



NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



CCE/SC.3/GGTM/II/4
TAC/LAT/88
13 de agosto de 1968

ORIGINAL: ESPAÑOL

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
COMITE DE COOPERACION ECONOMICA
DEL ISTMO CENTROAMERICANO
SUBCOMITE CENTROAMERICANO DE TRANSPORTES

Grupo de Trabajo sobre Transporte
Marítimo y Desarrollo Portuario
Segunda Reunión
Guatemala, 9 al 14 de septiembre de 1968

FUNDAMENTOS PARA CONSTITUIR UNA ASOCIACION
CENTROAMERICANA DE ARMADORES

Documento preparado para el Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y
Desarrollo Portuario por el señor Gonzalo Andrade Geywitz, Experto
Regional de la Oficina de Cooperación Técnica de las Naciones Unidas.

Este informe no ha sido aprobado oficialmente por la Oficina de Cooperación Técnica de las Naciones Unidas, la que no comparte necesariamente las opiniones aquí expresadas.

INDICE

	<u>Página</u>
1. Antecedentes	1
2. Consideraciones generales	2
3. El transporte marítimo en el Istmo Centroamericano	5
4. Política sobre transporte marítimo, fluvial y lacustre de la ALALC	7
5. Posibilidades de creación de una flota mercante del Istmo Centroamericano	8
<u>Anexo</u>	
Anteproyecto de estatutos de la Asociación Centroamericana de Armadores	11



1. Antecedentes

En la primera reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario del Subcomité Centroamericano de Transportes, celebrada en San Salvador, El Salvador, del 13 al 18 de noviembre de 1967, fue aprobada la resolución 2 (GTTM) sobre transporte acuático. En ella se acordó recomendar a los gobiernos centroamericanos la adopción de una política conjunta de transporte marítimo que asegure la eficiencia de las flotas nacionales y regionales, así como una participación sustancial de las mismas en el tráfico de altura de la región. Fueron varias las consideraciones que se planteó este Grupo de Trabajo para llegar a esa conclusión.

Se reconoció, por una parte, que el comercio internacional ha constituido uno de los factores determinantes del desarrollo regional y que el establecimiento del Mercado Común Latinoamericano habrá de incrementar, en forma creciente, las corrientes del comercio intrazonal. De la misma manera, se puso de manifiesto que las actuales presiones sobre la balanza de pagos, se han visto acentuadas por el aumento de los pagos de servicios navieros de banderas extrazonales y la muy limitada participación que a la fecha tienen las flotas centroamericanas en el transporte de carga internacional. Se señaló, por otra parte, la escasa medida en que se han aprovechado las ventajas que este medio de transporte ofrece para facilitar el comercio intercentroamericano, y la conveniencia de fomentar las actividades de navegación en consonancia con el esfuerzo que el sector público ha dedicado al mejoramiento de los puertos.

La resolución de referencia propende al fortalecimiento de las flotas marítimas regionales, alentando para ello el mejoramiento de las empresas navieras centroamericanas, con miras a la formación de una flota conjunta; política que debería estar apoyada con créditos regionales e internacionales y con medidas legales tendientes a la creación de un sistema regional de reservas de carga que, al mismo tiempo, protejan el desarrollo de dicha flota.

La mencionada resolución tiene también por objeto impulsar el desarrollo del cabotaje regional, proporcionándole la prioridad adecuada dentro de los programas de fomento de los transportes, simplificando los trámites y procedimientos aduaneros (así como los de los servicios que tengan ingerencia o control sobre estos tráficos) y estableciendo tarifas portuarias preferenciales para las naves que efectúen el cabotaje regional.

Finalmente, en la resolución se apoya la amplia utilización de la navegación fluvial, mediante el desarrollo de proyectos conjuntos de esta clase de transporte en la región centroamericana.

Para el mejor cumplimiento de estos fines, el Grupo de Trabajo estimó indispensable la constitución de una Asociación de Armadores en el Istmo Centroamericano, que incluiría entre sus objetivos la creación de mecanismos de coordinación y de cooperación regional y el establecimiento de vínculos con otros organismos similares de América Latina --como la ALAMAR-- y del resto del mundo.

A dicho objetivo responde la preparación de este documento, que la secretaría de la CEPAL presenta al Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, en su segunda reunión. Incluye un anexo que contiene un anteproyecto de estatutos, elaborado teniendo en cuenta los de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) y de la Asociación Nacional de Armadores de Chile (ANA), y adaptado a las características y necesidades de los países centroamericanos.

2. Consideraciones generales

Diversos estudios, realizados por la Comisión de Transporte Marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, han permitido comprobar el desequilibrio pronunciado que existe entre el porcentaje del comercio mundial que corresponde a los países en desarrollo y la proporción del tonelaje de transporte marítimo de que son propietarios. Los países en desarrollo poseían el 6.8 por ciento de la flota mercante mundial en 1966 y en 1965 su participación --por el peso-- en el comercio mundial representó el 58.3 por ciento de las mercancías cargadas y el 14.2 por ciento de las descargadas, por ejemplo. La flota mercante mundial sigue

/perteneciendo

perteneciendo principalmente a un pequeño grupo de países desarrollados, a pesar de que en los últimos veinte años diversos factores hayan contribuido a la creación de flotas mercantes en países que no contaban con una tradición naviera. Entre ellos cabe señalar: a) la perturbación del servicio de transporte marítimo provocada por la retirada del tonelaje del tráfico comercial durante la segunda guerra mundial; b) los problemas de balanza de pagos en los años que siguieron a dicho conflicto, que fomentaron el ahorro de divisas y determinaron la terminación de un gran número de acuerdos comerciales de carácter bilateral que contenían, en su mayoría, una cláusula relativa al transporte marítimo; c) la independencia de territorios coloniales, que provocaron en ellos el consiguiente despertar de la conciencia nacional, y d) las actividades de países con ingresos por habitante insuficientes para desarrollar y diversificar sus economías.

Existe acuerdo general en que el desarrollo de los medios adecuados de transporte entre un país, sus fuentes de suministro y sus mercados, es esencial para que puedan lograrse todas sus posibilidades de crecimiento, y también en que el establecimiento o la expansión de una marina mercante estaría justificado por la razón económica de obtener un aumento del nivel de ingreso real del país que dispusiera de ella.

Además de los efectos directos, la creación de una flota produciría efectos indirectos que han sido señalados en varios estudios de la UNCTAD. Entre ellos figuran los siguientes:

a) Eliminación de la perturbación de los servicios durante un conflicto armado

Los países en desarrollo que utilizan exclusivamente servicios de transporte marítimo propiedad de países desarrollados, han experimentado serias perturbaciones en su comercio exterior durante los conflictos armados al suprimirse servicios o requisarse los barcos para usos de guerra, y aumentar las tarifas de fletes a causa de las dificultades y los peligros de la navegación. Aunque las flotas nacionales podrían igualmente elevar las tarifas de servicio durante períodos bélicos, el hecho no tendría por qué repercutir adversamente en la balanza de pagos de los países a que pertenecieran.

(b) Reducción

b) Reducción de la dependencia económica

Diversos países en desarrollo han expresado en las reuniones de la UNCTAD las dificultades que se derivan de su absoluta dependencia del transporte marítimo extranjero. Por ese motivo la fijación del nivel y de la estructura de los fletes y los servicios se encuentra en manos de organismos y personas sobre los que el país interesado no ejerce control alguno.

c) Influencia en las decisiones de las conferencias navieras

Los países en desarrollo --que dependen para su comercio exterior de los servicios de conferencias extrazonales-- apenas han tenido intervención en las decisiones sobre tarifas, regulación de salidas, tipos de barcos, estructuras de costos, etc., que establecen las conferencias navieras. Se estima que la existencia de flotas nacionales permitiría a los países que dispusieran de ellas ser escuchados en las conferencias y obtener un trato más equitativo y favorable.

d) Integración económica

En países de extenso litoral, de territorio accidentado o constituido por zonas disgregadas, como los archipiélagos, una flota mercante nacional que comunicara adecuadamente sus diversas regiones, contribuiría notablemente a la integración económica nacional.

En los países donde se desea perfeccionar un área económica integrada, la cooperación regional en el establecimiento de una compañía de transporte marítimo, de propiedad conjunta, capaz de atender las necesidades comerciales de los distintos países que la constituyesen, permitiría eliminar desventajas que son insuperables para un país solo porque se encuentra en la imposibilidad de aprovechar las economías de escala que hacen posible la explotación de líneas regulares de buques.

e) Fomento de las exportaciones

El comercio entre dos países no puede efectuarse cuando no existen medios de comunicación entre ellos. El establecimiento de servicios

marítimos viene a ser, por lo tanto, la condición necesaria para que el comercio exterior pueda desarrollarse. Una flota nacional o regional contribuiría, por consiguiente, a promover el comercio internacional del país o de la región, que dispusiera de ella.

f) Diversificación del empleo

Es importante para los países en desarrollo diversificar sus posibilidades de empleo. A ello contribuiría el establecimiento de una marina mercante nacional aunque sus repercusiones globales en este sentido no tendrían gran importancia.

g) Mejoramiento de la balanza de pagos

La industria del transporte representaría, además, un medio de obtener importantes ahorros de divisas para un país en desarrollo, por ser frecuentes los saldos desfavorables en sus cuentas de transporte marítimo, derivados del pequeño porcentaje del tonelaje mundial que manejan.

3. El transporte marítimo en el Istmo Centroamericano

A pesar de que las vinculaciones de Centroamérica con el resto del mundo son cada día más amplias, y más del 82 por ciento del volumen total de su comercio exterior se moviliza por vía acuática, la participación que corresponde a las flotas centroamericanas en el comercio marítimo internacional apenas llega en la actualidad a un 7 por ciento.

Dentro de las importantes variaciones que experimentan las corrientes de comercio, correspondió a los Estados Unidos en 1966 el primer lugar en el volumen de exportación centroamericana, con aproximadamente un 52 por ciento, seguidos de Europa (21.2 por ciento), Asia (15 por ciento), y Sudamérica y el Caribe (5.8 por ciento). En el mismo año de 1966, el esquema variaba sustancialmente en lo que respecta al volumen de importaciones. La participación de Sudamérica y el Caribe ascendió al 48.5 por ciento, siguiéndoles la de los Estados Unidos (25.9 por ciento), la de Europa (17.7 por ciento) y la de Asia (3.3 por ciento).

/Todo ello

Todo ello ha contribuido a que las flotas mercantes de Centroamérica hayan sido precarias, con la sola excepción de la de Nicaragua. En 1967 la situación era la siguiente:

a) Guatemala disponía de la Flota Mercante Gran Centroamericana, S.A., (FLOMERCA), con un activo de dos barcos propios de pequeño tonelaje (1 816 toneladas cada una) y un número de barcos arrendados variable. Efectúa un servicio quincenal a Nueva York, con escalas en los puertos centroamericanos de Matías de Gálvez, Barrios, Cortés y La Ceiba, y los norteamericanos de Miami, Newport, Baltimore y Nueva York, así como un servicio semanal al Golfo de México con escalas en Matías de Gálvez, Barrios, Cortés Nueva Orleans y Houston.

b) El Salvador carece de marina mercante de altura.

c) Honduras no disponía de marina mercante propia de ultramar; contaba con un número indeterminado de barcos extranjeros amparados bajo su bandera (de conveniencia o "de sombra").

d) En Nicaragua, la Marina Mercante Nicaragüense, S.A. (MAMENIC LINE) poseía 5 barcos con un total de 15 875 toneladas y un número apreciable de barcos arrendados, con un promedio aproximado anual de 30 naves y unas 200 000 toneladas a flote. La organización de esta Compañía es excelente. Realiza mensualmente un servicio a puertos europeos; dos, al Golfo de México; tres, a puertos norteamericanos y uno, a Puerto Rico. Pertenece a la Conferencia Naviera "WITAS" (The Association of West India Transatlantic Steam Ship Lines, London) y a la Associated Latin-American Freight Conference (Nueva York). Entre 1964 y 1967 transportó un promedio anual aproximado de 400 000 toneladas.

e) En Costa Rica existe la empresa naviera Transportes Interoceánicos Centroamericanos, S.A. (TICA LINE) que no posee tonelaje propio pero tiene ocho barcos arrendados, con un total de 12 500 toneladas, bajo abanderamiento holandés. Efectúa un viaje semanal desde Nueva York y puertos de la costa atlántica de los Estados Unidos a diversos puertos centroamericanos y dispone de una eficiente organización administrativa.

f) Panamá acoge bajo su bandera barcos principalmente extranjeros amparados en las leyes panameñas que permiten el abanderamiento de conveniencia o "de sombra".

En las circunstancias anotadas, la participación de las flotas del Istmo Centroamericano en un comercio exterior que se acerca a los 8 millones de toneladas, resulta insignificante.

4. Política sobre transporte marítimo, fluvial y lacustre de la ALALC

Los Ministros de Relaciones Exteriores de las partes contratantes del Tratado de Montevideo formularon una declaración sobre la política de transporte marítimo, fluvial y lacustre de la ALALC, que, entre otros, expresa como sus principales objetivos:

"Estimular el mantenimiento y promover el desarrollo de las marinas mercantes de los países de la ALALC, formadas por buques modernos, adecuados a sus tráficos y cargas y construidos preferentemente en astilleros de la zona; que pertenezcan a empresas navieras de propiedad, en su mayor parte, de personas naturales o jurídicas, nacionales del país de la bandera o de consorcios de dos o más países de la zona; que sean operados bajo pabellón de un país de la zona y cuyos capitanes y la mayoría de la tripulación tengan la nacionalidad del país correspondiente.

"Asegurar a los buques nacionales de los países de la ALALC el transporte preferente, en igualdad de derechos y tratamiento, de una cuota sustancial de las cargas de intercambio intrazonal. Las reservas de carga se harán en forma multilateral y su implantación será gradual, tanto en el tiempo como en el volumen que represente.

"Tratar que las marinas mercantes de los países de la zona tengan la capacidad necesaria para atender el transporte de su intercambio zonal y de una parte sustancial de su comercio exterior, procurando asegurar la corriente normal y continua de sus exportaciones e importaciones, mediante servicios eficientes y adecuados que contribuyan al desarrollo económico de sus pueblos.

"Actuar de consumo para defender la política común de transporte, proteger el desarrollo de las flotas mercantes de los países de la zona y procurarles una participación adecuada en su intercambio mundial. Para tal efecto, los países de la ALALC procederán a establecer consultas inmediatas con el fin de actuar conjuntamente ante terceros, en todos los aspectos relacionados con la aplicación de los principios contenidos en esta declaración".

Esta política y estos acuerdos se han traducido, a través de diversos tipos de subsidios financieros y de preferencias, en un incremento notable de las marinas mercantes de los países signatarios y en una participación cada vez mayor en los tráficos de exportación e importación de los mismos.

/Se comprueba

Se comprueba así que cuando un país o una región crean ciertas seguridades para el comercio marítimo que realizan naves propias y otorga determinados estímulos a esa actividad, se logra expansionarla en forma notable.

El interés por el transporte marítimo en los países miembros de la ALALC dio origen a la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), organismo que ha influido destacadamente en la promoción de las marinas mercantes de la región y en el establecimiento de una política sobre dichas actividades, y ha participado activamente en la conferencia multinacional que firmó en Montevideo el Convenio de Transporte por Agua. El mencionado convenio, además de reservar esta clase de comercio a los buques nacionales de las partes contratantes, dispone la creación de conferencias navieras latinoamericanas que, con la activa colaboración de ALAMAR, se espera entren en funcionamiento a corto plazo.

5. Posibilidades de creación de una flota mercante del Istmo Centroamericano

En diversos estudios de la UNCTAD se señala que, dentro de una política general de crecimiento, son poderosos los motivos para realizar inversiones en la actividad del transporte marítimo, y se afirma repetidamente que debe considerarse indispensable contar con los medios de comunicación adecuados para el logro de éste objetivo.

Un acuerdo regional sobre la materia contribuiría a superar los inconvenientes que la explotación de líneas regulares implica para un solo país, al impedirle aprovechar las economías de escala.

Por las características de las corrientes de comercio que llegan a Centroamérica y parten de la región, a que se hace referencia en líneas anteriores, las mejores posibilidades de la inversión en el transporte marítimo se derivarían de la entrada en el mercado con líneas de navegación regulares --que formasen parte de conferencias navieras, especialmente latinoamericanas-- y de operaciones de mercado libre con buques cisterna-graneleros para el tráfico de petróleo y de mercancías a granel.

Las ventajas que supondría para la integración centroamericana y para la convergencia del MCCA con la ALALC, disponer de una marina mercante propia, aconsejan impulsar regionalmente una política de asistencia al transporte marítimo, basada en subsidios de construcción y explotación, condiciones tributarias favorables, acuerdos preferenciales sobre reservas de carga (de acuerdo con la capacidad disponible), formación y capacitación de oficiales y tripulaciones, etc. Lograda la creación de una marina mercante regional, y cuando la misma estuviera sólidamente constituida, no convendría llevar al extremo una política de preferencias y subsidios que condujera a la aplicación de represalias por los países marítimos que se considerasen afectados. En términos generales, tal vez pudiese resultar preferible la concesión de subsidios al otorgamiento de preferencias, porque en el primer caso es más fácil determinar los costos y someterlos a un control razonablemente estricto, y no se perturba la estructura de los servicios del transporte marítimo.

Si no se promueve, inicialmente, una política de ayuda en esta materia, y las flotas actuales se mantienen en el nivel en que se encuentran, los países centroamericanos pueden verse en dificultades para atender, con naves propias, el intercambio al que la convergencia con la ALALC habrá de dar lugar.

La existencia de una flota regional permitiría, en cambio, influir en las conferencias navieras así como en la política de fletes marítimos para la región que observan, donde no se tienen presentes las mejoras efectuadas en las terminales portuarias, lo cual podría, a su vez, desalentar nuevas inversiones en este campo.

Hasta la fecha, todas las mejoras realizadas --físicas, de carácter administrativo y operacional-- sólo se han traducido en ventajas para los armadores extranjeros miembros de las conferencias extrazonales que sirven a los países del Istmo.

Las posibilidades de complementación económica entre México y Centroamérica, y el proceso de convergencia del Mercado Común Centroamericano con la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, abren perspectivas a

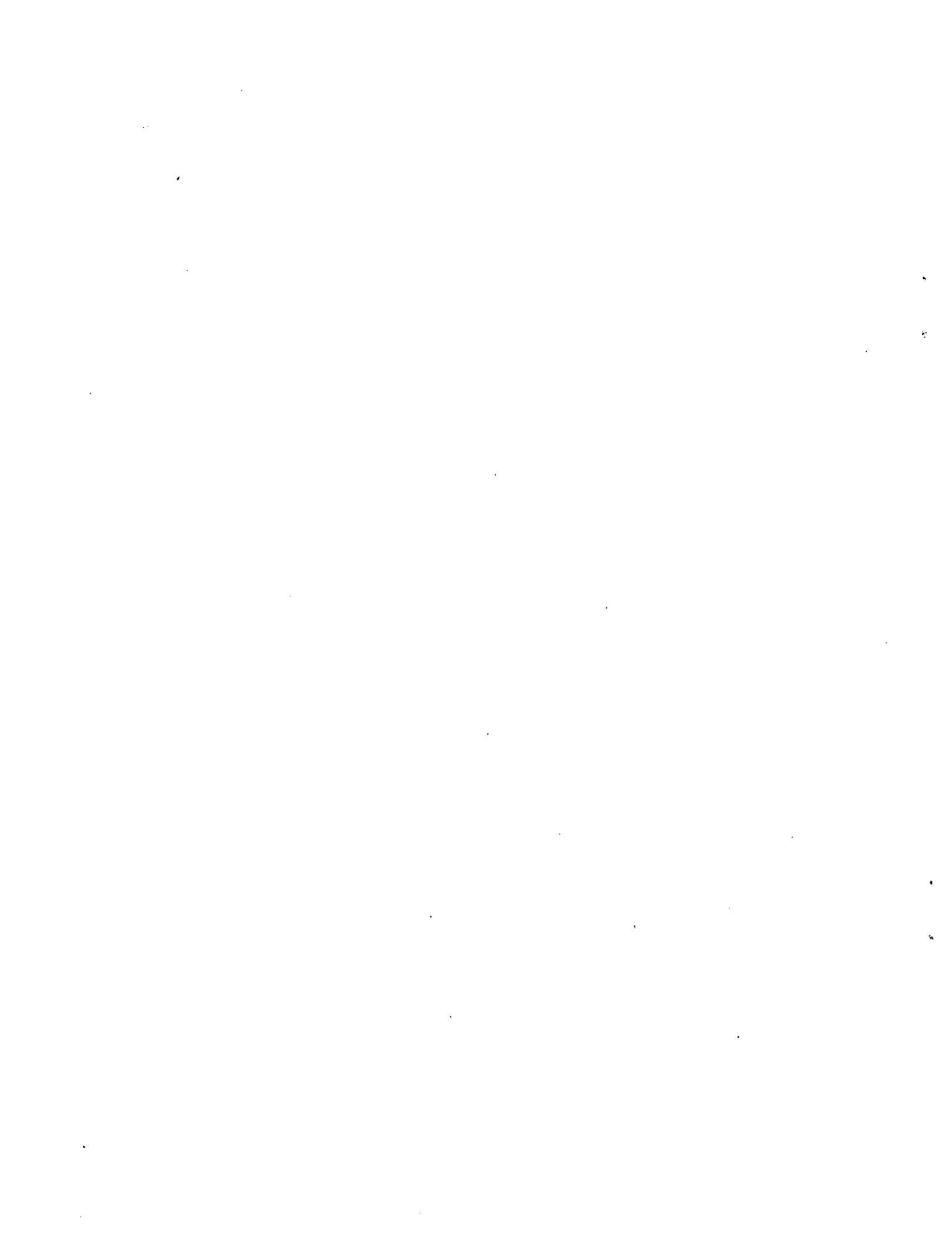
una adecuada participación en el intercambio intrazonal y en el comercio exterior por vía marítima para una marina mercante centroamericana.

Todas las anteriores consideraciones y, en especial, la obtención de un ahorro en divisas, el establecimiento de una nueva fuente de empleo y de diversificación industrial, y el impulso de actividades productivas que tendrían mayores posibilidades de colocar sus productos de exportación en los mercados tradicionales, aconsejan el fomento de la actividad del transporte marítimo.

Los armadores del Istmo Centroamericano son los más directamente interesados en que este propósito se lleve a cabo, y podrían iniciar el estudio de una complementación y coordinación de las tres flotas que existen en la actualidad como primer paso para alcanzar, en un futuro próximo, los objetivos que han quedado señalados. Al logro de estos fines contribuirá sustantivamente la creación de una Asociación de Armadores en el Istmo Centroamericano, cuyos principales lineamientos se esbozan en un proyecto de estatutos que figura como anexo a este documento.

Anexo

ANTEPROYECTO DE ESTATUTOS DE LA ASOCIACION
CENTROAMERICANA DE ARMADORES



Título Primero

Constitución, domicilio y duración

Artículo 1

Se constituye la Asociación Centroamericana de Armadores, formada por las empresas navieras centroamericanas que se dediquen al comercio marítimo mediante la operación de barcos propios o arrendados.

Artículo 2

La Asociación tendrá su sede y domicilio en la ciudad de Sin perjuicio del domicilio legal, podrán establecerse sedes locales donde se estime conveniente.

Artículo 3

Tendrá una duración de años y podrá prorrogarse. Su disolución podrá ser acordada por los dos tercios de sus miembros y el acuerdo respectivo causará efecto doce meses después de haber sido adoptado.

Título Segundo

Objeto

Artículo 4

La Asociación no persigue fines de lucro y tiene por objeto:

a) Promover una política tendiente a procurar el desarrollo e intensificación del transporte marítimo, fluvial y lacustre entre los países centroamericanos, aumentando su eficiencia y rendimiento para contribuir al intercambio zonal y cooperar a la formación y extensión de sus mercados;

b) Colaborar con el Programa de Integración Centroamericana y con la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, a base del perfeccionamiento constante de los medios y condiciones del transporte marítimo

c) Propender

c) Propender a la coordinación de sus efectivos a flote con la Asociación Latinoamericana de Armadores, con miras a integrar Conferencias Navieras Latinoamericanas que satisfagan los requerimientos de transporte marítimo que la región precise;

d) Realizar estudios e investigaciones sobre los problemas relacionados con las actividades del comercio marítimo, fluvial y lacustre, así como con las terminales portuarias de la región, con miras a su perfeccionamiento y a una rebaja de sus costos;

e) Estimular, proteger y representar, ante quien corresponda, los legítimos intereses de sus asociados, así como defender sus derechos frente a medidas que puedan afectarlos, individual o colectivamente;

f) Procurar y facilitar el intercambio de información y experiencias que tiendan a mejorar el rendimiento y la calidad de los transportes marítimos, fluviales y lacustres zonales y de ultramar, de los servicios portuarios y de los transportes interiores que sirvan los accesos portuarios;

g) Representar a sus asociados ante los poderes públicos, organismos estatales y entidades gremiales, tanto en sus respectivos países como en el extranjero, apoyando, a solicitud de los mismos, sus gestiones ante los gobiernos tendientes al fomento y desarrollo de las marinas mercantes centroamericanas de preferencia cuando dichas gestiones se encaminen a procurar el logro de los objetivos de la Asociación;

h) Prestar a sus asociados servicios de información estadística, atender consultas sobre los problemas que les afecten, y representarlos judicialmente en los asuntos que los mismos le encomienden.

Título Tercero

De los socios

Artículo 5

Serán miembros de la Asociación Centroamericana de Armadores las empresas navieras centroamericanas cuya solicitud de ingreso haya sido aprobada por el Directorio.

Artículo 6

Para adquirir el carácter de asociado se requiere:

- a) Ser armador nacional de algún país centroamericano;
- b) Efectuar el transporte marítimo, fluvial o lacustre, de carga o de pasajeros;
- c) Ser dueño de una o más naves matriculadas definitivamente en algún país centroamericano y tener título de propiedad registrado, conforme a la respectiva legislación;
- d) En el caso que todas sus naves sean arrendadas y con abanderamiento extrazonal, formalizar la adquisición de una o más naves y proceder a su abanderamiento en algún país centroamericano dentro del plano de un año;
- e) Emplear en todas sus naves a un capitán, oficiales y una mayoría de tripulantes del país de la bandera o de un país centroamericano o latinoamericano, habilitados por autoridades competentes. Sólo en el caso de que no hubiere en el área oficiales y tripulantes disponibles o existieran dificultades para la contratación de personal latinoamericano, previa certificación que lo acredite, extendida por las autoridades correspondientes, podrán tripularse sus barcos con personal extranjero.
- f) Utilizar el idioma español en las órdenes de mando verbal y escritas que se imparten en sus barcos, así como en las anotaciones, libros y documentos que en los mismos se exijan;

La solicitud de ingreso deberá contener una declaración del postulante en la que se consigne su conocimiento y aceptación de los estatutos y se acepte el cumplimiento de los requisitos que este artículo señala. El Directorio de la Asociación queda autorizado para requerir de las autoridades competentes del país de que se trate, si así lo estima necesario, una certificación que acredite que los requisitos a que se ha hecho referencia han sido plenamente satisfechos por la empresa naviera centroamericana de que se trate.

Artículo 7

El postulante cuya solicitud de ingreso haya sido rechazada sólo podrá volverla a presentar al haber transcurrido un año desde la fecha de su

/rechazo

rechazo. Podrá apelar de una decisión contraria del Directorio en una asamblea general ordinaria, requiriéndose la aquiescencia de dos tercios de los asistentes para aceptarla,

Artículo 8

Para los efectos indicados en el artículo 6, se considerará armador nacional al que reúna los siguientes requisitos:

- a) Si se trata de un solo propietario, deberá ser nacional de un país centroamericano;
- b) Si se trata de dos propietarios, más de la mitad de la nave deberá pertenecer al nacional del país centroamericano respectivo;
- c) Si los propietarios de la nave son una sociedad de personas, la misma deberá estar constituida de acuerdo a las leyes del país de la bandera, tener su domicilio en dicho país y pertenecer la mayoría del capital a nacionales de algún país centroamericano;
- d) Si se trata de una sociedad de capitales, deberá estar constituida conforme a las leyes del país de la bandera de la nave, tener en él su sede, y constituido por nacionales del país centroamericano de que se trate, la mayoría del capital y del directorio.

Artículo 9

Son derechos de cada asociado:

- a) Participar en las reuniones generales, personalmente o por medio de un representante debidamente acreditado en las condiciones que se determinen;
- b) Requerir la intervención de la Asociación en cualquier asunto que le afecte y corresponda a los objetivos señalados en sus estatutos;
- c) Solicitar de la secretaría de la Asociación los datos que le sean necesarios;
- d) Gozar, en general, de todos los servicios que la Asociación preste.

Artículo 10

Son obligaciones de los socios:

- a) Cumplir con los estatutos, resoluciones, acuerdos o recomendaciones que procedan del Directorio o de las asambleas generales;
- b) Concurrir a las asambleas y cancelar oportunamente las obligaciones financieras que sean de su cargo;
- c) Prestar la colaboración que le sea requerida, a fin de que la Asociación pueda cumplir debidamente con sus fines;
- d) Mantener informada a la secretaría de la Asociación sobre cualquier novedad que se produzca en su empresa relativa a variaciones en sus tonelajes a flote y otros aspectos de interés general.

Artículo 11

El asociado que desee retirarse deberá dar aviso por lo menos con seis meses de anticipación, debiendo encontrarse al corriente de sus compromisos financieros con la Asociación.

Artículo 12

Perderán la calidad de miembros de la Asociación Centroamericana de Armadores, los que dejen de cumplir cualquier requisito de los señalados en el artículo 6; los que hubiesen renunciado y se les hubiere aceptado la renuncia, y los que hubiesen sido separados por acuerdo unánime del Directorio o por votación de los dos tercios de los asistentes a una asamblea general.

Título Cuarto

Del patrimonio

Artículo 13

El patrimonio de la Asociación estará formado:

- a) Por la cuota inicial que deberá aportar cada socio, cuyo monto fijará la primera asamblea general a propuesta del Directorio;
- b) Por las cuotas mensuales de sus asociados, cuyo monto será fijado por la asamblea general, a propuesta del Directorio, y que podrá ajustarse a las diferentes magnitudes de las empresas con base en sus efectivos a flote, conforme al procedimiento y padrón que se determine;

/c) Por

c) Por las contribuciones, legados, donativos o aportaciones de cualquier especie que se hagan en beneficio de la Asociación, así como por las rentas que su patrimonio pueda producir.

Artículo 14

Las cuotas se pagarán por trimestres anticipados.

Los asociados que se atrasen más de un semestre en el pago de sus cotizaciones, quedarán suspendidos en sus derechos hasta que se pongan al corriente de sus obligaciones.

Título Quinto

De la administración

Artículo 15

La Asociación Centroamericana de Armadores será administrada por los siguientes organismos:

- a) La Asamblea General;
- b) El Directorio; y
- c) La Secretaría General.

Título Sexto

De las asambleas generales

Artículo 16

La Asamblea General está constituida por la reunión de todos los asociados y representa la máxima autoridad de la Asociación. Sus sesiones podrán ser ordinarias o extraordinarias.

Artículo 17

Se celebrará una Asamblea General ordinaria cada año, en el mes que determine el Directorio, y se reunirá cada vez en uno de los países centroamericanos a que pertenezcan sus asociados, iniciándose la rotación por orden alfabético.

/En el

En el caso de que el asociado o los asociados de un determinado país no deseen hacer uso de este derecho, la reunión se llevará a cabo en el país que le siga en el orden determinado.

Artículo 18

Corresponderá a la Asamblea General ordinaria ocuparse de:

- a) Resolver sobre la Memoria y Balance General del ejercicio anterior presentados por el Directorio, con el informe de la respectiva comisión o inspección de cuentas;
- b) Determinar sobre el presupuesto anual de gastos elaborado por el Directorio;
- c) Aprobar el programa anual de labores, con base en el proyecto que deberá presentar el Directorio;
- d) Ratificar el nombramiento de directores y de secretario general y elegir los inspectores de cuentas;
- e) Designar a la Comisión Revisora de Cuentas que deba emitir su dictamen sobre el Balance General que presente el Directorio;
- f) Pronunciarse sobre cualquier otra materia que sea sometida a su consideración por el Directorio y que no competa a una asamblea general extraordinaria.

Artículo 19

Las asambleas generales extraordinarias se celebrarán a solicitud del Directorio o a requerimiento escrito de un tercio de los asociados como mínimo. En la petición deberá indicarse el motivo de la convocatoria.

Artículo 20

Las citaciones a asambleas generales, ordinarias o extraordinarias, serán efectuadas por escrito por el Directorio, mediante carta certificada, expedida con una anticipación de 30 días a la fecha fijada, por lo menos.

Artículo 21

Si en un mismo país hubiere más de un asociado, cualquiera de ellos podrá hacerse representar en una asamblea general otorgando poder escrito, reconocido por el Directorio, a otro asociado del mismo país.

Artículo 22

Para tener derecho a voto los asociados deberán hallarse al corriente de sus obligaciones financieras con la Asociación.

Artículo 23

En las asambleas generales cada asociado tendrá derecho a un voto y los acuerdos se adoptarán por los dos tercios de los miembros presentes, siempre que dicha mayoría represente más de la mitad del tonelaje a flote de porte bruto (dead-weight) registrado en la Asociación.

Artículo 24

El quórum requerido por las asambleas, ordinarias y extraordinarias, en primera convocatoria, será de la mitad más uno de los asociados que representen, por lo menos, el cincuenta por ciento del tonelaje propio de peso muerto registrado. La segunda citación se celebrará a las 24 horas en el mismo lugar con los miembros que asistan, pero los acuerdos quedarán sujetos a la condición establecida en el artículo 23.

Título Séptimo

Del Directorio

Artículo 25

El Directorio estará compuesto de dos representantes de cada uno de los países a que pertenezcan las empresas asociadas.

/Artículo 26

Artículo 26

Habrán dos directores titulares y dos suplentes por cada país. Los suplentes sustituirán a los propietarios en caso de ausencia, impedimento o muerte. Los directores suplentes podrán asistir a las reuniones del Directorio, con los titulares y tendrán derecho a voz, pero no a voto. En estos casos su presencia no alterará para ningún efecto el quórum fijado.

Artículo 27

Para ser director titular o suplente, se deberá ser nacional del país a que pertenezca el armador o la empresa que representa.

Artículo 28

La designación de los directores, a propuesta de cada país, deberá ser ratificada por la asamblea general.

Artículo 29

Los directores, titulares y suplentes se elegirán por dos años para sus respectivos cargos y podrán ser reelegidos. Desempejarán sus funciones a título honorario. Si por alguna causa no se pudiere efectuar la renovación de Directorio en la fecha prevista, el mandato de quienes lo formen se considerará prorrogado hasta que se reúna la primera asamblea general que corresponda.

Artículo 30

El Directorio elegirá de entre sus miembros a un presidente y a un vicepresidente y fijará el orden de precedencia del resto del Directorio. El presidente y el vicepresidente deberán ser originarios de países diferentes.

Artículo 31

El Directorio celebrará dos reuniones anuales, por lo menos, en las fechas y lugares que el mismo Directorio determine, pero de preferencia en el país

/sede de

sede de la Asociación. Si la reunión coincidiera con una asamblea general, se llevará a cabo en el mismo lugar y fecha que la misma se realice.

Artículo 32

El quórum para sesionar será de los dos tercios de sus miembros y los acuerdos requerirán, a su vez, para poder ser adoptados, los dos tercios de los votos de los presentes.

Artículo 33

Cuando el tema a tratar afecte especialmente a un determinado país, no podrá adoptarse acuerdo alguno sin que el mismo o algún representante suyo autorizado se encuentre presente. Si el asunto se relacionase con sanciones a aplicar a un asociado determinado, tales sanciones no podrán acordarse en su ausencia, a menos de que hubiere sido citado, por escrito, con clara indicación del motivo de la reunión.

Artículo 34

El presidente, o un tercio del Directorio en ejercicio, podrán citar o requerir la convocatoria de sesiones extraordinarias.

Artículo 35

El Directorio tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

- a) Administrar los fondos y bienes de la Asociación y adquirir, enajenar o gravar dichos bienes. En ambas actividades deberá dar cuenta y recabar la previa aprobación de la asamblea general;
- b) Adoptar cuantas disposiciones tiendan a lograr los objetivos de la Asociación, de acuerdo con sus atribuciones y con lo que sobre el particular pueda resolver o determinar la asamblea general;
- c) Aprobar la admisión de nuevos socios, para lo que se requerirá la aceptación de los dos tercios de los directores presentes;
- d) Proponer a la asamblea general las cuotas que deberán aportar los asociados;

e) Convocar

- e) Convocar las asambleas generales, acompañando a la respectiva citación los documentos que permiten a sus miembros conocer y estudiar con antelación los problemas a tratar;
- f) Cumplir y hacer cumplir los acuerdos de las asambleas generales;
- g) Presentar a la asamblea general la memoria y el balance que señalen la marcha de sus labores y el estado financiero;
- h) Vigilar el cumplimiento de las obligaciones de los asociados y aplicar sanciones a los que contravengan sus estatutos, reglamentos, resoluciones y acuerdos; en este último caso se requerirá la ratificación de la asamblea general;
- i) Preparar el presupuesto y programa de trabajos anuales y someterlo a la aprobación de la asamblea general;
- j) Designar al secretario general, fijarle su remuneración y retirarle de su cargo. Para este último caso se precisará del acuerdo de los dos tercios de los directores presentes, en reunión especialmente citada al efecto. La designación del secretario general, la remuneración que se le señale y su remoción, deberán ser sometidas a ratificación de la asamblea general;
- k) Preparar los reglamentos internos que puedan requerirse para el mejor desarrollo de las labores de la Asociación;
- l) Proponer a la asamblea general extraordinaria, convocada especialmente al efecto, la modificación de los presentes estatutos;
- m) Nombrar tantas comisiones de estudio como se consideren necesarias para el mejor cumplimiento de los objetivos señalados en el artículo 6;
- n) Actuar como conciliador o árbitro para dirimir las divergencias que pudieran suscitarse entre los asociados, o entre ellos y personas ajenas a la institución, siempre que se solicite su intervención por las partes en controversia;
- ñ) Resolver todo lo que no aparezca contemplado en los presentes estatutos y adoptar cuantas medidas estime pertinentes para el mejor logro de sus objetivos, dando cuenta detallada a la asamblea general de lo actuado en la primera que tenga lugar después de dichos actos.

Artículo 36

El Directorio podrá delegar parte de sus atribuciones en el secretario general; la determinación deberá ser ratificada por la asamblea general.

Título Octavo

Del Presidente

Artículo 37

Corresponderá al presidente presidir las reuniones de Directorio y las asambleas generales, ordinarias y extraordinarias. Será nombrado por dos años en su cargo y podrá ser reelegido.

Artículo 38

Será responsabilidad del presidente velar por el fiel cumplimiento de los estatutos de la Asociación, y por el de las resoluciones y acuerdos dimanados del Directorio y de las asambleas generales.

Artículo 39

El presidente ostentará la representación legal de la Asociación, pudiendo delegar poderes especiales para el cumplimiento de actuaciones judiciales o administrativas.

Artículo 40

En caso de impedimento o de ausencia del presidente, el vicepresidente le reemplazará con todos los derechos y atribuciones. En ausencia de ambos, el Directorio nombrará un presidente interino, que ejercerá el cargo con todas las atribuciones que los estatutos confieren al presidente y mientras dure la ausencia de ambos directivos.

Título Noveno

Del secretario general

Artículo 41

La administración inmediata y directa de la Asociación corresponderá a un secretario general.

Artículo 42

Sin perjuicio de las facultades que el Directorio o las asambleas generales puedan otorgarle, el secretario general tendrá, entre otras, las siguientes atribuciones y obligaciones:

- a) Organizar, vigilar y dirigir los servicios de la Asociación, adoptando todas las medidas que estime necesarias y procedentes para el cumplimiento de los objetivos y propósitos de la Asociación;
- b) Actuar como secretario del Directorio y de las asambleas generales;
- c) Citar a reuniones de Directorio y de asamblea general que disponga el presidente en las fechas que proceda, y cumplir con los acuerdos de las mismas;
- d) Preparar y someter a la consideración del Directorio el programa de trabajo de cada año;
- e) Preparar y someter a la consideración del Directorio el proyecto de presupuesto anual de ingresos y gastos; redactar la memoria anual y presentar el correspondiente balance que deberá cerrarse el de cada año;
- f) Proponer al Directorio la designación del personal administrativo que se precise para la buena marcha de la Asociación; sus salarios, dentro del presupuesto que se apruebe al efecto, y recomendar las sanciones a que los mismos pudieran hacerse acreedores por faltas a las obligaciones que se les señalen;
- g) Firmar, conjuntamente con el presidente, las escrituras públicas y documentos que se estime necesario.

Título Décimo

De la inspección de cuentas

Artículo 43

La inspección de cuentas tendrá como objetivo el control del manejo de fondos realizado por la Asociación.

Artículo 44

El nombramiento de inspectores de cuentas deberá recaer en una firma de reconocido prestigio, no asociada, domiciliada en el lugar de la sede de la Asociación. Podrán ser reelegidos.

Artículo 45

La inspectoría de cuentas deberá presentar, a través del Directorio, un informe anual a la asamblea general ordinaria que deba tratar sobre la materia.

Artículo 46

La inspectoría de cuentas recibirá por su labor la remuneración anual que apruebe la asamblea general.

Título Onceavo

Disposiciones generales

Artículo 47

La Asociación Centroamericana de Armadores se ocupará de establecer vínculos con la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALALAR) con el objeto de coordinar sus tráficos y de participar en las Conferencias de Fletes Latinoamericanos, cuyo "estatuto de padrón" es objeto de estudio en la actualidad.

/Artículo 48

Artículo 48

Las modificaciones a los estatutos o un eventual acuerdo de disolución de la Asociación requerirá el voto de los dos tercios de sus miembros en una asamblea general extraordinaria citada especialmente al efecto.

Artículo 49

Las disposiciones, acuerdos o resoluciones que adopte el Directorio o las asambleas generales no serán obligatorias para los miembros en cuyos países alguna disposición legal nacional se oponga a los mismos. En todo caso, cuando dichos asociados solicitaran que la Asociación realizase gestiones tendientes a lograr que las disposiciones legales referidas admitiesen la posibilidad de cumplir con los acuerdos señalados, las gestiones deberán llevarse a cabo.

Artículo 50

La Asociación Centroamericana de Armadores colaborará con los organismos técnicos de la integración centroamericana en las materias de su especialidad, para lo cual tomará el debido contacto con cada uno de ellos cuando se considere conveniente.

Artículos transitorios

Artículo 1

En la reunión de constitución deberá designarse un Directorio provisional cuyas funciones se darán por concluidas en la Primera Asamblea General Ordinaria, donde quede nombrado un directorio definitivo.

Artículo 2

Se faculta al presidente y al secretario general para que soliciten el otorgamiento de la personalidad jurídica de la Asociación, en la forma que procede de acuerdo con las leyes vigentes en los países centroamericanos. Quedan igualmente facultados para introducir a los presentes estatutos las

/modificaciones

modificaciones que dichas leyes pudieran exigir, siempre y cuando se conserve el espíritu, los propósitos y objetivos de los mismos. En todo caso, las modificaciones deberán ser conocidas previamente por el directorio y aprobadas por éste, debiendo darse cuenta de las mismas en la primera asamblea general que se celebre.

Artículo 3

Sin perjuicio de lo establecido en el inciso d) del artículo 6, cuando un armador centroamericano se viese en la imposibilidad de cumplir dentro del plazo fijado con las exigencias que en el mismo se determinan, deberá ponerlo en conocimiento del directorio, que podrá, en casos justificados, ampliar el plazo señalado hasta el término de 3 años y teniendo presentes las necesidades de formación de personal nacional. La correspondiente solicitud deberá ser elevada dentro de los 60 días de su ingreso a la Asociación.

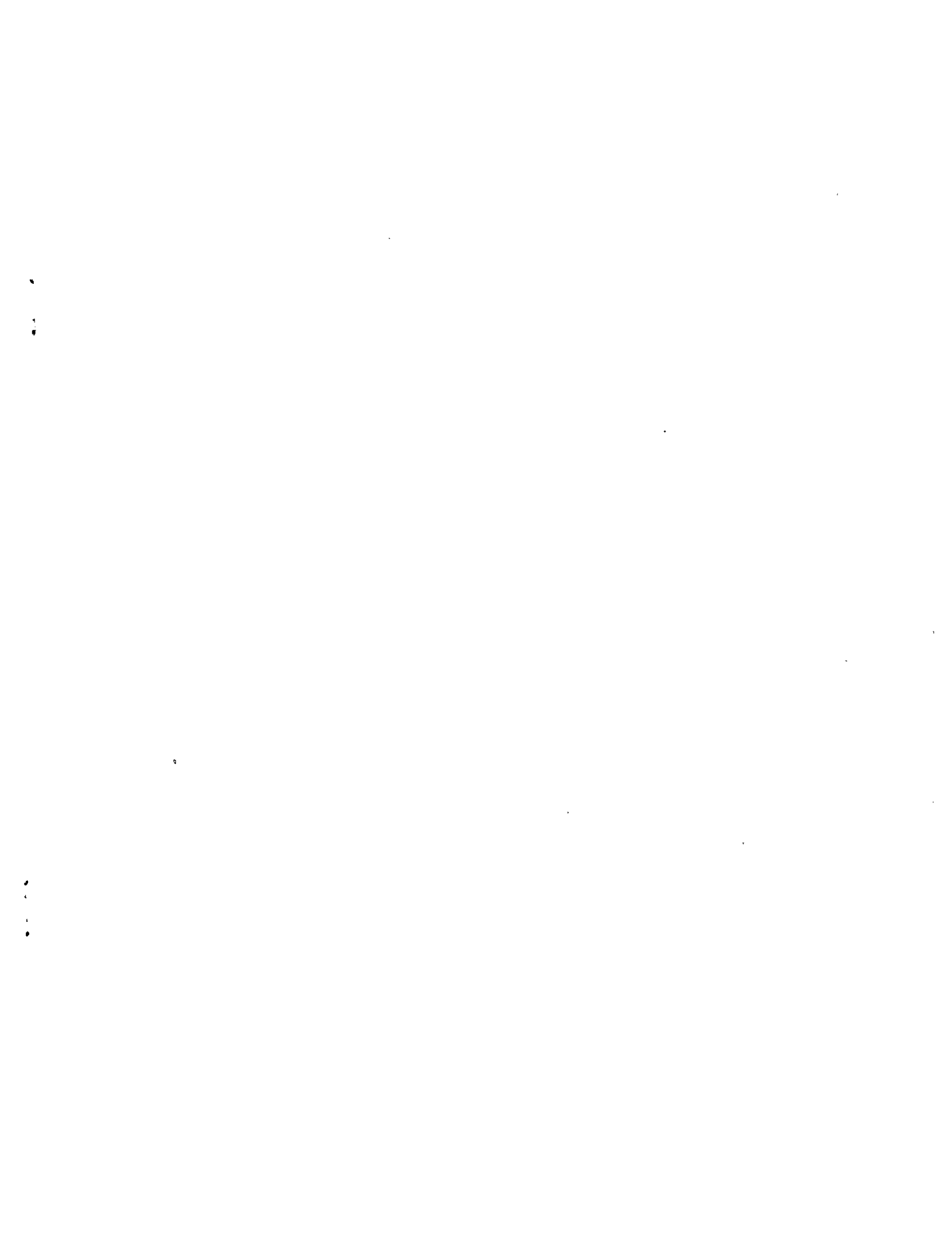
Artículo 4

Hasta que se celebre la primera asamblea general ordinaria, se fijan en carácter provisional, las siguientes cuotas:

- a) Cuota de ingreso de cada asociado;
- b) Cuota mensual de cada asociado , de acuerdo con la

siguiente escala:

<u>Tonelaje de peso muerto</u>	<u>Cuota mensual en US\$</u>
Hasta 5 000 toneladas	
5 001 hasta 10 000 "	
10 001 hasta 20 000 "	
20 001 hasta 30 000 "	
30 001 hasta 40 000 "	
40 001 hasta 60 000 "	
60 001 hasta 100 000 "	
Más de 100 000	



4
5

6
7