0.63
JOHNSON		629				629	0.26
OTRAS	5346	1054		14		6414	2.69
TOTAL	104261	70364	3827	59941		238393	100.00
%	43.74	29.52	1.60	25.14		100.00	

AÑO 1.964

(TONELADAS METRICAS)

F.M.G.				25860		96477	34.65
K.N.S.M.	28269	39245	3632	26497		72630	26.08
HAPAG	19979	25025		4409		54514	19.58
HORN	28927	21114	64	2904		18085	6.50
C.G.T.	4999	10010	172	231		13155	4.72
NORD LLOYD	5863	6725	336	548		15575	5.59
BELFRAN	10285	4742				5360	1.92
KNUTSEN		5360				1843	0.66
JOHNSON	1012	831				752	0.27
OTRAS		752				74	0.03
TOTAL	10		1	63		278465	100.00
%	99344	114404	4205	60512		100.00	
	35.68	41.08	1.51	21.73			

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

IMPORTACION DESDE EL NOROCCIDENTE DE EUROPA A COLOMBIA SEGUN

EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.965

(TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	ALEMANIA	BELGICA	FRANCIA	HOLANDA	ESPAÑA	TOTAL	%
F.M.G.	17341	23476	1791	15997	1567	60172	35.91
K.N.S.M.	19339	9950	27	13538	865	43710	26.09
HAPAG	20032	14866		3175	570	38542	23.00
C.G.T.	4562	4352	684	54		9652	5.76
NORD LLOYD	3880	1373		1118	247	6618	3.95
HORN	3599	2326	310	267		6602	3.94
KNUTSEN	1324	224			2	1550	0.93
JOHNSON	205	241				446	0.27
OTRAS		251				251	0.15
TOTAL	70273	57059	2812	34149	3231	167544	100.00
%	41.95	34.06	1.68	20.38	1.93	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.966

F.M.G.	30493	18703	967	35998	561	86722	26.80
K.N.S.M./CAVN	32105	33837	604	30702	1312	98560	30.46
HAPAG/LLOYD	38991	33465		12907	320	85683	26.048
C.G.T.	6953	11837	716	55		19561	6.05
HORN	8821	8610	553	792		18776	5.80
JOHNSON	712	4433				5145	1.59
KNUTSEN	1232	2434				3666	1.13
OTRAS		4680		801		5481	1.69
TOTAL	119307	117999	2840	81255	2193	323594	100.00
%	36.87	36.46	0.88	25.11	0.68	100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

IMPORTACION DESDE EL NOROCCIDENTE DE EUROPA A COLOMBIA SEGUN

EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.967

(TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	ALEMANIA	BELGICA	FRANCIA	HOLANDA	ESPAÑA	TOTAL	%
F.M.G.	12855	5742	389	14401	7906	41293	26.06
KNSM/CAVN	23526	8547	684	20582	1928	55267	34.87
HAPAG/LLOYD	19179	9411		5283	156	34029	21.47
C.G.T.	7970	5573	421	118	341	14423	9.10
HORN LINE	4849	3843	194	247	380	9513	6.00
JOHNSON	1462	741				2203	1.39
KNUTSEN	360	378				738	0.47
OTRAS	383	103	27	581	448	1019	0.64
TOTAL	70584	34338	1715	40689	11159	158485	100.00
%	44.54	21.67	1.08	25.67	7.04	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.968

F.M.G.	16620	66605	822	9360	3541	36948	21.29
KNSM/CAVN	21270	13003	947	19245	8742	63207	36.41
HAPAG/LLOYD	25773	14569		5619	2331	48292	27.82
C.G.T.	6055	2798	229	219	359	9660	5.57
HORN LINE	6362	5277	541	417	55	12852	7.40
JOHNSON	1435	378				1813	1.04
P.O.L.	6				8	14	0.01
KNUTSEN	442	98	56			540	0.31
OTRAS	207					263	0.15
TOTAL	78370	42728	2595	34860	15036	173589	100.00
%	45.15	24.61	1.50	20.08	8.66	100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

IMPORTACION DESDE EL NOROCCIDENTE DE EUROPA A COLOMBIA SEGUN

EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.969

(TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	ALEMANIA	BELGICA	FRANCIA	HOLANDA	ESPAÑA	TOTAL	%
F.M.G.	18949	7622	1567	14896	6123	49097	24.29
KNSM/CAVN	24979	10048	1986	19636	8071	64720	32.02
HAPAG/LLOYD	25517	16395	7	6544	590	49053	24.27
C.G.T.	8195	2022	1859	659	451	13186	6.53
HORN LINE	6080	4739	263	1871	57	13010	6.44
JOHNSON	2935	1703				4638	2.30
P.O.L.	58				19	58	0.03
KNUTSEN	2520	378				2917	1.44
BELFRAN		157		1047	3309	157	0.08
OTRAS	296	592				5244	2.60
TOTAL	89529	43656	5622	44653	18620	202080	100.00
%	44.30	21.60	2.78	22.10	9.22	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.970

F.M.G.	11329	7221	2323	11299	2957	35129	16.66
KNSM/CAVN	21026	13401	4311	20972	5488	65198	30.92
HAPAG/LLOYD	25065	21087		7613	460	54225	25.71
C.G.T.	7901	3611	4362	669	503	17046	8.08
HORN LINE	9794	4280	539	1524	370	16507	7.83
JOHNSON	1603	945				2548	1.21
MARASIA					85	85	0.04
P.O.L.	370	250				620	0.29
KNUTSEN	473	670			7	1150	0.55
BELFRAN		174				174	0.08
OTRAS	7111	9989		1106		18206	8.63
TOTAL	84672	61628	11535	43183	9870	210888	100.00
%	40.15	29.22	5.47	20.48	4.68	100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

IMPORTACION DESDE EL NOROCCIDENTE DE EUROPA A COLOMBIA SEGUN

EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.971

COMPAÑIAS	ALEMANIA	BELGICA	FRANCIA	HOLANDA	ESPAÑA	TOTAL	%
F.M.G.	20576	13876	3459	12252	2434	52597	20.35
KNSM/CAVN	29410	19835	4943	17512	3479	75179	29.08
HAPAG/LLOYD	19627	22900	528	9318	475	52848	20.44
C.G.T.	10445	13240	2579	1893	1077	29234	11.31
HORN LINE	9744	9055	794	740	150	20483	7.92
C.N.P.	166	152	12	119		449	0.17
JOHNSON	2331	361			99	2692	1.04
MARASIA						99	0.04
P.O.L.	1006	294		3		1300	0.50
BALTIC	42	23	6	1447		74	0.03
OTRAS	4992	17150		43284	7714	23589	9.12
TOTAL	98339	96886	12321	43284	7714	258544	100.00
%	38.04	37.47	4.77	16.74	2.98	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.972

F.M.G.	13000	6601	3816	11742	1320	36479	17.22
KNSM/CAVN	16792	8527	4928	15166	1706	47119	22.25
C.G.T.	6220	3052	1802	1896	435	13405	6.33
HAPAG/LLOYD	17860	13859	1489	14070	160	47438	22.40
HORN LINE	4174	2850	392	2115	56	9531	4.50
C.N.P.	1142	290	89	1384		2961	1.40
JOHNSON	3067	204			267	3271	1.54
MARASIA						267	0.13
P.O.L.	1807	1152	17	835		1959	0.92
BALTIC	704	2663				4219	1.99
BELFRAN	3000	6000	500	3307	7	9000	4.25
OTRAS	20630	11700	13033	50515	3951	36144	17.07
TOTAL	88396	55898	13033	50515	3951	211793	100.00
%	41.74	26.39	6.15	23.85	1.87	100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

IMPORTACION DESDE EL MEDITERRANEO A COLOMBIA SEGUN EMPRESAS
NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.970

(TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	BUQUES	ITALIA	FRANCIA	ESPAÑA	OTROS	TOTAL	%
F.M.G. }	8	2723	1498	1781		6002	46.03
KNSM/CAVN }						6110	46.86
LAURO	11	3365	716	2029		486	3.73
D'AMICO	2	218	31	237		123	0.94
ITALIAN	5	66	1	56		319	2.44
TRASATLANTICA	8	142		177			
TOTAL	34	6514	2246	4280		13040	100.00
						100.00	
%		49.96	17.22	32.82			

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.971

F.M.G.	9	1062	591	4802	6	6461	16.81
CAVN						4491	11.68
KNSM	10	1148	1875	1468		2983	7.76
LAURO	13	1111	801	1071		11890	30.93
D'AMICO	26	9420	458	2012		1973	5.13
ITALIAN	8	732	14	1227		71	0.19
TRASATLANTICA	12	65		6		1590	4.14
OTRAS	20	84		1506		8980	23.36
TOTAL	2			8980			
					6	38439	100.00
						0.01	100.00
%	100	13622	3739	21072			
						54.82	
		35.44	9.73				

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

IMPORTACION DESDE EL MEDITERRANEO A COLOMBIA SEGUN EMPRESAS
NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.972

(TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	BUQUES	ITALIA	FRANCIA	ESPAÑA	OTROS	TOTAL	%
F.M.G.	11	3899	857	2815		7571	20.11
C.A.V.N.	11	2747	588	2681		6020	15.99
K.N.S.M.	14	497	321	3057		3875	10.29
LAURO	25	2662	368	2965		5995	15.92
D'AMICO	8	302	119	434		855	2.27
ITALIAN	2	64		13		77	0.20
TRASATLANTICA	26	383		2686		3069	8.15
OTRAS	2			10195		10195	27.07
TOTAL	99	10554	2253	24850		37657	100.00
%		28.03	5.98	65.99		100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.973

F.M.G.	11	2271	500	7027	20329	30127	59.39
C.A.V.N.	11	2190	816	1637	331	4974	9.81
K.N.S.M.	7	216	45	997	686	1944	3.83
LAURO	18	3552	588	490		4630	9.13
D'AMICO	1	9				9	0.02
ITALIAN	3	5		3799		5	0.01
TRASATLANTICA	12	237		5000		4036	7.96
OTRAS	1					5000	9.85
TOTAL	64	8480	1949	18950	21346	50725	100.00
%		16.72	3.84	37.36	42.08	100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

IMPORTACION DE LA COSTA ATLANTICA DE ESTADOS UNIDOS Y CANADA A

COLOMBIA SEGUN EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.963

(TONELADAS METRICAS).

COMPAÑIAS	BUQUES	NUEVA YORK	GOLFO	CANADA	TOTAL	%
F.M.G.	211	82001	75081	26625	183707	46.03
GRACE LINE	87	45153			45153	11.31
COLDEMAR	73	35411	13596		39007	9.77
GULF	28		14725		14725	3.69
W.C. LINE	35	1333	1008	5913	8254	2.07
LYKES	10		729		729	0.18
OTRAS		9987	78661	18896	107544	26.95
TOTAL	444	163885	183800	51434	399119	100.00
%		41.06	46.05	12.89	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.964

F.M.G.	211	73117	100801	28081	201999	43.69
GRACE LINE	87	44973			44793	9.73
COLDEMAR	73	22763	13672		36435	7.88
GULF	30		12286		12286	2.66
W.C. LINE	30	268	577	4519	5364	1.16
LYKES	30	2783	1186		3969	0.86
OTRAS	10	12091	130873	14335	157299	34.02
TOTAL	441	155995	259395	46935	462325	100.00
%		33.74	56.11	10.15	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.965

F.M.G.	165	76277	128490	20457	225224	44.00
GRACE LINE	73	40687	14911		40687	7.95
COLDEMAR	63	24336	3253		39247	7.67
LYKES	7		15924		3253	0.64
GULF	20	256	1093	4377	15924	3.11
W.C. LINE	28	11217	149174	21355	5727	1.12
OTRAS	31		312845	46189	181746	35.51
TOTAL	387	152774			511808	100.00
%		29.85	61.13	9.02	100.00	

IMPORTACION DE LA COSTA ATLANTICA DE ESTADOS UNIDOS Y CANADA A
COLOMBIA SEGUN EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.966 (TONELADAS METRICAS).

COMPAÑIAS	BUQUES	NUEVA YORK	GOLFO	CANADA	TOTAL	%
F.M.G.	201	85634	165682	29120	280436	37.58
GRACE LINE	118	77559	16720		77559	10.39
COLDEMAR	71	24064	8936		40784	5.46
LYKES	13		28940		8936	1.20
GULF	28		4810	8238	28940	3.88
W.C. LINE	43	3887	267161	13636	16935	2.27
OTRAS	61	11954	492249	50994	292751	39.22
TOTAL	535	203098	65.96	6.83	100.00	100.00
%		27.21				

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.967

F.M.G.	177	53091	52836	24689	130616	26.41
GRACE LINE	118	63271	11269		63271	12.79
COLDEMAR	58	14367	10949		25636	5.18
LYKES	12		19789		10949	2.21
GULF	28		5702	5182	19798	4.00
W.C. LINE	43	1155	210150	13841	12039	2.44
OTRAS	36	8291	310704	43712	232282	46.97
TOTAL	472	140175	62.82	8.84	494591	100.00
%		28.34			100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.968

F.M.G.	139	67134	77817	24770	169721	24.06
COLDEMAR	49	14633	4319		18952	2.69
LYKES	15		16598		16598	2.35
GULF	29		18773	6790	18773	2.66
W.C. LINE	23	1024	1088		8902	1.26
PRUDENTIAL	110	82870	376244	9951	82870	11.75
OTRAS	62	3448	494839	41511	389643	55.23
TOTAL	537	169109	70.15	5.88	705459	100.00
%		23.97			100.00	

estadística Flota Mercante Grancolombiana)

IMPORTACION DE LA COSTA ATLANTICA DE ESTADOS UNIDOS Y CANADA A

COLOMBIA SEGUN EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.969

(TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	BUQUES	NUEVA YORK	GOLFO	CANADA	TOTAL	%
F.M.G.	104	72150	53048	25537	150735	21.85
PRUDENTIAL	79	73460			73460	10.65
COLDEMAR	35	10975	618		11593	1.68
C.P.V.	27	1833	310	7313	9456	1.37
LYKES.	11		15008		15008	2.18
GULF	25		24741		24741	3.59
OTRAS	60	14779	352150	37825	204754	56.68
TOTAL	341	173197	445875	70675	689747	100.00
%		25.11	64.64	10.25	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.970

F.M.G.	127	95016	78434	28136	201586	21.05
PRUDENTIAL	97	75205			75205	7.85
COLDEMAR	23	7353		6477	7353	0.77
C.P.V.	27	2382	243		8859	0.93
C.S.V.	1	140	20342		383	0.04
LYKES	16		30702		20342	2.12
GULF	28		546754	51381	30702	3.21
OTRAS	85	15038	676475	85994	613173	64.03
TOTAL	404	195134			957603	100.00

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.971

F.M.G.	113	89024	54390	27852	171266	18.45
PRUDENTIAL	79	56057		19	56057	6.04
COLVAPORES	23	13239		3003	13258	1.43
C.P.V.	10	165	39704		3168	0.34
LYKES	28	35986	580617	28348	39704	4.27
OTRAS	88		674711	59222	644951	69.47
TOTAL	338	194471			928404	100.00
%		29.95	72.67	6.32	100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

IMPORTACION DE LA COSTA ATLANTICA DE ESTADOS UNIDOS Y CANADA A
COLOMBIA SEGUN EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.972		(TONELADAS METRICAS)				
COMPAÑIAS	BUQUES	NUEVA YORK	GOLFO	CANADA	TOTAL	%
F.M.G.	98	70974	80764	27820	179578	24.25
PRUDENTIAL	74	55888			55888	7.55
COLVAPORES	27	7379		3866	7379	1.00
C.P.V.	8	44		1674	3910	0.53
C.S.V.	2		46876		1674	0.22
LYKES	26		414902	30276	46876	6.33
OTRAS	103				445178	60.12
TOTAL	322	134305	542542	63636	740483	100.00
		18.14	73.27	8.59	100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

IMPORTACION DE LA COSTA PACIFICA DE ESTADOS UNIDOS Y CANADA A LA
COSTA PACIFICA DE COLOMBIA SEGUN EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.963

(TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	BUQUES	ESTADOS UNIDOS	CANADA	TOTAL	%
F.M.G.	17	9365	3520	13175	23.95
GRACE LINE	25	12906	2652	15558	28.29
MOORE MC.	21	5397	141	5538	10.07
WESTFAL LARSEN	19	2879	2756	5635	10.24
NIPPON YUSEN K.	9	602		602	1.09
OTRAS	14	13486	1011	14497	26.36
TOTAL	105	44905	10100	55005	100.00
%		81.64	18.36	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.964

F.M.G.	19	26979	4927	31906	45.47
GRACE LINE	26	14409	3050	17459	24.88
MOORE MC.	21	6955	351	7306	10.41
WESTFAL LARSEN	18	4595	2423	7018	10.00
NIPPON YUSEN K.	11	388		388	0.56
OTRAS	3	6092		6092	8.68
TOTAL	98	59418	10751	70169	100.00
%		84.68	15.32	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.965

F.M.G.	19	7344	4619	11963	37.87
GRACE LINE	21	7373	824	8197	25.95
WESTFAL LARSEN	18	5179	4051	9230	29.22
OTRAS	1	2198		2198	6.96
TOTAL	59	22094	9494	31588	100.00
%		69.94	30.06	100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

IMPORTACION DE LA COSTA PACIFICA DE ESTADOS UNIDOS Y CANADA A LA
COSTA PACIFICA DE COLOMBIA SEGUN EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.966

(TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	BUQUES	ESTADOS UNIDOS	CANADA	TOTAL	%
F.M.G.	15	15231	2684	17915	21.35
GRACE LINE	19	17798	1252	19050	22.70
WESTFAL LARSEN	19	4678	5736	10414	12.41
OTRAS	11	36539		36539	43.54
TOTAL	64	74246	9672	83918	100.00
%		88.47	11.53	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.967

F.M.G.	16	4804	2920	7724	23.97
GRACE LINE	23	12980	2365	15345	47.62
WESTFAL LARSEN	18	3116	4132	7248	22.49
OTRAS	6	1906		1906	5.92
TOTAL	63	22806	9417	32223	100.00
%		70.78	29.22	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.968

F.M.G.	14	4283	3871	8154	16.24
GRACE LINE	19	29037	2227	31264	62.28
WESTFAL LARSEN	15	2969	2987	5956	11.87
OTRAS	9	4826		4826	9.61
TOTAL	57	41115	9085	50200	100.00
%		81.90	18.10	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.969

F.M.G.	13	4698	4669	9367	16.68
WESTFAL LARSEN	18	6360	2084	8444	15.04
PRUDENTIAL	21	29719	1632	31351	55.84
OTRAS	15	6984		6984	12.44
TOTAL	67	47761	8385	56146	100.00
%		85.07	14.93	100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

IMPORTACION DE LA COSTA PACIFICA DE ESTADOS UNIDOS Y CANADA A LA
COSTA PACIFICA DE COLOMBIA SEGUN EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.970

(TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	BUQUES	ESTADOS UNIDOS	CANADA	TOTAL	%
F.M.G.	12	11265	7160	18425	43.25
WESTFAL LARSEN	17	2821	1936	4757	11.17
PRUDENTIAL	17	6693	1099	7792	18.29
OTRAS	10	11623		11623	27.29
TOTAL	56	32402	10195	42597	100.00
%		76.07	23.93	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.971

F.M.G.	11	8327	1669	9996	16.53
WESTFAL LARSEN	14	6571	480	7051	11.66
PRUDENTIAL	11	10515	2873	13388	22.14
C.P.V.	2	8		8	0.01
OTRAS	4	30023		30023	49.66
TOTAL	42	55444	5022	60466	100.00
%		91.69	8.31	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.972

F.M.G.	13	3525	2918	6443	36.90
ELMA	3	274		274	1.57
WESTFAL LARSEN	17	4373	1007	5380	30.81
PRUDENTIAL	13	2053	2116	4169	23.88
C.P.V.	3	10		10	0.06
OTRAS	1	1183		1183	6.78
TOTAL	50	11418	6041	17459	100.00
%		65.40	34.60	100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

IMPORTACION DESDE EL JAPON HACIA LA COSTA ATLANTICA DE COLOMBIA

SEGUN EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.972 (TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.973 (TONELADAS METRICAS)

COMPANIAS	BUQUES	TONELAJE	%	COMPANIAS	BUQUES	TONELAJE	%
F.M.G.	3	7022	23.00	F.M.G.	12	64055	73.10
C.A.V.N.	2	251	0.82	C.A.V.N.	14	9207	10.51
K. LINE	5	8847	28.97	K. LINE	10	2048	2.34
N.Y.K.	6	5160	16.90	N.Y.K.	11	7859	8.97
JAPAN LINE	6	8571	28.08	JAPAN LINE	8	4459	5.09
OTRAS	1	679	2.22	OTRAS			
TOTAL	23	30534	100.00	TOTAL	55	87628	100.00
% F.M.G.		23.00		% F.M.G.		73.10	

IMPORTACION DESDE EL JAPON HACIA LA COSTA PACIFICA DE COLOMBIA

SEGUN EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.968 (TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.969 (TONELADAS METRICAS)

COMPANIAS	BUQUES	TONELAJE	%	COMPANIAS	BUQUES	TONELAJE	%
F.M.G.	7	3961	9.57	F.M.G.	12	19736	17.72
N.Y.K.	12	20174	48.73	N.Y.K.	18	39627	35.58
K. LINE	11	6781	6.72	K. LINE	19	22766	20.44
JAPAN LINE	8	13909	33.60	JAPAN LINE	11	24009	21.56
ROYAL MAIL	7	571	1.38	ROYAL MAIL	13	5250	4.71
OTRAS				OTRAS			
TOTAL	45	41396	100.00	TOTAL	73	111378	100.00
% F.M.G.		9.56		% F.M.G.		17.72	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

IMPORTACION DESDE EL JAPON HACIA LA COSTA PACIFICA DE COLOMBIA

SEGUN EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.970 (TONELADAS METRICAS) AÑO 1.971 (TONELADAS METRICAS)

COMPANIAS	BUQUES	TONELAJE	%	COMPANIAS	BUQUES	TONELAJE	%
F.M.G.	11	20512	23.05	F.M.G.	12	53498	45.88
N.Y.K.	19	19300	21.69	N.Y.K.	18	19962	17.12
K. LINE	13	12987	14.60	K. LINE	18	14176	12.16
JAPAN LINE	11	22034	24.77	JAPAN LINE	13	14412	12.36
ROYAL MAIL	11	4267	4.80	ROYAL MAIL	12	3991	3.42
M.O.L.				ROYAL MAIL	6	5629	4.83
OTRAS	2	9872	11.10	M.O.L.	1	765	0.66
TOTAL	67	88972	100.00	OTRAS			
% F.M.G.		23.05		TOTAL	88	116605	100.00
						45.88	

AÑO 1.972 (TONELADAS METRICAS) AÑO 1.973 (TONELADAS METRICAS)

COMPANIAS	BUQUES	TONELAJE	%	COMPANIAS	BUQUES	TONELAJE	%
F.M.G.	12	56228	68.04	F.M.G.		82169	91.92
N.Y.K.	16	7596	9.19	N.Y.K.		1845	2.06
M.O.L.	5	1026	1.24	N.Y.K.		1248	1.40
K. LINE	19	9449	11.43	M.O.L.		2220	2.48
JAPAN LINE	12	2978	3.60	K. LINE		70	0.08
C.P.V.	10	3914	4.74	JAPAN LINE		12	0.01
ROYAL MAIL	11	842	1.02	C.P.V.		1194	1.34
OTRAS	1	611	0.74	ROYAL MAIL		630	0.71
TOTAL	86	82644	100.00	OTRAS		89388	100.00
% F.M.G.		68.04		TOTAL		91.92	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

EXPORTACION DESDE COLOMBIA AL NOROCCIDENTE DE EUROPA SEGUN EMPRESAS
NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.963

(TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	ALEMANIA	BELGICA	HOLANDA	FRANCIA	OTROS	TOTAL	%
F.M.G.	14217	2958	12132	361		29668	23.06
K.N.S.M.	9200	2822	18116	726		30864	23.99
HAPAG/LLOYD	36177	3467	1816	199		41659	32.38
HORN LINE	7310	2988	795	1253		12346	9.60
C.G.T.	1322	286	138	1084		2830	2.20
KNUTSEN	4128	352	1297			5777	4.49
JOHNSON	454	948	267			1669	1.30
OTRAS	502	22	1071	2239		3834	2.98
TOTAL	73310	13843	35632	5862		128647	100.00
%	56.99	10.76	27.70	4.56		100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.964

F.M.G.	11609	4502	15704	661		32476	25.19
K.N.S.M.	9530	4908	16182	476		31097	24.12
HAPAG/LLOYD	43273	3022	1689	72		45056	37.28
HORN LINE	2157	2717	2214	603		7691	5.97
C.G.T.	379	378	79	2566		3402	2.64
KNUTSEN	2485	214	629			3328	2.58
JOHNSON	536	216	342	4		1094	0.85
OTRAS	3	1700	49			1756	1.36
TOTAL	69972	17657	36889	4382		128900	100.00
%	54.28	13.70	28.62	3.40		100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

EXPORTACION DESDE COLOMBIA AL NOROCCIDENTE DE EUROPA SEGUN EMPRESAS

NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.965

(TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	ALEMANIA	BELGICA	HOLANDA	FRANCIA	OTROS	TOTAL	%
F.M.G.	8543	3676	12891	541		25740	18.67
KNSM/CAVN	12328	7842	23559	380		44109	31.99
HAPAG/LLOYD	40402	4547	6813	81		48843	35.42
HORN LINE	1745	3697	2076	179		7697	5.58
C.G.T.	602	63	521	1267		2453	1.78
KNUTSEN	3161	1416	706			5283	3.83
JOHNSON	376	721	1856	31		2953	2.14
OTRAS	712		76			819	0.59
TOTAL	67869	21961	45588	2479		137897	100.00
%	49.22	15.93	33.06	1.80		100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.966

F.M.G.	14894	7709	13020	946		36589	25.97
KNSM/CAVN	14094	4629	16613	266		25602	25.27
HAPAG/LLOYD	39451	3297	1027	125		43900	31.15
HORN LINE	2212	3564	611	837		7224	5.13
C.G.T.	3040	39	18	1372		4469	3.17
KNUTSEN	5429	1692	430	616		7551	5.36
JOHNSON	1455	1486	395	42		3952	2.80
OTRAS	1265		315			1622	1.15
TOTAL	81840	22436	32429	4204		140909	100.00
%	58.08	15.92	23.01	2.98		100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

EXPORTACION DESDE COLOMBIA AL NOROCCIDENTE DE EUROPA SEGUN EMPRESAS
NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.967

(TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	ALEMANIA	BELGICA	HOLANDA	FRANCIA	OTROS	TOTAL	%
F.M.G.	14206	3294	14594	1631		33545	21.79
K.N.S.M.	16172	8310	14719	1390		40591	26.37
HAPAG/LLOYD	38274	4035	1976	40		44325	28.79
HORN LINE	4727	3048	250	864		8889	5.77
C.G.T.	6489	37	142	1653		8321	5.41
KNUTSEN	3556	874	188			4618	3.00
JOHNSON	4281	823	967	31		6071	3.94
OTRAS	5196	3250	113			7590	4.93
TOTAL	92721	22671	32949	5609		153950	100.00
%	60.23	14.73	21.40	3.64		100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.968

F.M.G.	18783	3684	11993	353		34813	22.30
KNSM/CAVN	15534	6076	20442	590		42642	27.32
HAPAG/LLOYD	50437	3476	1907	490		56310	36.08
HORN LINE	4426	1990	1381	1461		9258	5.93
C.G.T.	2	188	96	2251		2537	1.63
KNUTSEN	1994	924	624			3542	2.27
JOHNSON	3105	214	353			3672	2.35
P.O.L.	458					458	0.29
OTRAS	80	1470	1117	188		2855	1.83
TOTAL	94819	18022	37913	5333		156087	100.00
%	60.75	11.55	24.29	3.42		100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

EXPORTACION DESDE COLOMBIA AL NOROCCIDENTE DE EUROPA SEGUN EMPRESAS

NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.969

(TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	ALEMANIA	BELGICA	HOLANDA	FRANCIA	OTROS	TOTAL	%
F.M.G.	19681	4727	20353	1722	5683	52166	28.38
KNSM/CAVN	13986	3360	14466	1223	4038	37074	20.17
HAPAG/LLOYD	56805	4023	3945	235	32	65040	35.39
HORN LINE	2298	494	883	1168		4843	2.64
C.G.T.	1375	1341	684	3715		7115	3.87
KNUTSEN	2526	1172	1162	42		4902	2.67
JOHNSON	4890	753	2873	233		8749	4.76
P.O.L.	641					641	0.35
PACIFIC		1792				1792	0.98
OTRAS	695	101	672			1468	0.80
TOTAL	102898	17763	45038	8338	9753	183790	100.00
%	55.99	9.66	24.51	4.54	5.31	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.970

F.M.G.	12075	2399	14630	600	3896	33600	17.71
KNSM/CAVN	16577	3293	20086	825	5349	46130	24.31
HAPAG/LLOYD	56877	5770	6780	351	4028	73806	38.90
HORN LINE	2515	508	1975	1589	477	7064	3.72
C.G.T.	6476	1813	1129	3440		12858	6.78
KNUTSEN	1491	560	778			2829	1.49
JOHNSON	10417	671	2175			13263	6.99
OTRAS	193					193	0.10
TOTAL	106621	15014	47553	6805	13750	189743	100.00
%	57.41	8.08	25.61	3.66	5.23	100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

EXPORTACION DESDE COLOMBIA AL NOROCCIDENTE DE EUROPA SEGUN EMPRESAS
NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.971

(TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	ALEMANIA	BELGICA	HOLANDA	FRANCIA	OTROS	TOTAL	%
F.M.G.	16803	3498	23122	492	2274	46189	24.95
KNSM/CAVN	16487	3433	22688	481	2232	45321	24.48
HAPAG/LLOYD	61262	3490	5689	81		70522	38.09
C.G.T.	6705	372	757	5687		13521	7.30
HORN LINE	602	53	87	715		1457	0.79
JOHNSON	5121	368	1495	4		6988	3.77
OTRAS	207				934	1141	0.62
TOTAL	107187	11214	53838	7460	5440	185139	100.00
%	57.90	6.06	29.08	4.03	2.94	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.972

F.M.G.	15111	3606	20927	606	1456	41706	18.15
KNSM/CAVN	23309	5559	32284	935	2247	64334	27.99
HAPAG/LLOYD	59702	4293	3340	4		67339	29.30
C.G.T.	4004	123	624	5915		10666	4.64
HORN LINE	3279	246	112	2174		5811	2.53
JOHNSON	11013	433	2003			13449	5.81
BALTIC	273	542	254	93		815	0.35
C.N.P.	710	2	315		4483	1059	0.46
OTRAS	15461	4379				24638	10.72
TOTAL	132862	19183	59858	9727	8186	229816	100.00
%	57.81	8.35	26.05	4.23	3.56	100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

EXPORTACION DESDE COLOMBIA ATLANTICO AL MEDITERRANEO SEGUN EMPRESAS

NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.971

(TONELADAS METRICAS)

COMPANIAS	BUQUES	ESPAÑA	FRANCIA	ITALIA	OTROS	TOTAL	%
				936		1204	3.34
F.M.G.	4	268		306		1383	3.84
C.A.V.N.	7	48	1029	289		16459	45.66
C.T.E.	21	16170		36		1672	4.64
LAURO	6	1636				7532	20.89
D'AMICO	2	7532	2	1616		1918	5.32
ITALIAN	17	300				5879	16.31
TRANSFRIO	11	5879		3183		36047	100.00
TOTAL	68	31833	1031			100.00	
%		88.31	2.86	8.83			

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.972

				1248		6077	11.68
F.M.G.	7	4107	722	1250		2037	3.98
C.A.V.N.	6	559	228	557		27341	53.44
C.T.E.	24	26784		727		727	1.42
LAURO	9			2559		2562	5.01
ITALIAN	16	3				11665	22.80
TRANSFRIO	19	11665		755		755	1.48
OTRAS	1			7096		51164	100.00
TOTAL	82	43118	950			100.00	
%		84.27	1.86	13.87			

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.973

				1069	288	5663	10.19
F.M.G.	3	3693	613	2486	529	7219	13.00
C.A.V.N.	6	4114	90	2100	3223	26578	47.85
C.T.E.	15	21255		995	208	1243	2.24
LAURO	6	40		1123		1134	2.04
ITALIAN	13	11		4527		11776	21.20
TRANSFRIO	19	7249			1511	1936	3.49
OTRAS	1	425				55549	100.00
TOTAL	63	36787	703	12300	5759	100.00	
%		66.22	1.27	22.14	10.37		

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

EXPORTACION DESDE COLOMBIA A LA COSTA ATLANTICA DE ESTADOS UNIDOS

Y CANADA SEGUN EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.963

COMPAÑIAS	BUQUES	NUEVA YORK	GOLFO	CANADA	TOTAL	%
F.M.G.	200	83959	43406	7573	134938	61.71
GRACE	74	44707		92	44799	20.49
GULF	10		15072		15072	6.89
COLDEMAR	44	9463	339		9802	4.48
NED LLOYD	2		400		400	0.18
LYKES	3		128	407	128	0.06
OTRAS	15	12801	305		13513	6.18
TOTAL	348	150930	59650	8072	218652	100.00
%		69.03	27.28	3.69	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.964

F.M.G.	203	89091	48513	9076	146680	60.70
GRACE	90	52120			52120	21.57
GULF	25		10381		10381	4.30
COLDEMAR	44	7482	854		8336	3.45
NED LLOYD	5	451			451	0.19
LYKES	3		3		3	
OTRAS	3	20500	3200		23700	9.81
TOTAL	375	169644	62951	9076	241671	100.00
%		70.19	26.05	3.75	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.965

F.M.G.	159	72956	31980	5319	110255	39.60
GRACE	70	40760	1702		40760	14.64
COLDEMAR	37	16719			18421	6.62
LYKES	1		2		2	
GULF	12		5735		5735	2.06
W.C. LINE	2	11000			11000	3.95
OTRAS	13	62179	5735		92259	33.14
TOTAL	294	203614	30080	5319	278432	100.00
%		73.13	24.96	1.91	100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

EXPORTACION DESDE COLOMBIA A LA COSTA ATLANTICA DE ESTADOS UNIDOS
Y CANADA SEGUN EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.966

COMPAÑIAS	BUQUES	NUEVA YORK	GOLFO	CANADA	TOTAL	%
F.M.G.	171	56961	20546	3062	80569	30.54
GRACE	97	52435			52435	19.88
COLDEMAR	29	18725	1164		19899	7.54
LYKES	4		91		91	0.03
GULF	19		9665		9665	3.66
W.C. LINE	1		142		142	0.05
OTRAS	13	65493	35373	138	101004	38.29
TOTAL	334	193614	66981	3200	263795	100.00
%		73.40	25.39	1.21	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.967

F.M.G.	175	60412	24665	3727	88804	26.07
GRACE	95	64286	133		64286	18.95
COLDEMAR	24	21788	90		21921	6.46
LYKES	2		6075		90	0.03
GULF	15	252			6075	1.79
W.C. LINE	1		48737	338	252	0.07
OTRAS	17	108802	79700	4065	157877	46.53
TOTAL	329	255540	123492	4405	339305	100.00
%		75.31	23.49	1.20	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.968

F.M.G.	126	65838	30584	10566	107258	32.53
GRACE	86	54786	225		54786	16.61
COLDEMAR	27	31575	742		31800	9.64
LYKES	11		11020		742	0.23
GULF	16	301		964	11020	3.34
W.C. LINE	3	94247	28637		1265	0.38
OTRAS	11	246747	71478	11350	122884	37.27
TOTAL	280	446747	102637	12320	329755	100.00
%		74.83	21.68	3.50	100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

EXPORTACION DESDE COLOMBIA A LA COSTA ATLANTICA DE ESTADOS UNIDOS

Y CANADA SEGUN EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.969

(TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	BUQUES	NUEVA YORK	GOLFO	CANADA	TOTAL	%
F.M.G.	107	74012	26131	5960	106103	69.50
GRACE	65	32049			32049	20.99
COLDEMAR	30	5728	58		5786	3.79
LYKES	5		278		278	0.18
GULF	16		7569		7569	4.96
OTRAS	4		3	880	883	0.58
TOTAL	227	111789	34039	6840	86058	100.00
%		73.22	22.30	4.48	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.970

F.M.G.	112	64039	18992	5086	88837	33.57
GRACE	84	49186			49186	18.68
COLDEMAR	19	17862	900		17862	6.78
LYKES	12		8971		900	0.34
GULF	19		625	930	8971	3.41
C.P.V.	3	40	18383	30	1595	0.61
OTRAS		78016	47871	6046	96429	36.62
TOTAL	249	209413	47871	6046	263330	100.00
%		79.52	18.18	2.30	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.971

F.M.G.	109	74801	21011	8967	103789	42.25
GRACE	67	42282	22559		42282	17.21
GULF	22			168	22559	9.18
C.P.V.	1				168	0.07
COLVAPORES	14	9641	6780		9641	3.92
OTRAS	6	60436	50350	9135	67212	27.36
TOTAL	219	186436	50350	9135	245651	100.00
%		75.89	20.50	3.61	100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

EXPORTACION DESDE COLOMBIA A LA COSTA ATLANTICA DE ESTADOS UNIDOS
Y CANADA SEGUN EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.972

COMPAÑIAS	BUQUES	NUEVA YORK	GOLFO	CANADA	TOTAL	%
F.M.G.	111	90677	23495	9401	123573	37.89
GRACE	48	33540			33540	10.28
LYKES	16		11881		11881	3.62
COLVAPORES	9	13467	906	397	13467	4.13
C.S.V.	12	2651	31710	12000	3954	1.21
OTRAS	10	96053	67992	21798	139763	42.85
TOTAL	206	236388			326178	100.00
			20.85	6.68	100.00	
		72.47				

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

EXPORTACION DESDE BUENAVENTURA A ESTADOS UNIDOS Y CANADA COSTA PACIFICA
SEGUN EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.963

(TONELADAS METRICAS)

COMPANIAS	BUQUES	ESTADOS UNIDOS	CANADA	TOTAL	%
F.M.G.	16	17835	1696	19531	61.44
GRACE	11	7831	846	8677	27.30
WESTFAL LARSEN	3	152	18	170	0.53
OTRAS	10	3391	18	3409	10.72
TOTAL	40	29209	2578	31787	100.00
%		91.89	8.11	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.964

F.M.G.	16	20353	1857	22210	57.71
GRACE	12	10121	612	10733	27.91
WESTFAL LARSEN	14	5260	171	5431	14.12
OTRAS	4	88		88	0.23
TOTAL	36	35822	2640	38462	100.00
%		93.14	6.86	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.965

F.M.G.	19	13732	1167	14899	27.74
GRACE	10	11934	665	12599	23.46
WESTFAL LARSEN	17	13287	1514	14801	27.56
OTRAS	1	11316	88	11404	21.44
TOTAL	37	50269	3434	53703	100.00
%		93.61	6.39	100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

EXPORTACION DESDE BUENAVENTURA A ESTADOS UNIDOS Y CANADA COSTA PACIFICA
SEGUN EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.966

(TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	BUQUES	ESTADOS UNIDOS	CANADA	TOTAL	%
F.M.G.	17	12703	913	13616	50.62
GRACE	4	883	203	1086	4.04
WESTFAL LARSEN	17	11083	990	12073	44.88
OTRAS	1	53	71	124	0.46
TOTAL	39	24722	2177	26899	100.00
		91.91	8.09	100.00	

%

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.967

F.M.G.	15	7879	644	8523	22.48
GRACE	16	7218	855	8073	21.29
WESTFAL LARSEN	19	13500	1286	14786	39.00
OTRAS	2	31	6500	6531	17.23
TOTAL	52	28628	9285	37913	100.00
		75.51	24.49	100.00	

%

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.968

F.M.G.	12	5947	369	6316	25.65
GRACE	7	3206	213	3419	13.89
WESTFAL LARSEN	15	13015	682	13697	55.64
OTRAS	2	1187		1187	4.82
TOTAL	36	23355	1264	24619	100.00
		94.87	5.13	100.00	

%

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.969

F.M.G.	14	8707	1138	9845	34.84
PRUDENTIAL	2	176		176	0.62
WESTFAL LARSEN	19	17253	986	18239	64.54
TOTAL	35	26136	2124	28260	100.00
		92.48	7.52	100.00	

%

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

EXPORTACION DESDE BUENAVENTURA A ESTADOS UNIDOS Y CANADA COSTA PACIFICA
SEGUN EMPRESAS NAVIERAS PARTICIPANTES.

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.970

COMPAÑIAS	BUQUES	ESTADOS UNIDOS	CANADA	TOTAL	%
F.M.G.	14	8397	1059	9456	36.60
PRUDENTIAL	1	953	39	992	3.84
WESTFAL LARSEN	15	14269	742	15371	59.50
OTRAS	1	15		15	0.06
TOTAL	31	23994	1840	25834	100.00
%		92.88	7.12	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.971

F.M.G.	10	5828	485	6313	21.85
PRUDENTIAL	5	1509	124	1633	5.65
WESTFAL LARSEN	20	17348	3505	20853	72.18
OTRAS	1	93		93	0.32
TOTAL	36	24778	4114	28892	100.00
%		85.76	14.24	100.00	

(TONELADAS METRICAS)

AÑO 1.972

F.M.G.	13	6413	1004	7417	22.80
PRUDENTIAL	7	3055	762	3817	11.74
WESTFAL LARSEN	16	12841	3564	16405	50.44
ELMA	2	676	92	768	2.36
OTRAS	5	3216	903	4119	12.66
TOTAL	43	26201	6325	32526	100.00
%		80.55	19.45	100.00	

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

EXPORTACION DESDE COLOMBIA COSTA PACIFICA AL JAPON SEGUN EMPRESAS

NAVIERAS PARTICIPANTES.

AÑO 1.968 (TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	BUQUES	TONELAJE	%
F.M.G. **	10	1491	7.29
N.Y.K.	11	2789	13.64
K. LINE	9	2300	11.25
OTRAS	2	13872	67.83
TOTAL	32	20452	100.00

AÑO 1.970 (TONELADAS METRICAS)

F.M.G.	12	5861	56.52
N.Y.K.	11	3327	32.08
K. LINE	3	1182	11.40
OTRAS			
TOTAL	26	10370	100.00

AÑO 1.972 (TONELADAS METRICAS)

F.M.G.	12	7814	12.56
N.Y.K.	5	1568	2.52
C.P.V.			
OTRAS	17	52828 *	84.92
TOTAL	34	62210	100.00

AÑO 1.969 (TONELADAS METRICAS)

COMPAÑIAS	BUQUES	TONELAJE	%
F.M.G.	11	2746	33.21
N.Y.K.	11	3423	41.40
K. LINE	13	2099	25.39
OTRAS			
TOTAL	35	8268	100.00

AÑO 1.971 (TONELADAS METRICAS)

F.M.G.	11	3107	58.95
N.Y.K.	9	1876	35.59
K. LINE	2	217	4.12
OTRAS	1	71	1.35
TOTAL	23	5271	100.00

AÑO 1.973 (TONELADAS METRICAS)

F.M.G.	13	9890	67.94
N.Y.K.	9	4525	31.08
C.P.V.	1	142	0.98
OTRAS			
TOTAL	23	14557	100.00

(Fuente: Departamento Estadística Flota Mercante Grancolombiana)

** La participación se inicia en Marzo de 1.968.

* De este tonelaje se transportó 49.100 en azúcar, lo que equivale a un 78.93% del total transportado en el año.

ANEXO B:

TEXTO LEYES Y DECRETOS.

DECRETO No. 1208

Julio 21, 1.969

Por el cual se reglamente el Decreto Legislativo No. 994 de 1.966

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA,
en uso de las facultades que le confiere el numeral 3o. del Artículo 120
de la Constitución Nacional,

DECRETA:

CAPITULO I

RESERVA DE CARGA

Artículo 1o. Para los efectos del artículo 1o. del Decreto Legislativo 994 de 1.966, resérvase a los buques o naves de bandera colombiana, que reúnan los requisitos del Artículo 2o. del mismo Decreto Legislativo, el transporte de por lo menos el cincuenta por ciento (50%) de la carga general de importación y exportación que se movilice por rutas en las cuales se presta servicio por dichos buques o naves.

El Gobierno previo estudio de la capacidad y especialidad de los buques o naves a que se refiere este artículo adelantado por el Ministerio de Desarrollo Económico con la asesoría de la Dirección de Marina Mercante y un representante de los armadores colombianos, fijará para los mismos una reserva no mayor del cincuenta por ciento en el transporte de la carga a granel, carga líquida y carga refrigerada de importación y exportación.

La reserva fijada por el presente artículo se aplicará sin perjuicio de los compromisos adquiridos por el Gobierno en los acuerdos sobre empréstitos externos.

Artículo 2o.- Las cargas reservadas se podrán incluir en los acuerdos de transporte que celebren armadores colombianos con empresas marítimas extranjeras, con el fin de ampliar, integrar o racionalizar los servicios y reducir sus costos.

Los armadores latinoamericanos inscritos en la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), podrán participar en el transporte de la carga reservada en igualdad de condiciones con la bandera nacional, siempre que en el país respectivo se otorgue igual o equivalente trato a los buques colombianos.

Artículo 3o.- Se entiende por Armador Colombiano la persona natural o jurídica que explota buques de bandera colombiana que reúnan los requisitos del artículo 2o. del Decreto Legislativo 994 de 1.966.

Artículo 4o.- Los buques pertenecientes a empresas de transporte público marítimo formadas por accionistas de dos o más países de los que integran la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) y en las cuales la mayoría del capital, por lo menos pertenezca a armadores colombianos, serán considerados como de bandera colombiana para los efectos del artículo 1o. del Decreto que se reglamenta, siempre que se reúnan las siguientes condiciones:

- a) Que los buques o naves estén matriculados en puertos del país accionista y conforme a la legislación de éste se trate de unidades genuinamente nacionales del país de su bandera, y
- b) Que exista reciprocidad de tratamiento.

Artículo 5o.- Por no movilizar carga quedan expresamente excluidos de las disposiciones contenidas en este Decreto los barcos dedicados a la industria pesquera nacional.

C A P I T U L O I I

MATRICULA

Artículo 6o.- La matrícula de un buque o nave consiste en su inscripción en la correspondiente lista de Registro Marítimo que se lleva en todas las Capitanías de Puerto y en la Dirección de Marina Mercante.

Artículo 7o.- Los registros de los buques se extienden con base en los documentos que obren en los expedientes de matrícula o abanderaamiento, según sea el caso, en los que suministran los peritos inspectores y los complementarios que presente el Armador, con arreglo a los requisitos que la Dirección de Marina Mercante determine.

Artículo 8o.- La inscripción de los buques o naves se hará en los correspondientes registros previo el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Elevar a la Dirección de Marina Mercante, por conducto de la respectiva Capitanía de Puerto, una solicitud firmada por el dueño o por su representante legal, en la que se consignen las características generales y dimensiones del buque o nave.

b) Acreditar debidamente la propiedad.

c) Comprobar con certificación de la Dirección de Marina Mercante que se reúnan las condiciones fijadas en el literal b) del Artículo 2o. del Decreto que se reglamenta.

d) Cuando el Armador sea una sociedad de capitales deberá acreditar mediante certificación expedida por la Superintendencia de Sociedades, que se reúnen las condiciones señaladas en el literal d) del Artículo 2o. del Decreto que se reglamenta.

e) Presentación del certificado de Arqueo.

f) Presentación del Certificado de reconocimiento por parte de la Sanidad Portuaria que acredite el cumplimiento de las disposiciones establecidas por las leyes y reglamentos sanitarios del país.

g) Declaración juramentada sobre el servicio a que van a destinar el buque o nave y de que no será dedicado a ninguno otro sin autorización expresa y escrita de la Dirección de Marina Mercante.

- h) Prestación de la caución para el buen uso del pabellón nacional la cual será fijada por Resolución motivada de la Dirección de Marina Mercante.

PARAGRAFO.- Entiéndese por buen uso del pabellón nacional el cumplimiento de la constitución, leyes y demás disposiciones obligatorias que rigen en el país.

Artículo 9o.- A toda embarcación que sea matriculada se le debe expedir por la Capitanía de Puerto el correspondiente Certificado de Matrícula que es el documento que acredita su nacionalidad colombiana, de conformidad con el artículo 2o. del Decreto que se reglamenta. Este certificado se expedirá de acuerdo con el modelo aprobado por la Dirección de Marina Mercante.

Artículo 10.- Mientras los dueños o sus representantes legales ajustan la documentación de sus buques o naves a lo prescrito en este Decreto, la Dirección de Marina Mercante Colombiana podrá conceder permisos de operación por un tiempo no mayor de seis (6) meses a cada buque o nave.

C A P I T U L O I I I

ABANDERAMIENTO

Artículo 11.- Se entiende por abanderamiento la formalidad legal a que debe someterse un buque o nave adquirido en el exterior para enarbolar la bandera colombiana.

Artículo 12.- Pueden abanderarse en Colombia los buques o naves de las siguientes procedencias:

- a) Los contruídos dentro o fuera del país cuya clasificación, según Certificados al día de una de las más conocidas sociedades clasificadoras (Lloyd's Bureau Veritas, British Corporation, Germanischer Lloyd's, American Bureau of Shipping) sea la más alta y su edad no sea superior a diez (10) años.
- b) Los adquiridos en el exterior que reunan las condiciones fijadas en el literal anterior.
- c) Buques que por causa de temporal u otro accidente fortuito naufraguen en las costas, playas o aguas territoriales colombianas y sean adquiridos en remate público por personas naturales o jurídicas colombianas.
- d) Los buques aprehendidos al enemigo o que procedan de tráfico ilícito adquiridos en remate público.
- e) Los buques hallados en el mar sin gente y sin que pueda averiguarse su nacionalidad, adquiridos en remate público.

Artículo 13.- Para abanderar un buque contruído o adquirido en el exterior, se iniciarán las diligencias en el Consulado de Colombia del puerto extranjero de procedencia, para este efecto el adquiriente o su representante legal deberá presentar al Cónsul un escrito en el que se haga

constar el puerto colombiano donde se va a matricular el buque o nave y acompañar los siguientes documentos:

- a) Título de propiedad de acuerdo con las leyes de respectivo país refrendado por el Cónsul Colombiano, quien dejará constancias de que tal documento es el que corresponde a la comprobación de la propiedad de la nave. Este título, legalmente traducido al castellano, se protocolizará en una de las Notarías del puerto de matrícula y se registrará conforme a la ley.
- b) Certificado de arqueo y de línea de máxima carga.
- c) Certificado del registro de hipotecas del puerto de matrícula anterior, visado por el Consul de Colombia en el que conste la existencia o no de hipotecas que lo graven, o su inclusión en la escritura de adquisición.
- d) Certificado de cancelación de matrícula en el país de la bandera.

Artículo 14.- El expediente con los expresados documentos debe ser remitido por el Consulado a la Dirección de Marina Mercante, junto con la copia del Pasavante que se le expida al buque para su viaje a Colombia.

Artículo 15.- La Dirección de Marina Mercante debe remitir el expediente a la Capitanía de puerto donde ha de matricularse el buque, para que se agreguen al mismo los siguientes documentos:

1o.- Los determinados en los ordinales c) y d) del artículo 7o. del presente Decreto.

2o.- Certificado de reconocimiento sanitario expedido por la autoridad sanitaria del puerto.

Artículo 16.- Cuando el contrato de compraventa se celebre en Colombia, o la construcción se realice en el país, debe otorgarse con arreglo a los preceptos que señalen las leyes del país y el adquiriente o su representante legal debe presentar ante la Dirección de Marina Mercante la correspondiente escritura debidamente registrada.

Artículo 17.- Cumplidos los requisitos anteriores, se hará la correspondiente inscripción en los libros de la Capitanía de Puerto, con lo cual se considera debidamente abanderado el buque. El expediente se debe remitir a la Dirección de Marina Mercante para su aprobación definitiva.

Artículo 18.- Cuando se trate de abanderamiento de buques adquiridos para el Estado, el expediente debe constar de los siguientes documentos:

a) Copia de la disposición por la cual se autoriza la adquisición del buque y constancia sobre el objeto a que se destina y nombre de la entidad a cuyo cargo queda la nave.

b) Presentación de la escritura de compraventa.

- c) Los documentos relativos a inspección, arqueo y línea de máxima carga, como para los buques ordinarios.

Artículo 19.- El pasavante a que se refiere el artículo 48 del Decreto Legislativo No. 3183 de 1.952, es el documento expedido por el Consul de Colombia en el puerto extranjero en el que se adquiere el buque, con el objeto de colocarlo provisionalmente bajo el amparo de la bandera colombiana, hasta el momento de ser definitivamente abanderado. Este pasavante no le sirve al buque para regresar al exterior pero lo autoriza por noventa (90) días, prorrogables por causa justificada, a solicitud del dueño o de su representante legal, para navegar libremente. La Dirección de Marina Mercante podrá ampliar este plazo por medio de resolución motivada.

C A P I T U L O I V

PATENTE DE NAVEGACION

Artículo 20.- La Patente de Navegación es el documento mediante el cual el Estado, por conducto de la Dirección de Marina Mercante, autoriza a un buque o nave matriculado en el país, para navegar bandera colombiana.

Artículo 21.- Bajo ningún pretexto puede un buque emprender viaje sin llevar la Patente de Navegación expedida de acuerdo con lo exigido por este Decreto.

Artículo 22.- La Patente tiene una validez de cinco (5) años y es inherente al buque mientras continúe bajo la bandera colombiana y no sufra alteraciones o se dedique a otras clases de navegación para la cual haya sido previamente autorizado.

Artículo 23.- Para obtener la Patente de Navegación debe el dueño o su representante legal elevar la correspondiente solicitud en papel sellado a la Dirección de Marina Mercante por conducto de la Capitanía de Puerto donde el buque ha sido matriculado, incluyendo la información sobre sus especificaciones de acuerdo con los documentos que obren en el expediente sobre registro de matrícula.

Artículo 24.- En caso de pérdida de una Patente de Navegación, la Capitanía de Puerto debe perfeccionar un informativo, después de lo cual el dueño o su representante legal puede solicitar la expedición de una nueva, pagando los derechos a que haya lugar.

Artículo 25.- Cualquier buque o nave de bandera colombiana que sea sorprendido haciendo comercio ilícito perderá automáticamente su Patente de Navegación, sin perjuicio de las sanciones que le resultaren de la investigación que adelanten las autoridades competentes.

A solicitud del Administrador de Aduanas del respectivo Distrito, la Dirección de Marina Mercante podrá autorizar zarpes a las embarcaciones a que se refiere este artículo, siempre y cuando se utilicen con fines de mantenimiento del orden público, o para la persecución del contrabando y que la dotación de la embarcación sea nombrada por la Armada Nacional o Dirección General de Aduanas.

C A P I T U L O V

DE LOS EMPRESARIOS Y AGENTES MARITIMOS

Artículo 26.- Para los efectos del artículo 5o. del Decreto Legislativo No. 994 de 1.966, defínese como:

- a) Empresario de transporte marítimo es la persona natural o jurí-
dica que se dedica, mediante una remuneración, al transporte
de pasajeros o carga o de pasajeros y carga por los mares, a-
guas interiores y ríos internacionales en buques o naves de su
propiedad, o que no siéndolo se encuentren al servicio de la
empresa bajo su administración, control y responsabilidad.
- b) Agente Marítimo es la persona natural o jurídica que tiene a
su cargo las gestiones de carácter administrativo y de carác-
ter comercial relacionadas con la llegada, permanencia y sali-
da de una nave, y que representa al armador o empresario en lo
relativo a las operaciones de cargue y descargue de pasajeros
y de mercaderías y en todas las gestiones y responsabilidades
consecuenciales frente a las autoridades y a los usuarios del
servicio.

Artículo 27.- Los actuales empresarios de transporte marítimo y los Agentes
Marítimos, o quienes en el futuro soliciten licencia como ta-
les, deberán presentar a la Dirección de Marina Mercante una declaración ju-
ramentada ante Juez competente sobre la actividad a que se dedican, de acuer-

do con el cuestionario especial que fije la Dirección de Marina Mercante.

Artículo 28.- Los empresarios de transporte marítimo no podrán ser Agentes de Aduana por sí ni por interpuesta persona.

Tampoco podrán ser socios o copartícipes en organizaciones cuyo objeto social sea el agenciamiento de aduanas.

Artículo 29.- Los empresarios de transporte marítimo así como las firmas civiles o comerciales de que hagan parte en cualquier forma, que en la actualidad tengan agencia de aduana, deberán poner fin a una de las dos actividades seis (6) meses después de la publicación de este Decreto en el Diario Oficial.

La contravención a esta disposición conlleva la cancelación de las licencias para ejercer estas actividades.

Artículo 30.- Este Decreto rige desde la fecha de su publicación.

COMUNIQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.E. a 21 de Julio de 1.969

(fdo) CARLOS LLERAS RESTREPO

El Ministro de Defensa Nacional, Gral. GERARDO AYERBE CHAUX.

El Ministro de Desarrollo Económico, HERNANDO GOMEZ OTALORA

MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

Decreto Número 2012

Por el cual se modifican algunas disposiciones y se dá aplicación a la Sección V, Capítulo XXI del Código de Aduanas.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA en uso de sus facultades legales y en especial de las que le confiere el Artículo 3o. de la Ley 60. de 1.971 ,

C O N S I D E R A N D O:

Que la Ley 6a. de 1.971 en su Artículo 3o. faculta al Gobierno para revisar la Legislación Aduanera vigente, en especial la Ley 79 de 1.931 y las disposiciones que la modifican y reforman;

Que la Empresa Puertos de Colombia no ha reglamentado el cobro de servicios de bodegajes de manera que consulte los intereses de la Empresa y de los Usuarios;

Que se han consultado y tenido en cuenta los estudios sobre Legislación comparada en materia de Administración Aduanera, el Esquema del Código Aduanero Uniforme y las recomendaciones de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio ALALC;

D E C R E T A:

Artículo 1o.- Facúltase a la Junta Directiva de la Empresa Puertos de Colom

bia para dar en arrendamiento las áreas cubiertas y descubiertas de los Terminales Marítimos y Fluviales a personas naturales o jurídicas de derecho público y privado, que asuman el almacenamiento y custodia de mercancías.

Artículo 2o.- La estiba y desestiba de la carga en los buques podrá ser objeto de convenios directos entre los navieros y los estibadores que se organicen para tal actividad en los Terminales Marítimos y Fluviales de la Empresa Puertos de Colombia.

Artículo 3o.- Autorízase igualmente a la Junta Directiva de la Empresa Puertos de Colombia para establecer, reglamentar y recaudar, cuando sea el caso, las tarifas de almacenamiento de mercancías depositadas en las bodegas de los Terminales Marítimos y Fluviales de la Empresa. Estas tarifas entrarán en vigencia una vez sean aprobadas por el Gobierno Nacional.

Artículo 4o.- Los arrendatarios de áreas cubiertas y/o descubiertas a que se refiere el Artículo 1o. de este Decreto, tendrán la misma responsabilidad que la Ley señala a puertos de Colombia por las pérdidas, daños, averías o entregas equivocadas de las mercancías que se reciban para su almacenamiento y custodia.

Artículo 5o.- La Empresa puertos de Colombia y los arrendatarios de áreas cubiertas o descubiertas de que trata el Artículo 1o. de este Decreto, en ejercicio de la custodia de las mercancías que reciban, deberán organizar su propio servicio de vigilancia interna de dichas áreas, de acuerdo con los Reglamentos que al efecto dicte la Dirección General de Aduanas.

Artículo 6o.- El control aduanero de todas las mercancías que entren o salgan de los Terminales Marítimos será ejercido por la Aduana Nacional, conforme a la reglamentación que al efecto expida la Dirección General de Aduanas.

Artículo 7o.- En las áreas cubiertas o descubiertas administradas por la Empresa Puertos de Colombia o dadas en arrendamiento por ésta a personas naturales o jurídicas de derecho público o privado, se concederán plazos libres de bodegajes, así:

- a) Para las mercancías de importación seis (6) días hábiles contados a partir de la fecha de recibo oficial de la nave.
- b) Para mercancías de exportación doce (12) días calendario libres de bodegajes a partir de la fecha de ingreso a las áreas antes dichas.
- c) Para las mercancías en tránsito internacional treinta (30) días calendario libres de bodegajes a partir de la fecha de ingreso a dichas áreas.

Artículo 8o.- El artículo 60 de la Ley 79 de 1.931 (Código de Aduanas) quedará así:

"Autorízase al Director General de Aduanas para que determine por medio de Reglamento:

- 1.- Los plazos libres de bodegaje, para efectos de nacionalización durante los cuales puede estar la mercancía almacenada en bodegas oficiales, distintas de las de propiedad de Puertos de Colombia.
- 2.- Las tasas a que haya de cobrarse el bodegaje de mercancías en las bodegas o depósitos oficiales no incorporados a la administración de la Empresa Puertos de Colombia.
- 3.- Los plazos durante los cuales puede permanecer la mercancía almacenada a órdenes de la Aduana, sin solicitud de despacho, antes de declararla abandonada a favor del Estado.
- 4.- El periodo durante el cual puede permanecer la mercancía almacenada a órdenes de la Aduana, a partir de la fecha en que deban pagarse los correspondientes derechos, antes de declararla abandonada a favor del Estado"

Artículo 9o.- La presentación extemporánea de los manifiestos de importación o de exportación, será sancionada con una multa hasta QUINIEN-
TOS PESOS (\$500.00) por cada día de retardo, a favor del fisco nacional, en las condiciones que por reglamento determine la Dirección General de Aduanas.

Artículo 10.- Los responsables de áreas en donde se almacenen mercancías a órdenes de la Aduana, suministrarán mensualmente a la Adminis-
tración de la Aduana respectiva y al Fondo Rotatorio de la Dirección General

de Aduanas, una relación de las que se encuentren bajo su responsabilidad y que estén dentro de los plazos y períodos vencidos que por reglamento señale la Dirección General de Aduanas, en desarrollo de los Ordinales 3) y 4) del Artículo 8o. de este Decreto..

PARAGRAFO 1o. Dentro de los diez (10) días siguientes, el Administrador de la Aduana dictará la Resolución de abandono, previo el recibo y traslado de las mercancías a los depósitos del Fondo Rotatorio de la Dirección General de Aduanas. Así mismo procederá a elaborar el Acta correspondiente con intervención de la Contraloría General de la República.

PARAGRAFO 2o. El incumplimiento de las obligaciones previstas en este artículo, será sancionado con multas que impondrá la Dirección General de Aduanas de acuerdo con los reglamentos que al efecto exida.

Artículo 11.- Las mercancías que carezcan de valor comercial o que no sean aptas para su uso o consumo, serán igualmente recibidas y detalladas en Actas separadas, a fin de que el Administrador de la Aduana solicite su destrucción con el lleno de los requisitos establecidos en el Artículo 8o. del Decreto 203 de 1.966.

Artículo 12.- El Fondo Rotatorio de la Dirección General de Aduanas, una vez vendidas o rematadas las mercancías abandonadas o decomisadas administrativamente a favor del Estado, que se encuentren en las áreas cubiertas o descubiertas de los Terminales Marítimos y Fluviales de la Empresa Puertos de Colombia, cancelará las partidas de gastos ocasionados por la mercancía, de acuerdo con la siguiente relación:

- a) Los gastos ocasionados por el remate de la mercancía.
- b) Los fletes.
- c) Los servicios portuarios prestados por la Empresa Puertos de Colombia, y
- d) Los bodegajes causados por la mercancía abandonada o decomisada.

PARAGRAFO 1o. Los pagos a que se refiere este artículo con la prelación establecida, no excederán en ningún caso el valor total del remate.

PARAGRAFO 2o. Cuando se trate de abandono de mercancías en virtud de la Ley, la devolución del saldo líquido del producto del remate solo se hará al dueño de la mercancía abandonada, previo el pago de todos los derechos y demás recargos como lo establece el artículo 85 del Código de Aduanas.

Artículo 13.- El valor de las partidas indicadas en el artículo anterior, correspondientes a las mercancías decomisadas a favor del Estado, que el Gobierno Nacional destine al servicio oficial o que se donen a entidades de beneficencia será cancelado con cargo al Tesoro Nacional.

Artículo 14.- En el momento de la entrega al Almacén del Fondo Rotatorio de la Dirección General de Aduanas de las mercancías y demás efectos retenidos como de contrabando, se procederá a su avalúo con intervención

de un delegado de la Auditoría Fiscal correspondiente, por peritos designados por el Administrador de la Aduana respectiva mediante sorteo de las listas de peritos elaboradas por la Dirección General de Aduanas. Este avalúo se comunicará por el Administrador de la Aduana al Juez que adelante la investigación.

PARAGRAFO. Mientras no se haya producido y comunicado al Fondo Rotatorio de la Dirección General de Aduanas en avalúo Judicial de las mercancías retenidas, se tendrá en cuenta este avalúo administrativo, para todos los efectos contemplados en el Artículo 25 del Decreto Ley 520 de 1971

Artículo 15.- Los muelles marítimos y fluviales privados, debidamente autorizados o que en el futuro autorice la Dirección General Marítima y Portuaria, deberán ser habilitados por la Dirección General de Aduanas mediante Resolución para las labores de cargue, descargue y manejo de mercancías tanto de importación como de exportación.

Artículo 16.- El presente Decreto rige a partir de la fecha de su expedición y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLIQUESE, COMUNIQUESE Y CUMPLASE

Dado en Bogotá D.E. A

(Fdo.) MISAEEL PASTRANA BORRERO

EL MINISTRO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO, encargado OSCAR URIBE LONDOÑO

EL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS. ARGELINO DURAN QUINTERO.

JORGE GONZALEZ PEREZ, Secretario General.

Bogotá, Octubre 18 de 1.973

Por medio de la cual se crea y organiza la "CORPORACION DE FOMENTO DE LA MARINA MERCANTE COLOMBIANA" y se dictan otras disposiciones.

EL CONGRESO DE COLOMBIA

D E C R E T A:

Artículo 1o.- Créase la Corporación de Fomento a la Marina Mercante Colombiana como una Empresa del Estado, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, adscrita al Ministerio de Defensa Nacional, con el objetivo de ejecutar las políticas y programas del Estado tendientes a incrementar el desarrollo de la Marina Mercante del país y la participación de la misma en el transporte de la carga del comercio internacional y, en particular, del comercio exterior colombiano, así como en el de cabotaje.

Artículo 2o.- Son funciones de la Corporación de Fomento a la Marina Mercante Colombiana, las siguientes:

- 1.- Otorgar créditos a los armadores nacionales públicos, privados y de capital mixto para comprar buques de servicio público en el transporte marítimo internacional y de cabotaje. Los beneficiarios de estos créditos deberán especificar el tipo de nave que se va a adquirir y el tráfico que debe servir.

- 2.- Fomentar y promover la constitución y funcionamiento de astilleros, invertir en ellos y hacer que los capitales público , privado y mixto participen en las inversiones con tal finalidad.
- 3.- Otorgar créditos a los armadores nacionales para financiar reparaciones o transformaciones de buques con la finalidad de incrementar la capacidad de bodega de la Marina Mercante Nacional. Los beneficiarios de estos créditos deberán especificar el tipo de reparación o transformación y el tráfico que servirán las naves objeto de los mismos.
- 4.- Otorgar subsidios a los armadores colombianos que presten servicio de transporte a mercados de apertura de acuerdo con la expansión del comercio exterior del país, o a rutas que beneficien la participación del pabellón nacional en la movilización de la carga del comercio internacional.
- 5.- Prestar apoyo financiero y técnico para asesorar a los armadores nacionales en sus operaciones y administración.
- 6.- Organizar y prestar el servicio de remolque y salvataje en aguas y puertos jurisdiccionales y en lugares donde la rentabilidad de la operación así lo recomiende.
- 7.- Organizar y prestar los servicios de instalación, mante-

nimiento, refacción y conservación del servicio de faros y boyas y de otras ayudas a la navegación marítima, de conformidad con los programas de proyectos que con tal finalidad emprenda la Dirección General Marítima y Portuaria de la Armada.

8.- Prestar apoyo técnico y financiero para el desarrollo de las investigaciones oceanográficas e hidrográficas que emprenda la Dirección General Marítima y Portuaria de la Armada, así como a los estudios conducentes a emitir concepto para las construcciones de la baja mar.

9.- Prestar apoyo técnico y financiero a la Dirección General Marítima y Portuaria de la Armada en los estudios de investigaciones sobre racionalización, regulación, expansión y control de la marina mercante del país así como en todas las actividades que deba desarrollar en cumplimiento de las funciones asignadas por el Decreto Ley 2349 de 1.971.

Artículo 3o.- La Corporación de Fomento a la Marina Mercante Colombiana se estructura, a nivel Directivo con una Junta Directiva y un Gerente y a nivel técnico-operativo con las Divisiones de la Dirección General Marítima y Portuaria de la Armada.

Artículo 4o.- La Junta Directiva de la Corporación de Fomento a la Marina Mercante Colombiana quedará integrada así:

- Ministro de Defensa, quien la preside
- Ministro de Desarrollo, o su representante
- Director General Marítimo y Portuario
- Un representante de los Organismos de Comercio Exterior Colombiano designado por el Consejo de Comercio Exterior.
- Un representante del sector privado proveniente de los gremios económicos designado por el Ministerio de Defensa.
- Un representante de los Armadores del Transporte Marítimo Internacional y de Cabotaje, designado por el Ministerio de Defensa.

Parágrafo 1o.- El Gerente de la Corporación asistirá a las sesiones de la Junta Directiva con voz pero sin voto.

Parágrafo 2o.- Tanto el representante de los Organismos de Comercio Exterior, como el del sector privado y de los armadores se designarán para periodos de dos (2) años con derecho a reelección. Estos dos últimos representantes se escogerán de dos ternas presentadas al Ministerio de Defensa, una proveniente de los Gremios Económicos y otra de los Armadores del Transporte Marítimo Internacional y de Cabotaje.

Artículo 5o.- Las funciones de la Junta Directiva de la Corporación de Fomento a la Marina Mercante Colombiana se establecerán de conformidad con los Decretos Nos. 1050 y 3130 de 1.968.

Artículo 6o.- El Gerente de la Corporación de Fomento a la Marina Mercante

Colombiana será de libre nombramiento y remoción del Presidente de la República y ocupará, además, el cargo de Jefe de la División Económico Financiera de la Dirección General Marítima y Portuaria de la Armada. El Gerente será el representante legal de la misma y tendrá a su cargo la administración interna y el desarrollo de las políticas y programas que adopte la Junta Directiva. Las funciones del Gerente se establecerán de conformidad con los Decretos Nos. 1050 y 3130 de 1.968.

Artículo 7o..- Establécense las siguientes tasas sobre el servicio de transporte marítimo internacional y de cabotaje, con destino a la financiación de la Corporación de Fomento a la Marina Mercante Colombiana, las cuales serán recaudadas directamente por las Capitanías de puerto de la Dirección General Marítima y Portuaria, así:

- 1.- Tasa de US\$3.00 por cada tonelada-flete de carga de importación hacia los puertos del país y de US\$0.80 por cada tonelada-flete de carga de exportación.
- 2.- Tasa del 10% sobre el valor de la tonelada-flete del transporte marítimo de cabotaje.
- 3.- Tasa del 15% sobre el valor del ticket de embarque de pasajeros por vía marítima internacional desde los puertos colombianos.
- 4.- Tasas por metro de eslora liquidadas en cada anualidad

sobre las embarcaciones de recreo, no dedicadas al tráfico comercial o al servicio público, así:

- a) Embarcaciones de seis (6) a diez (10) metros de eslora
tasa de \$20.00 por cada metro de eslora si es a vela
y \$40.00 si es a motor.
- b) Embarcaciones de 10 y menos de 16 metros de eslora, ta
sa de \$50.00 por cada metro de eslora si es a vela y
de \$100.00 si es a motor.
- c) Embarcaciones de 10 y más metros de eslora tasa de \$100.00
por cada metro de eslora si es a vela y de \$200.00 si es
a motor.

Las embarcaciones de recreo que tengan motor propulsor de
100 y más H.P. pagarán una tasa adicional de \$10.00 por
cada H.P.

Parágrafo 1o.- Las embarcaciones extranjeras de recreo que permanezcan en el
país más de 90 días al año, se les aplicarán las tasas seña-
ladas en el presente Artículo.

Parágrafo 2o.- La Dirección General Marítima y Portuaria exceptuará del pago
de las tasas ordenadas en el presente numeral, a las embarca-
ciones deportivas, previa reglamentación sobre el particular. Igualmente di-
cha Dirección debe calificar cada embarcación según se trate de recreo, trá-
fico comercial de lucro o de servicio público en general.

Artículo 8o.- El patrimonio de la Corporación de Fomento a la Marina Mercan

te Colombiana se integrará así:

- 1.- Con los bienes muebles e inmuebles de la Dirección General Marítima y Portuaria actualmente incorporados en los inventarios de la Armada Nacional y del Fondo Rotatorio de la Armada.
- 2.- Con las tasas ordenadas en la presente Ley.
- 3.- Con las multas que imponga la Dirección General Marítima y Portuaria de la Armada por contaminación de aguas marinas y por las infracciones a las disposiciones sobre actividades marítimas y portuarias consagradas en el Decreto Ley 2349 de 1.971 o que se señalen posteriormente.
- 4.- Con los ingresos provenientes de los derechos por la prestación de los servicios de faros y boyas ordenados por la Ley 3a. de 1.966 y por la prestación del servicio de remolque y salvataje.
- 5.- Con los ingresos provenientes de los servicios que compete desempeñar a la Dirección General Marítima y Portuaria en virtud de la regulación al transporte marítimo internacional y de cabotaje, tales como las certificaciones para navés y gente de mar, la venta de formularios de clasificación, arqueos y zarpes, libretas de embarque y cartas náuticas; por

las regalías de las concesiones para construcciones en la baja mar y para explotación y exploración de las especies naufragas submarinas.

6.- Con los ingresos provenientes de las regalías de que trata el Artículo 109 del Decreto Ley 2349 de 1.971.

7.- Con un aporte inicial de funcionamiento del Gobierno Nacional por la suma de diez millones de pesos (\$10'000.000.00) y por las sumas que se le apropien en el presupuesto anual en los años siguientes y los bienes que se le destinen.

Artículo 9o.- Las operaciones crediticias de la Corporación de Fomento a la Marina Mercante Colombiana, o de inversión en Astilleros Colombianos requieren concepto previo favorable del Director General Marítimo y Portuario de la Armada. En el presupuesto anual de la Corporación se incluirán las apropiaciones para funcionamiento e inversión que requiera la Dirección General Marítima y Portuaria, de conformidad con lo ordenado por el Artículo 2o. numerales 7, 8 y 9 de la presente Ley.

Artículo 10.- Autorízase a la Dirección General Marítima y Portuaria para fijar, con destino a la Corporación de Fomento a la Marina Mercante Colombiana, el monto de las regalías por concesiones de las construcciones en la baja mar, las exploraciones y explotaciones costeras y submarinas, al igual que el monto de las multas por violación a las disposiciones consagradas en el Decreto Ley 2349 de 1.971 y demás normas complementarias, y por contaminación de aguas marinas.

Artículo 11o. La vigilancia de la Corporación de Fomento a la Marina Mercante Colombiana corresponde a la Contraloría General de la República que la ejercerá mediante reglamento acorde con la índole de la Institución que garantice y haga fácil y expedito su funcionamiento.

Artículo 12.- El Ministerio de Hacienda y Crédito Público hará las apropiaciones, créditos adicionales y traslados presupuestales que impliquen el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 13.- La Corporación de Fomento a la Marina Mercante Colombiana podrá contratar empréstitos internos o externos para el cumplimiento de sus funciones, de conformidad con los requisitos señalados por las disposiciones legales vigentes y la nación le podrá otorgar garantía.

Artículo 14.- Modifícanse los Artículo 1o. y 2o. de la Ley 3a. de 1.966, en el sentido de que los derechos provenientes del servicio de faros y boyas sean recaudados directamente por las Capitanías de Puerto de la Dirección General Marítima y Portuaria y consignados a favor de la Corporación de Fomento a la Marina Mercante Colombiana.

Artículo 15.- La presente Ley rige a partir de la fecha de su expedición.

Dada en Bogotá D.E. a

f) CUADRO COMPARATIVO DE ALGUNAS LEYES DE RESERVA DE CARGA

PAIS	DECRETO No.	REGLAMENTACION DECRETO No. Y FECHA	CARGA RESERVADA & SEGUN CLASE	REQUISITOS PARA CONSIDERAR UN BUQUE BANDERA NACIONAL	ORGANISMO REGULADOR
COLOMBIA	944 29-IV-66	2108 de 21-VII-69	50% para toda clase de carga.	Matrícula colombiana propietario; -persona natural Colombiano. -persona jurídica 51% capital Nal.	Dirección General Marítima y Portuaria.
VENEZUELA	LEY del 23-VII-73	1570 de 9-I-74	General 50% Petróleo: inicialmente 10% hasta completar el 50%	Matrícula venezolana Propietario: -Persona natural Venezolano -Persona jurídica 80% capital Nal.	Ministerio de Comunicaciones.
ECUADOR	523 del 28-IX-70	100 de 1-II-72	General: 30% Refrigerada: 20% Granel: 30% Petróleo: 50%	Matrícula ecuatoriana Propietario: -Persona Natural Ecuatoriano -persona jurídica 51% capital Nal.	Dirección de Marina Mercante y Litoral.
CHILE	12041	466 de 21-V-74	50% para toda clase de carga.	Propietario: -persona Natural Chilena. -persona Jurídica 75% capital Nal.	Dirección del litoral y Marina Mercante Secretaría de Transportes del Ministerio de Obras Públicas.

Señor
JEFE DE IMPORTACIONES Y/O EXPORTACIONES
L. C.

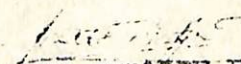
Estimado señor:

Con el fin de cumplir los requisitos exigidos por la Universidad Jorge Tadeo Lozano para optar el título de Economistas, un grupo de estudiantes decidimos realizar una investigación sobre el tema denominado "El Transporte Marítimo Nacional dentro de la estructura económica del país".

En nuestro deseo de obtener un indicador real acerca de algunos aspectos tratados en el tema, mediante la opinión de los principales usuarios, agradeceríamos altamente tuviera usted la gentileza de contestar en forma breve las siguientes preguntas:

- A) Qué Empresa o empresas utiliza usualmente para el transporte de sus mercancías? Sírvasse indicar las principales razones que influyen en la selección.
- B) Considera que los fletes cobrados están de acuerdo con el servicio prestado?
- C) Qué opinión tiene sobre los servicios portuarios?

Agradezco de antemano, en nombre de mis compañeros y en el mío, la atención que pueda prestar a esta solicitud. Sin otro particular y esperando nos envíe su respuesta en el sobre adjunto, a más tardar el día 22 de Octubre me suscribo de usted atentamente,


JORGE CHIAPPE E.

ANEXO C

BIBLIOGRAFIA.

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

Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, Revista de la ONU TD/CODE/REV 1 ANEXO 1. Mayo 19 de 1.974.

Aspectos Técnicos de los Sistemas de Transporte de Grandes Contenedores. Revista de la ONU ST/ECA/170 1.974.

El Transporte Marítimo y la Economía Mundial ONU TD/14 1.966.

Economía Marítima Hernández Yzal, Editorial Cadi, Barcelona 1.968.

Revista de la Federación Nacional de Cafeteros No. 13.

Revista de Navenal No. 15

Folleto Conmemorativo del XXV Aniversario de Flota Mercante Grancolombiana 1.971

Informes de Labores de la Gerencia de Flota Mercante Grancolombiana 1.947 a 1.973.

Criterios Básicos para definir una Política de Fomento a la Marina Mercante Colombiana. Dirección General Marítima y Portuaria OPLAN 003-1.973.

Algunos Aspectos Jurídicos y Económicos de la Flota Mercante Grancolombiana Tesis de Alberto Arango M. Universidad Javeriana 1.965

Boletín informativo de Colpuertos 1.967 - 1.972.

Estatutos del Cutma

La Marina Mercante Iberoamericana. Anuario 1.966 Buenos Aires.

Aspectos Legales de la Discriminación de Bandera de Navegación Internacional.
Conferencia dictada por Aldo Mordiglia en Génova 1.965.

Informe del Contralmirante John Hartlee de la Comisión Federal Marítima de
los Estados Unidos al Comité de Comercio del Senado Norteamericano 1.966.

Repercusiones Sociales de los Nuevos Métodos de Manipulación de cargas en
los puertos. Conferencia Internacional del Trabajo 57a. Reunión Ginebra 1.972.

Cuentas Nacionales de Colombia 1.963 - 1.972. Banco de la República.

Shipping and Trade News. Periódico publicado en Tokio Diciembre 1.974.

Anuario de Comercio Exterior Colombiano. DANE 1.963 - 1.972

Anuario de Transporte y Comunicaciones. DANE 1.969 - 1.972

Establecimiento o Expansión de Marinas Mercantes en los países en desarrollo.

ONU/TD/26/REV 1/1.968.

Cargo Systems. The Journal of Ichca (International cargo handling coordination association) varios números.

Revista Alamar años 1.969 - 1.972.

Boletín Mensual Estadística DANE - Varios números.

Leyes de Reserva de Carga y Decretos Reglamentarios de: Colombia-Perú-Ecuador
Chile-Venezuela.

Containerisation International. Varios números.

Colombia dentro de las Organizaciones Marítimas Internacionales. Tesis de
Gladys Pulecio de Guarín. Universidad Jorge Tadeo Lozano 1.969.

Port Operations in the Netherlands. Peter de Raat. Projects Officer of The
Research and Development Department of Thomse'n Havenbedrijf N.V. 1.968.

Estudio Económico de América Latina. ONU 1.948.

El Transporte en América. ONU 1.965.

Reglamentación de las Conferencias Marítimas ONU TD/104/REV 1 1.972.

Hablando con franqueza sobre las Tarifas de Fletes. publicación de la Asocia-
ción de Conferencias Latinoamericanas de fletes 1.970.

Comercio Internacional. Carlos Lleras Restrepo (INCOLDA).

Archivo de: Federación Nacional de Cafeteros. Flota Mercante Grancolombiana.
Instituto de Fomento Industrial.

Suplemento de la Revista Comercio Exterior de México 1.964.

Men Ships and the Sea. Captain Alan Villers.

T UNIVERSIDAD DE NARIÑO

386.1 Inventario: 212998

T772 Autor: Alférez V., Gerardo y otros

Ej.1 Título: El transporte marítimo nacional
dentro de la estructura ...

Fecha Dev.	Nombre	Carnet



T
386.1
T772
Ej.1

212998

Universidad de Nariño
Pasto (Nariño)

Universidad de Nariño
BIBLIOTECA
ALBERTO QUIRÓZ GUERRERO

212998-3