



NACIONES UNIDAS
CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



Distr.
LIMITADA
E/CEPAL/L.263/Add.1
7 de octubre de 1982
ORIGINAL: ESPAÑOL

CEPAL

Comisión Económica para América Latina

Convenio IPEA/CEPAL

Proyecto Cooperación Económica y Complementación
Industrial Latinoamericana: Brasil-Grupo Andino



EL TRANSPORTE DE CARGA
ENTRE BRASIL Y LOS PAISES DEL GRUPO ANDINO

VOLUMEN II

Este documento fue preparado por la Oficina de la CEPAL en Brasilia y la División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL, conjuntamente con el Instituto de Planeamiento Económico y Social (IPEA) y la Empresa Brasileña de Planeamiento de Transporte (GEIPOT), ambos del Gobierno de Brasil.

82-8-1913

Introducción

En este volumen se presentan los anexos complementarios del estudio El Transporte de Carga entre Brasil y los Países del Grupo Andino (E/CEPAL/L.263), que fue llevado a cabo dentro del programa de trabajo del Convenio IPEA-CEPAL, como parte del proyecto de Cooperación Económica y Complementación Industrial Latinoamericana.

El Volumen I del Estudio se centra en el análisis de los servicios de transporte internacional de carga, mientras que éste aporta información básica referente a las características de los principales puertos de intercambio, documentación naviera, legislación, encuestas de usuarios, etc. Además presenta una descripción de algunas rutas potenciales que podrían utilizarse en el futuro para incrementar el comercio internacional entre Brasil y los países del Grupo Andino, haciendo uso del Transporte fluvial y carretero en el interior del continente.

Anexo 1

CARACTERISTICAS DE LOS PRINCIPALES PUERTOS DE INTERCAMBIO

A. PUERTOS DE BRASIL 1/

1. Información portuaria sobre Río Grande

a) Características físicas e infraestructura básica

Situado en la margen izquierda del canal del Norte, que une la laguna de los Patos con el océano Atlántico, es el principal puerto del Estado de Río Grande do Sul, del cual moviliza casi la totalidad de la carga de ultramar.

El puerto está constituido por las instalaciones originales, denominadas Porto Velho, y dos ampliaciones sucesivas llamadas Porto Novo y Superporto.

Río Grande está conectado a la red vial del Brasil a través de varias carreteras federales y estatales. El acceso ferroviario al puerto es proporcionado por la Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), en línea sencilla con trocha métrica.

El acceso marítimo presenta como obstáculo natural la barra en la desembocadura del canal del Norte, que limita su profundidad media a 14 m y obliga a continuos dragados.

El puerto de Río Grande está ligado, además, a los sistemas lacustre y fluvial del Estado, a través de una red de navegación interior que comprende la laguna de los Patos y los ríos Jacuí y Taquari.

Cuenta con cinco sitios de atraque en Porto Velho, 12 en Porto Novo y 16 en Superporto; la profundidad media es de 4,5 a 5,5 m en los primeros, de 9 a 10 m en los segundos y entre 12 y 14,5 m en la mayoría de los atracaderos del Superporto. La capacidad de almacenaje es de 53 900 m², de los cuales unos 23 700 m² se utilizan para depósitos de carga general y el resto para cereales a granel, principalmente. Tiene también un patio para contenedores de 18 500 m², con capacidad para 1 250 TEU (Transport Equivalent Unit, unidad equivalente a un contenedor de 20'). El nuevo terminal de trigo y soja de Río Grande, inaugurado en julio de 1981, es la obra mayor en su género en América Latina, con capacidad simultánea de atraque de una nave de 62 500 toneladas de porte bruto (tpb) y otra de 40 000, pudiendo recibir graneleros de hasta 80 000 tpb.

b) Aspectos operacionales

El índice de rendimiento alcanzado en el movimiento de carga general en el puerto de Río Grande, por tonelada/turno/hora en 1980, fue el siguiente:

1/ Informaciones extractadas del documento Influencia dos custos portuarios no preço dos principais produtos de exportação, Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRAS), 1979, y del Anuario Estadístico Portuario 1980, PORTOBRAS, 1981, actualizadas con noticias aparecidas en la revista Portos e Navios, ediciones mensuales de enero de 1980 a febrero de 1982 y complementadas con datos de Fairplay World Ports Directory 1981-1982.

<u>Tipo de carga</u>	<u>Embarque</u>	<u>Desembarque</u>
Carga general surtida	10.8	19.8
Saquería	18.4	17.8
Fardos	9.1	34.1
Paletas	9.0	17.1
Carga pesada	39.3	54.8
Contenedores de 20'	24.7	24.5

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980.

La jornada de trabajo se hace en dos turnos -diurno y nocturno-divididos en varios períodos, entre las 07:00 y las 17:00 horas el diurno común (con períodos de 07:00 a 11:00 y de 13:00 a 17:00 h y una prolongación de 17:00 a 19:00 h) y de 19:00 a 04:00 horas el nocturno común (con períodos de 19:00 a 23:00 y de 00:00 a 04:00 h y de 04:00 a 06:00 h y una prolongación de 06:00 a 07:00 h).

Hay seis feriados nacionales en Brasil: Año Nuevo, 21 de abril (martirio de Tiradentes), 1° de mayo (Día del Trabajo), 7 de septiembre (Día de la Independencia), 15 de noviembre (Proclamación de la República) y Navidad. En Rio Grande se celebran, además, las siguientes fiestas locales: 2 de febrero, Nuestra Señora de los Navegantes; Viernes Santo; 29 de junio, Santo Patrono de la ciudad, y 2 de noviembre, Día de Todos los Santos.

c) Problemas portuarios

No se detectaron problemas portuarios ni se supo de quejas o críticas por las operaciones en el puerto de Rio Grande.

d) Movimiento de carga

La carga movilizada por el puerto de Rio Grande durante los últimos años ha sido la siguiente, en comercio exterior, en toneladas métricas:

<u>i) Tráfico total</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	2 237 725	2 199 727	3 070 925
Exportación	3 822 827	2 970 100	3 836 179

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980.

<u>ii) Movimiento de contenedores</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Número de unidades (TEU) entradas y salidas	8 433	11 836	15 181
Peso de unidades entradas y salidas	38 100	59 693	74 768

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980.

/iii) Tráfico

iii) <u>Tráfico de intercambio con Grupo Andino (ton)</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones del Grupo Andino	10 362	-	-
Exportaciones al Grupo Andino	29 345	7 591	56 297

Fuente: Estadísticas de Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT).

Es evidente el desequilibrio de cargas entre las importaciones de Rio Grande desde los países andinos, que en 1978 fueron la tercera parte de las exportaciones y que desaparecieron los dos años siguientes. Por otra parte, resulta notable la inestabilidad del tráfico de este puerto con los países del Grupo Andino, ya que presenta notorias altas y bajas en su volumen.

e) Servicios marítimos

El tráfico de Rio Grande con Santa Marta y Barranquilla está servido únicamente por la línea colombiana AGROMAR, con La Guaira por la argentina ELMA y con Puerto Cabello por los barcos portabarcas de la Delta Lines, en el Atlántico. En el Pacífico, solamente los buques de Lloyd-Libra Navegação S.A. (LOLISA) tocan en este puerto y hasta 1980 lo conectaban con Antofagasta, Ilo, Callao, Guayaquil y Buenaventura, pero en la actualidad aparentemente tienen limitado su servicio hasta Perú, por problemas con Ecuador y Colombia, debido a la política naviera de estos dos países.

En el capítulo IV del Volumen I se presenta la situación de los servicios marítimos entre Brasil y los países del Grupo Andino, y en el cuadro 11, Servicios marítimos regulares entre principales puertos, se da un detalle de las recargas de cada una de las líneas que sirven los tráficos del Atlántico y del Pacífico. A su vez, en el cuadro 12, Brasil/Grupo Andino: Características de las naves que atienden sus tráficos, 1980, se informa acerca de los nombres, bandera, tonelaje de registro bruto y de porte bruto y año de construcción de cada uno de los buques que durante ese año actuaron en ambos servicios.

Esta nota vale no sólo para complementar la información respecto al puerto de Rio Grande, sino también lógicamente, para los demás puertos brasileños considerados en el presente anexo.

2. Información portuaria sobre Paranaguá

a) Características físicas e infraestructura básica

El puerto de Paranaguá está localizado en la bahía del mismo nombre, en el Estado de Paraná, y es un corredor de exportación con una enorme zona de influencia, no sólo en el importante Estado de Paraná, sino también en los estados de Matto Grosso do Sul, Sao Paulo, Santa Catarina y Rio Grande do Sul, así como en Paraguay. Mantiene un depósito franco para mercaderías de importación y exportación del Paraguay y a través de Paranaguá se exporta gran parte de la soja del país mediterráneo.

El acceso al puerto se hace exclusivamente por el canal de Galheta, dragado a -12 m con 200 m de ancho y aproximadamente 28 km de extensión. Los accesos rodoviarios federales a Paranaguá convergen hacia Curitiba, siendo necesario

/contornar dicha

contornar dicha ciudad para alcanzar el puerto. Existe conexión ferroviaria a través de la RFFSA, con línea simple de trocha métrica. Además, Paranaguá está ligado por navegación interior con Antonina, situado a 12 millas al oeste, en la misma bahía.

Las instalaciones de atraque consisten en un muelle marginal de 2 106 m de largo (cais comercial) y dos atracaderos de 495 m (cais de inflamáveis), el primero con 16 sitios de atraque y el segundo, con tres.

Según el Superintendente de Administración de los puertos de Paranaguá y Antonina, se requiere prolongar el muelle comercial, ampliándolo con dos sitios más de atraque, lo mismo que instalar dos cintas transportadoras de 1 500 ton/h cada una (ship-loaders), con el fin de hacer frente al notable crecimiento de las exportaciones por Paranaguá.^{2/}

A fines de 1980 se inauguró el nuevo silo vertical de 100 mil toneladas, la mayor obra de su género construida en Brasil y uno de los mejor equipados del mundo. Tiene dos silos verticales más, con capacidad para 10 mil toneladas cada uno. Hay 24 almacenes en el área portuaria, once de los cuales se utilizan para depósito de graneles sólidos, y un frigorífico para 2 900 m³ de propiedad del puerto y varios de particulares con capacidad para 15 840 toneladas. Los almacenes pueden acopiar unas 170 mil toneladas y hay unos 60 mil m² de patios para depósitos.

b) Aspectos operacionales

El ritmo de carga y descarga en el puerto de Paranaguá, por tonelada/turno/hora en 1980, fue el siguiente:

<u>Tipo de carga</u>	<u>Embarque</u>	<u>Desembarque</u>
Carga general surtida	18.8	20.3
Saquería	81.7	12.4
Fardos	16.5	24.4
Paletas	16.2	24.2
Carga pesada	12.3	41.4

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980, Indicadores operacionais.

El sistema operacional es el mismo del puerto de Rio Grande, es decir, jornadas de trabajo en dos turnos, diurno y nocturno, con las divisiones indicadas al tratar de dicho puerto.

En 1978 hubo en Paranaguá un 26,4% de tiempo de paralización portuaria en relación con el total de horas de atraque, el 12% del cual correspondió a pérdida de trabajo por lluvia, especialmente entre octubre y marzo.

Los contenedores son descargados por las grúas de portal de 12,5 toneladas o por la maniobra del buque y llevados al depósito especial en que operan dos cargadores de costado de 30 ton.

^{2/} Revista Portos e Navios, octubre de 1980.

c) Problemas portuarios

Debido a la falta de un terminal rodoviario en el puerto de Paranaguá, los camiones se estacionan en las calles de la ciudad, congestionándolas; a veces, la fila de vehículos detenidos se extiende a lo largo de la ruta BR-277, que es el principal acceso al terminal portuario.

Por otra parte, es usual que se formen grandes "colas" (filas) de camiones a la entrada del puerto, debido a problemas de transporte y de almacenamiento, por el crecimiento considerable de las exportaciones a través de Paranaguá, tanto de cereales brasileños como de soja paraguaya. A pesar de la construcción del nuevo silo vertical de 100 mil toneladas, se ha seguido produciendo el problema del embotellamiento rodoviario.

d) Movimiento de carga

Durante los últimos tres años, el puerto de Paranaguá ha tenido el siguiente movimiento de carga de comercio exterior, en toneladas:

i) <u>Tráfico total</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	1 148 616	1 042 338	986 081
Exportación	3 275 681	3 971 962	5 185 822

Fuente: PORTOBRAS, Anuario Estadístico Portuário 1980

ii) <u>Movimiento de contenedores</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Número de unidades (TEU) entradas y salidas	4 690	3 715	7 604
Peso de unidades entradas y salidas	8 803	8 359	51 961

Fuente: PORTOBRAS, Anuario Estadístico Portuário 1980

iii) <u>Tráfico de intercambio con Grupo Andino (ton)</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones del Grupo Andino	-	-	1 347
Exportaciones al Grupo Andino	226 762	120 021	8 245

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

Como se puede apreciar, Paranaguá es un puerto esencialmente exportador hacia los países del Grupo Andino, aunque en 1980 sus colocaciones en esos mercados cayeron abruptamente.

e) Servicios marítimos

En el servicio al Atlántico, recalán en Paranaguá mensualmente los barcos del Lloyd Brasileiro, de la empresa argentina Bottachi y de ELMA, que atienden La Guaira, de Libra y Ven-Caribe que van a La Guaira y Puerto Cabello, los buques de AGROMAR que tocan Santa Marta y Barranquilla y los portabarcasas de Delta Lines que lo unen con Puerto Cabello. En el servicio al Pacífico, ninguna línea mantiene tráfico regular con ese puerto.

3. Información portuaria sobre Santos

a) Características físicas e infraestructura básica

El puerto de Santos, ubicado en el centro del litoral del Estado de Sao Paulo, extiende sus instalaciones portuarias a lo largo del estuario santista, limitado por las islas de Sao Vicente (margen derecha) y de Santo Amaro (margen izquierda). Presenta óptimas condiciones naturales de abrigo.

El canal de acceso al puerto permite navegación normal durante las 24 horas, pero es necesario dragado continuo para mantener el calado mínimo de 12 m.

Por tierra se accede al puerto a través de los sistemas rodoviario y ferroviario. El sistema rodoviario consiste en el complejo Anchieta-Imigrantes, que liga la bajada santista con el Gran Sao Paulo y el resto del país, en óptimas condiciones para atender la demanda del puerto. Sin embargo, el punto crítico está en el acceso al puerto propiamente tal, que utiliza las calles estrechas de la ciudad y sufre con las interferencias naturales del tránsito urbano. El sistema ferroviario incluye la RFFSA, con 1,60 m de trocha en línea doble, que lo conecta con Sao Paulo y los estados de Río de Janeiro y Minas Gerais, y a Ferrovias Paulistas S.A. (FEPASA), subordinado al Estado de Sao Paulo, con trocha métrica, que debe atravesar las ciudades de Santos y Sao Vicente para llegar al puerto.

El puerto de Santos dispone de más de 10 500 m de atracadero, incluyendo ocho espacios en la margen derecha (Alamoá, Saboó, Valongo, Paquetá, Outeirinhos, Mortona, Macuco Velho y Macuco Novo) y dos en la margen izquierda (Conceiçãozinha e Isla Barnabé).

En agosto de 1981, el Presidente de la República inauguró el Terminal de Contenedores de Santos, en Conceiçãozinha, proyectado para movilizar anualmente 145 mil contenedores de 20 pies (TEU), así como un nuevo ramal ferroviario que lo une a Piaçaguera, en Cubatao, de 23 km de extensión. PORTOBRAS invirtió 2 500 millones de cruzeiros en la construcción del terminal de Conceiçãozinha, que es único en América Latina, y cuya área es de 320 000 m² y comprende 510 m de frente de atraque, patio de contenedores con 86 000 m², patio rodo-ferroviario, almacén de consolidación, dos almacenes de inspección, accesos rodo y ferroviarios y líneas férreas para las grúas portacontenedores y para las grúas de pórtico de transbordo de contenedores.

b) Aspectos operacionales

Los índices de rendimiento alcanzados por el puerto de Santos en el movimiento de la carga general durante 1980 fueron los siguientes, por tonelada/turno/hora:

<u>Tipo de carga</u>	<u>Embarque</u>	<u>Desembarque</u>
Carga general surtida	12.1	13.4
Saquería	27.1	19.4
Fardos	13.9	11.7
Paletas	16.7	14.2
Carga pesada	27.0	28.2

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980, Indicadores operacionais

Las jornadas de trabajo, de lunes a sábado, son las mismas de Rio Grande y Paranaguá. En días domingo y festivos se puede trabajar de 07:00 a 19:00 horas y de 19:00 a 04:00 horas, con sobretiempo.

Los únicos días en que el puerto no trabaja son Año Nuevo, el Día del Trabajo (1° de mayo) y Navidad. Feriados laborables: 26 de enero, 4 y 21 de abril, 5 de junio, 7 y 8 de setiembre, 12 de octubre y 15 de noviembre.

c) Problemas portuarios

Se ha advertido insuficiencia de material rodante (locomotoras y vagones), tanto en el sistema de RFFSA como en el de FEPASA, en los servicios que atienden el movimiento de carga ferroviaria con Santos. Además, el cruce de las ciudades de Santos y Sao Vicente por la línea férrea de FEPASA provoca problemas de congestión al tránsito urbano.

Hay quejas por el problema de liberación de los contenedores vacíos en el puerto, lo que se atribuye a la burocracia, ya que el sistema de fiscalización no funciona los fines de semana.^{3/}

d) Movimiento de carga

El puerto de Santos, el de mayor movimiento del Brasil y el más importante también en el intercambio con los países del Grupo Andino, tuvo el siguiente movimiento de carga de servicio exterior, en toneladas, durante los últimos años:

i) <u>Tráfico total</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	9 472 642	9 571 523	10 553 013
Exportación	4 917 780	4 862 442	6 859 812

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980

ii) <u>Movimiento de contenedores</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Número de unidades (TEU) entradas y salidas	56 322	77 741	110 823
Peso de unidades entradas y salidas	506 481	721 332	1 009 861

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980

iii) <u>Tráfico de intercambio con Grupo Andino (ton)</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones del Grupo Andino	72 961	55 014	90 625
Exportaciones al Grupo Andino	134 466	178 266	193 394

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

^{3/} Carlos Pimentel Méndez. Artículo "Boletim de Santos" en la revista Portos e Navios, octubre de 1981.

En realidad, Santos es un puerto tradicional de importación, pero sus exportaciones han aumentado considerablemente en los últimos años. En cuanto al movimiento de contenedores, se puede ver que se ha duplicado entre 1978 y 1980, tanto en unidades como en tonelaje y según informaciones recientes, el nuevo terminal de contenedores ha resultado inferior a las proyecciones hechas. En el intercambio con los países andinos, las importaciones santistas equivalen a la mitad de las exportaciones desde Santos, que van en permanente crecimiento.

e) Servicios marítimos

Tanto en el Atlántico como en el Pacífico, Santos es el puerto brasileño que tiene mayores conexiones con los países del Grupo Andino. En efecto, todas las líneas marítimas que atienden dichos tráficos recalcan en el puerto santista. En el servicio al Atlántico, Lloyd Brasileiro y las argentinas Bottachi y ELMA llegan hasta La Guaira con sus líneas que siguen a países extrazonales; Libra y Ven-Caribe tocan, además de La Guaira, en Puerto Cabello; Delta Lines recalca en Santos y Puerto Cabello, y AGROMAR toca en Santos y en Santa Marta y Barranquilla.

En el servicio al Pacífico, LOLISA conecta -o conectaba hasta 1980- a Santos con Buenaventura, Manta/Guayaquil, Ilo y Antofagasta; la Compañía Peruana de Vapores (CPV) y el Consorcio Peruano (CNP) lo unen con los puertos de ese país y Guayaquil, lo mismo que la canadiense Westfal-Larsen, mientras AGROMAR tiene el monopolio del tráfico con Buenaventura y las chilenas Transmares e Interoceánica lo vinculan con Antofagasta y Arica.

4. Información portuaria sobre Río de Janeiro

a) Características físicas e infraestructura básica

El puerto de Río de Janeiro está situado en la costa occidental de la bahía de Guanabara, en la ciudad de Río de Janeiro, capital del Estado del mismo nombre, y sus instalaciones se extienden por más de 7 km desde la Plaza Mauá hasta la Punta de Cajú, junto al puente Río-Niterói.

La bahía tiene excepcionales condiciones de abrigo, con acceso a través del canal de 17 m de profundidad.

Los accesos terrestres están servidos por los sistemas rodoviario y ferroviario. El sistema rodoviario vincula Río de Janeiro con los estados de Sao Paulo y Minas Gerais, así como con Brasilia y el nordeste del Brasil, y Niterói y Vitoria a través del puente Río-Niterói, y con Angra dos Reis y Santos. El sistema ferroviario incluye la 6a. y 7a. División de la Rede Ferroviária Federal; la primera con trocha de 1,60 m, une el puerto con Sao Paulo, vía Japeri, y con el cuadrilátero ferrífero de Minas Gerais, próximo a Belo Horizonte; la segunda lo conecta con el resto del Estado de Río de Janeiro y, a través del Estado de Espirito Santo, llega hasta Vitoria, con trocha métrica.

El puerto cuenta con unos 40 sitios de atraque para barcos de carga general y graneles, con profundidad entre 7,62 y 11,89 m. Hay 22 almacenes interno o de primera línea, con un área total de 93 600 m², de los cuales 14 almacenes se utilizan para carga de ultramar; seis patios cubiertos con 10 mil m² para depósito de carga general; diez almacenes externos con 66 700 m², utilizados para carga general y cargas especiales; un almacén frigorífico con 27 864 m² de área total y 66 240 m³ de capacidad volumétrica; un almacén para explosivos e inflamables, situado en la isla de Braco Forte; 15 patios descubiertos con 126 mil m² de superficie y 56 tanques con 33 657 m³ para almacenaje de graneles líquidos y en particular de aceites vegetales y derivados del petróleo. Fuera del área portuaria existen varios silos de propiedad particular con una capacidad total de 71 000 toneladas.

A fines de 1980 entró en actividad el nuevo terminal de Ro-Ro, al lado del patio de minerales de carbón del puerto de Río de Janeiro, que costó 180 millones de cruzeiros y que permite la operación simultánea con dos barcos de autotransbordo.

Además, en 1980 se aprobó un contrato con la Companhia Brasileira de Dragagem que prevé el dragado global de 64 millones de metros cúbicos, con un costo inicial de un billón de cruzeiros.

b) Aspectos operacionales

Durante el año 1980, el ritmo de carga y descarga en el puerto de Río de Janeiro fue el siguiente, por tonelada/turno/hombre:

<u>Tipo de carga</u>	<u>Embarque</u>	<u>Desembarque</u>
Carga general surtida	21.8	24.1
Saquería	13.4	18.1
Fardos	12.9	15.0
Paletas	17.0	21.8
Carga pesada	36.8	41.0
Contenedores de 20'	25.9	22.0

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980, Indicadores operacionais

El sistema operacional difiere del visto en los puertos de Río Grande, Paranaguá y Santos, en el sentido de que los turnos son de 07:00 a 11:00 horas y de 12:00 a 16:00 horas, debiendo pagarse sobretiempos para trabajar de 16:00 a 18:00 h, y después, de 19:00 a 23:00h, de 24:00 a 04:00 y de 04:00 a 06:00 h.

Hay diez días festivos fijos: Año Nuevo, 20 de enero, 21 de abril, 1º de mayo, 5 de junio, 7 de setiembre, 12 de octubre, 2 y 15 de noviembre y Navidad, y son feriados movibles el Viernes Santo y la semana de Carnaval.

c) Problemas portuarios

Según el estudio de PORTOBRAS Influencia dos custos portuarios no preço dos principais produtos de exportação, de 1979, se presentaba un problema de congestión en el acceso al puerto de Río de Janeiro, en el trecho de la avenida Brasil entre el km 0 (Rodoviária Novo Rio), localizado próximo a la unión entre los muelles de Gamboa y de Sao Cristovão, y el km 16 (salida de la carretera Presidente Dutra), pero estaba planeada la construcción de una variante a la avenida Brasil, por el litoral, que iría desde el km 0 hasta la salida de la carretera Washington Luiz.

De acuerdo con el mismo estudio, en las vías internas de circulación del puerto, la línea de la Rede Ferroviária Federal (6a. División), de 1,60 m de trocha, penetra al puerto a través del patio de Arará y de la Estación Marítima Rodrigues Alves, teniendo que cruzar a nivel la avenida Rodrigues Alves. Esto obliga a las combinaciones ferroviarias a recorrer los trechos adyacentes entre los muelles y los almacenes de primera línea, perjudicando las operaciones de carga y descarga de las naves. En el caso de la 7a. División (trocha métrica) la situación es aún peor, pues los trenes tienen que atravesar, además de la avenida Rodrigues Alves, algunas calles situadas en la retaguardia del muelle de Gamboa.

/d) Movimiento

d) Movimiento de carga

El puerto de Río de Janeiro tuvo el siguiente movimiento de carga de comercio exterior en los últimos años, en toneladas:

<u>i) Tráfico total</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	4 935 426	6 540 629	6 451 369
Exportación	12 875 601	13 527 882	13 726 413

Fuente: PORTOBRAS, Anuario Estadístico Portuario 1980

<u>ii) Movimiento de contenedores</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Número de unidades (TEU) entradas y salidas	17 643	21 276	35 044
Peso de unidades entradas y salidas	115 991	130 235	278 531

Fuente: PORTOBRAS, Anuario Estadístico Portuario 1980

<u>iii) Tráfico de intercambio con Grupo Andino (ton)</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones del Grupo Andino	46 392	11 849	81 867
Exportaciones al Grupo Andino	214 741	134 662	42 203

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

Es dable notar en estas cifras el extraordinario desarrollo del comercio exterior de Río de Janeiro en el trienio, así como el crecimiento espectacular de su movimiento de contenedores, que se más que duplicó en número de unidades y en volumen durante el período. Contrasta esta situación con la inestabilidad del tráfico de intercambio hacia el Grupo Andino, tanto en los altibajos de las importaciones como en la notable disminución de las exportaciones.

e) Servicios marítimos

De las líneas al Atlántico, recalán en Río de Janeiro mensualmente Lloyd Brasileiro, Bottachi y ELMA para unirlo con La Guaira, Ven-Caribe en el tráfico con La Guaira y Puerto Cabello, lo mismo que Libra, mientras AGROMAR cubre los servicios a Santa Marta y Barranquilla, con exclusividad.

En el servicio al Pacífico, las siete líneas marítimas que unen Brasil con los países del Grupo Andino (incluyendo Bolivia, a través de los puertos chilenos de tránsito de Antofagasta y Arica) tocan Río de Janeiro. Sus puertos de recalada se han citado ya al tratar de los servicios marítimos de Santos.

5. Información portuaria sobre Vitoria

a) Características físicas e infraestructura básica

Situado en el estuario de Santa María, en la isla del Espíritu Santo, el puerto de Vitoria es la capital del Estado de Espiritu Santo y uno de los corredores de exportación del Brasil. Su zona de influencia se extiende a los estados de Minas Gerais y de Goiás.

El acceso al puerto, a través de un canal de 4 millas de extensión, está limitado a naves de hasta 240 m de eslora y de 12 m de calado máximo.

Los accesos terrestres se hacen a través de la carretera BR-101-Campos(RJ)-Vitoria; Vitoria-Cascata(BA)- mientras las Estradas de Ferro Vitória-Minas y la 7a. División de la Rede Ferroviaria Federal S.A., ambas de trocha métrica, posibilitan la conexión ferroviaria.

El puerto de Vitoria está constituido por varias partes distintas: Cais (muelle) Comercial, Cais Industrial o de Paul, Cais Eumenes Guimaraes o de Atalaya y Cais de Capuaba. Las instalaciones del Cais Comercial corresponden a las localizadas en la isla de Espíritu Santo y ocupan una superficie total de unos 103 000 m², que incluye una estrecha faja portuaria de unos 800 m de largo y 35 a 40 m de ancho. El Cais do Paul consta de un espacio de 420 m de atracaderos, que son aprovechados para recibir carbón y embarcar productos siderúrgicos. El cais de Atalaya (Eumenes Guimaraes) se utilizó en gran escala para la exportación de mineral de hierro hasta la construcción del terminal de Tubarao, en 1966; ahora se emplea para exportar tochos de hierro. El Cais de Capuaba, inaugurado en 1979, situado en la margen derecha del estuario, está destinado al movimiento de carga general, productos siderúrgicos y graneles sólidos; tiene una extensión de 635 m y una profundidad de 13 m.

b) Aspectos operacionales

El ritmo de carga y descarga por tonelada/turno/hora durante 1980 en el puerto de Vitoria fue el siguiente:

<u>Tipo de carga</u>	<u>Embarque</u>	<u>Desembarque</u>
Carga general surtida	27.6	12.1
Saquería	20.0	15.0
Fardos	1.3	6.9
Paletas	16.6	29.0
Carga pesada	36.8	31.4
Contenedores de 20'	31.5	32.3

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980. Indicadores operacionais

El puerto trabaja las 24 horas, aunque no se tuvieron informaciones sobre el detalle del sistema operacional.

Los días festivos son los mismos de Río de Janeiro, esto es, diez fijas más el Viernes Santos y Carnaval.

Los contenedores son descargados a carros planos de ferrocarril y llevados a los respectivos almacenes para ser vaciados; no hay equipo para movilizar contenedores.

/c) Problemas

c) Problemas portuarios

Dada la estrecha faja portuaria, se presentan deficiencias en el puerto de Vitoria -especialmente en el Cais Comercial- que impiden un libre movimiento de vehiculos y de vagones ferroviarios. Por la misma razón, hay problemas de acceso al puerto para los sistemas rodoviario y ferroviario.

d) Movimiento de carga

Se registró el siguiente movimiento de carga de comercio exterior en los últimos años, en toneladas métricas:

i) <u>Tráfico total</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	1 859 301	2 272 574	2 465 546
Exportación	1 211 415	1 702 312	1 681 455

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980

ii) <u>Movimiento de contenedores</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Número de unidades (TEU) entradas y salidas	1 273	1 987	1 568
Peso de unidades entradas y salidas	6 587	12 176	12 215

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980

iii) <u>Tráfico de intercambio con Grupo Andino (ton)</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones del Grupo Andino	-	-	6 650
Exportaciones al Grupo Andino	5 379	10 582	6 414

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

Notoriamente, Vitoria es un puerto de exportación con respecto a los países del Grupo Andino, de los cuales ocasionalmente importó en 1980.

e) Servicios marítimos

Entre las empresas que sirven regularmente el tráfico Brasil/Grupo Andino figura solamente una -la canadiense Westfal-Larsen- que recalca en Vitoria para servir su línea al Pacífico.

6. Información portuaria sobre Salvador

a) Características físicas e infraestructura básica

El puerto de Salvador está ubicado en el costado este de la bahía de Todos Santos, en el Estado de Bahía, del que es capital.

La entrada a la bahía posee profundidades naturales de más de 30 m; fue construido un molo de abrigo (935 m) en el sur y un rompeolas (1 420 m) en el lado norte, frente a los muelles de atracadero, de manera que están protegidos contra el viento y el oleaje.

El puerto tiene accesos rodoviario y ferroviario, pero ambos sufren congestión por atravesar áreas urbanas y cruzar diversas rutas de intenso tránsito.

/Hay dos

Hay dos sectores de muelles, el primero con largo de 1 466 m y el segundo, de 600 m, con 8 a 10 metros de profundidad. En 1979 fue construido otro muelle, con calado de 10 m y con posibilidades de ser dragado hasta 12 m. Un terminal especial para barcos de autotransbordo (Ro-Ro) fue puesto en servicio a fines de 1981, a un costo de 200 millones de cruzeiros, que cuenta con un patio de 22 000 m² y con su respectiva rampa de acceso para atender a dos buques de ese tipo simultáneamente.

Gracias a la construcción del puerto de Aratu, en la misma bahía de Todos los Santos, el que se especializa en graneles, el puerto de Salvador ha aumentado su capacidad para movilizar carga general y aspira a ser uno de los corredores de exportación del Brasil, para atender el creciente movimiento del nordeste del país.

Salvador dispone de diez almacenes de tránsito, que totalizan 85 600 m², que satisfacen las actuales necesidades de almacenaje cubierto. Cuenta, además, con 178 000 m² de patios. Hay un sitio de atraque especial para contenedores, que se movilizan a un ritmo de cuatro por hora.

b) Aspectos operacionales

El ritmo de carga y descarga en el puerto de Salvador, por tonelada/turno/hora en 1980, fue el siguiente:

<u>Tipo de carga</u>	<u>Embarque</u>	<u>Desembarque</u>
Carga general surtida	18.7	15.8
Saquería	22.2	18.9
Fardos	21.6	14.2
Paletas	21.2	13.6
Carga pesada	48.0	31.7
Contenedores de 20'	51.8	48.0

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980, Indicadores operacionais

El sistema operacional es el mismo del puerto de Vitoria, es decir, se trabaja las 24 horas del día, con diferentes turnos. Los días festivos son los oficiales, pero en ellos se puede ejecutar faenas, previo pago de sobretiempo, excepto en Año Nuevo y Navidad.

c) Problemas portuarios

Al igual que en otros puertos brasileños, se presentan problemas de acceso a las instalaciones y almacenes portuarios por la continua congestión de las áreas urbanas que afecta al sistema rodoviario y al ferroviario, por lo cual generalmente el movimiento vehicular con el puerto se hace de noche. En 1979, según el citado estudio de puertos de PORTOBRAS, se proyectaba la construcción de nuevas vías de acceso.

Según el Presidente de la Federación de Industrias del Estado de Bahía (FIEBA), el puerto de Salvador "necesita de obras de dragado, instalaciones de equipo, áreas de almacenaje y personal mejor entrenado." Culpa a las deficiencias portuarias por el desvío de un gran volumen de cargas hacia puertos del sudeste, donde son embarcadas para el exterior con el pesado gravamen de un largo e innecesario viaje por carretera.^{4/}

^{4/} Reportaje en la revista Portos e Navios, mayo de 1981.

d) Movimiento de carga

El puerto de Salvador ha movido carga de comercio exterior en los últimos años en los volúmenes que se indica, en toneladas:

<u>i) Tráfico total</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	218 541	410 954	394 227
Exportación	594 820	583 803	569 950

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980

<u>ii) Movimiento de contenedores</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Número de unidades (TEU) entradas y salidas	1 845	4 245	3 895
Peso de unidades entradas y salidas	43 205	46 347	48 482

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980

<u>iii) Tráfico de intercambio con Grupo Andino (ton)</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones del Grupo Andino	9	3 029	19 501
Exportaciones al Grupo Andino	12 837	14 976	38 163

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

El puerto de Salvador, según se puede observar a través de estas cifras, es predominantemente un terminal de exportación, pero ha visto decaer un tanto su movimiento en los tres años considerados; en cambio, ha aumentado sus importaciones. El tráfico de contenedores ha mejorado levemente. El intercambio comercial con el Grupo Andino, en ambos sentidos, ha tenido un notable repunte en el período.

e) Servicios marítimos

En los tráficos del Atlántico, Salvador es atendido solamente por dos líneas navieras: AGROMAR, que la une con Santa Marta y Barranquilla, y Delta Lines (portabarcasas), con Puerto Cabello. En el Pacífico, únicamente AGROMAR -que tiene la exclusividad del tráfico con Buenaventura-recala en el puerto de Salvador.

7. Información sobre Aratu

a) Características físicas e infraestructura básica

El puerto de Aratu está situado en la bahía de Caboto, en la parte occidental de la bahía de Todos los Santos y a escasa distancia de Salvador, del cual es un puerto complementario.

Localizado a la entrada norte de la desembocadura del río Cotegipe, tiene un acceso natural perfectamente satisfactorio con buenas profundidades, que varían de 20 a 30 m.

/Tiene accesos

Tiene accesos rodoviario y ferroviario. Por carretera, está ligado a la ruta BR-324, que lo conecta con toda la red rodoviaria de la región. El acceso ferroviario al puerto se hace a través de la vía explotada por la Superintendencia de Producción de Salvador de la RFFSA, con trocha de un metro.

Construido para descongestionar el puerto de Salvador, Aratu comenzó a operar experimentalmente en 1977 con un terminal de graneles sólidos, inaugura oficialmente en 1979. Aratu surgió como una necesidad impuesta por el Centro Industrial de Aratu y el Polo Petroquímico de Camaçari. El año 1981 entró en funciones el terminal de graneles líquidos y, a mediados de 1982, deberá empezar a trabajar el terminal de gases con capacidad para 200 mil ton/año. El presente año "comienza el primer gran desafío para Aratu" con la entrada en operaciones de Caraíba Metais, empresa estatal creada para producir cobre a partir de las reservas de la Fazenda Caraíba, complementadas con concentrado de cobre importado del exterior y de Rio Grande do Sul, previéndose para 1982 un movimiento de más de un millón de toneladas de graneles sólidos, que alcanzará a 1 770 000 en 1983.

El terminal de graneles sólidos se compone de un muelle para atraque de graneleros, con 203 m de largo y profundidad de 12 m, que puede recibir naves de 35/40 000 tpb, en un sitio, y con 153 m y 11 m de profundidad en otro sitio, para buques de hasta 25 000 tpb. El área de almacenamiento tiene una superficie de 31 800 m²; además de ese patio, posee un almacén para urea de 11 000 m² y un silo de 10 000 ton/estáticas. El terminal de graneles líquidos consta de un muelle de atraque de dos sitios, de 230 m de largo cada uno, para naves de hasta 25 000 tpb, en profundidad de 11 m, un área de bombeo, un área de estanques de almacenaje y otra de cargue/descargue de camiones-tanque.

b) Aspectos operacionales

En el documento de PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980 - Indicadores operacionais, no figura el puerto de Aratu, como tampoco en el Fairplay World Ports Directory 1981-82.

c) Problemas portuarios

Se carece de antecedentes sobre el particular.

d) Movimiento de carga

Desde que empezó a operar, el puerto de Aratu ha tenido el siguiente movimiento de comercio exterior, en toneladas métricas:

<u>i) Tráfico total</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	218 541	410 954	394 227
Exportación	80 143	99 318	107 586

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980

ii) Movimiento de contenedores

1978/1980. No registra.

iii) Tráfico de intercambio con Grupo Andino (ton)

	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones del Grupo And.	-	-	-
Exportaciones al Grupo And.	1 560	-	907

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

/e) Servicios

e) Servicios marítimos

Ninguna línea marítima mantiene tráfico regular entre Aratu y los países del Grupo Andino.

8. Información portuaria sobre Recife

a) Características físicas e infraestructura básica

El puerto de Recife, capital del Estado de Pernambuco, está situado en una isla, frente a la unión de los ríos Capibaribe y Beberibe, que definen su cuenca portuaria.

Está protegido por un rompeolas de cerca de 4 km, construido parcialmente sobre los arrecifes naturales que corren paralelos a la costa. En el límite norte de la cuenca portuaria se encuentra el muelle de Olinda, de cerca de 1 200 m, que completa las obras de abrigo del puerto.

Los calados admisibles a la entrada del puerto son de 31 y 27 pies, en pleamar y bajamar, respectivamente. La conexión de la isla con el continente se hace a través de cuatro puentes, uno de los cuales permite el acceso ferroviario.

Las instalaciones de atraque en Recife se componen de varios segmentos de muelles, definidos por la profundidad disponible, que totalizan siete atracaderos con 10 m y 11 atracaderos con 8 m. Tiene 23 almacenes para carga de ultramar y de cabotaje, de dimensiones variables, por lo general de no más de 20 m de largo y de superficie inferior a 2 000 m, lo cual dificulta la circulación interna. Unos 3 360 m² de áreas de almacenamiento cubiertas se encuentran entre los almacenes.

Al responder a una pregunta de la revista Portos e Navios 5/ sobre las condiciones del puerto, el Administrador del terminal de la capital pernambucana dijo que "hoy presenta básicamente las mismas características que en 1918, cuando fue inaugurado" y enumeró una serie de obras previstas como prioritarias: alargamiento de la faja del muelle en 10 metros; construcción del terminal de fertilizantes y del terminal de Ro-Ro; construcción de almacenes de carga general, y recuperación de líneas férreas y expropiación de áreas en la retaguardia del puerto para abrir espacios de expansión para el terminal, "actualmente comprimido entre el mar y la ciudad."

En junio de 1980, PORTOBRAS estaba ya recibiendo las propuestas de las empresas interesadas en participar en la licitación pública para la ejecución de las obras de ampliación del puerto de Recife, la principal de las cuales es la construcción de un muelle de mil metros para la instalación de un terminal de carga general y fertilizantes. El plazo para la ejecución de las obras sería de 40 meses, a partir de la firma del contrato. Sin embargo, en marzo de 1981 se vuelve a informar sobre las precarias condiciones del puerto en una nota titulada "Recife puede parar", en que se transcribe la denuncia del Presidente del Centro de Navegación Marítima de Pernambuco, haciendo presente que la Administración del Puerto de Recife había presentado a PORTOBRAS un presupuesto por 400 millones de cruzeiros para mantención y reparaciones de las actuales instalaciones, consiguiendo que se le asignara solamente 40 millones. Se deja constancia en dicha información que el presupuesto indicado "no tiene nada que ver con el proyecto de reforma y ampliación del puerto de Recife, ya totalmente cancelado."

5/ Entrevista en la revista Portos e Navios, marzo de 1980.

b) Aspectos operacionales

Durante los últimos años, el ritmo de carga y descarga en el puerto de Recife ha sido el siguiente, por tonelada/turno/hora:

<u>Tipo de carga</u>	<u>Embarque</u>	<u>Desembarque</u>
Carga general surtida	7.3	15.5
Saquería	27.3	9.5
Fardos	7.9	7.0
Paletas	10.5	10.2
Carga pesada	43.6	38.0
Contenedores de 20'	32.0	39.8

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980. Indicadores operacionais

La jornada de trabajo puede realizarse durante las 24 horas, a pedido del usuario. No se tiene antecedentes sobre el sistema de turnos.

Los días festivos en el puerto de Recife son diez: Año Nuevo, el tercer día de Carnaval, 21 de abril, 1º de mayo, 16 de julio, 7 de septiembre, 2 y 15 de noviembre y 8 y 25 de diciembre.

c) Problemas portuarios

Tanto el acceso rodoviario como el ferroviario presentan el mismo problema: dificultad de maniobras en las estrechas fajas de muelles, agravada por la sistemática operación de carguío directo, que perturba aún más la circulación de vehículos. La formación y división de combinaciones ferroviarias se dificulta por la ausencia de patios de maniobra o áreas adecuadas.

Como ya se indicó, hay serios problemas de instalaciones y equipo, pero algunos de ellos deben haberse superado ya, pues las obras de mejoramiento y de construcción del terminal de Ro-Ro en Olinda comenzaron a fines de 1980.

d) Movimiento de carga

El puerto de Recife tuvo el siguiente movimiento de carga de comercio exterior durante los últimos años, en toneladas métricas:

<u>i) Tráfico total</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	936 261	1 049 719	1 187 909
Exportación	1 261 586	1 445 191	1 274 651

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980

<u>ii) Movimiento de contenedores</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Número de unidades (TEU) entradas y salidas	589	1 192	1 432
Peso de unidades entradas y salidas	4 859	9 884	12 547

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980

/iii) Tráfico

iii) Tráfico de intercambio con Grupo Andino (ton)	1978	1979	1980
Importaciones del Grupo Andino	6 865	2 511	11 276
Exportaciones al Grupo Andino	47 629	41 967	-

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

Se observa que Recife es un puerto más o menos balanceado en sus importaciones y exportaciones y con un constante incremento en su movimiento de carga contenerizada. En cambio, en el comercio recíproco con los países andinos muestra un marcado desequilibrio y gran inestabilidad.

e) Servicios marítimos

No aparece ninguna empresa naviera que ofrezca servicios regulares entre Recife y los países del Grupo Andino, ni por el Atlántico ni por el Pacífico, lo cual es explicable, dada la irregularidad de la oferta de carga.

9. Información portuaria sobre Manaus

a) Características físicas e infraestructura básica

El puerto fluvial de Manaus está ubicado en la ribera izquierda del río Negro, a siete millas de la confluencia con el río Solimoes, que a partir de allí se denomina Amazonas.

Manaus constituye el centro de cargas natural de la Amazonia, principalmente a partir de la decisión del Gobierno de incentivar la construcción de pequeños atracaderos en los ríos subsidiarios del sistema del Amazonas. Están en pleno funcionamiento los puertos fluviales de Porto Velho, Coari, Parintins, Caracaraí y Tabatinga, y a fines de 1981 se autorizó la construcción de siete atracaderos más, en Bejamin Constant (río Solimoes), Lábrea (Purus), Manicoré (Madeira), Barcelos (Negro), Carauari (Juruá), Maués (Saracás) y Silves (lago Saracá).

La profundidad mínima en Manaus es de 35 metros. Hay dos muelles flotantes, unidos a tierra por puentes igualmente flotantes, de unos 250 m de largo. Hay espacio para la operación de hasta diez buques en el puerto. Existen planes para la construcción de un tercer muelle flotante. En febrero de 1982, PORTOBRAS firmó un contrato con una firma brasileña para la recuperación del puente flotante de Manaus, por cerca de 400 millones de cruzeiros, de acuerdo con instrucciones del Ministerio de Transportes en orden a mejorar y ampliar las facilidades portuarias en la Amazonia.

En los últimos tres años, según PORTOBRAS, se ha realizado grandes inversiones en el mejoramiento portuario de Manaus, en especial en equipo para atender el movimiento de contenedores, incluyendo una plataforma sobre pilares de 30 000 m² para almacenaje de contenedores.

b) Aspectos operacionales

El ritmo de carga y descarga en el puerto de Manaus, por tonelada/turno/hora en 1980, fue el siguiente:

<u>Tipo de carga</u>	<u>Embarque</u>	<u>Desembarque</u>
Carga general surtida	9.1	20.2
Saquería	15.4	34.2
Fardos	10.7	7.6
Paletas	7.6	8.2
Carga pesada	12.2	15.2
Contenedores de 20'	16.0	78.9

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980, Indicadores operacionais

Las jornadas de trabajo son de 07:00 a 11:00 horas y de 13:00 a 23:00 horas. Además de los días festivos oficiales en el Brasil, se celebra en el puerto de Manaus el 8 de diciembre, día de la Inmaculada Concepción.

c) Problemas portuarios

Los problemas de obsolescencia del equipo portuario, detectados en el estudio de 1979 de PORTOBRAS, se han ido solucionando en estos últimos tres años. Queda pendiente el que se refiere a la exigüidad de las áreas de tránsito y almacenaje y el acceso congestionado a los muelles flotantes, situación que está en vías de resolverse con la destinación de recursos de PORTOBRAS a que se ha hecho referencia.

d) Movimiento de carga

El puerto de Manaus ha experimentado el siguiente movimiento de carga de comercio exterior en los últimos años, en toneladas métricas:

<u>i) Tráfico total</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	770 772	509 118	666 513
Exportación	30 821	43 643	33 212

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980

<u>ii) Movimiento de contenedores</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Número de unidades (TEU) entradas y salidas	1 134	871	10 488
Peso de unidades entradas y salidas	2 560	2 317	67 773

Fuente: PORTOBRAS, Anuário Estatístico Portuário 1980

<u>iii) Tráfico de intercambio con Grupo Andino (ton)</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones del Grupo Andino	-	3 270	14 713
Exportaciones al Grupo Andino	624	1 423	148

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

Se puede constatar con las cifras indicadas que Manaus es un puerto de importación, a lo cual debe contribuir seguramente el hecho de poseer una zona franca comercial e industrial de mucho movimiento. Llama la atención el considerable aumento en el tráfico de contenedores, que se ha decuplicado en volumen

en el trienio, demostrando que el puerto y la zona franca están aprovechando las indudables ventajas de la unitarización de cargas. Con respecto al intercambio comercial con el Grupo Andino, también en este caso se da la variable de la inestabilidad del tráfico, unida al desequilibrio, esta vez en favor de los países andinos.

e) Servicios marítimos

Debido a su condición de puerto fluvial, Manaus no mantiene servicios marítimos regulares con los países andinos, servicios que no se justificarían por la escasez del intercambio y su irregularidad.

B. PUERTOS DE VENEZUELA 6/

1. Información portuaria sobre La Guaira

a) Características físicas e infraestructura básica

Situado en el centro de la costa de Venezuela, La Guaira es el puerto de Caracas, la capital del país, a la cual está unido por un camino pavimentado de 25 km y, a través de ella, con el resto del territorio nacional por una excelente red de carreteras. No existe conexión ferroviaria desde La Guaira. El aeropuerto internacional de Maiquetía ofrece servicios con todo el mundo.

La Guaira disfruta de un buen clima que permite operar el puerto durante todo el año.

Es un puerto artificial, protegido por dos molos de abrigo que forman un área de 42.6 hectáreas. En esta área hay 22 sitios de atraque, de los cuales 17 tienen una profundidad media entre 28,5 y 32 pies y son ocupados para buques de ultramar. No cuenta con sitios de atraque para contenedores ni con grúas especiales para su manejo.

El puerto está administrado por el Instituto Nacional de Puertos (INP), una corporación autónoma creada en 1975 para administrar y operar los puertos comerciales de Venezuela y para proyectar, construir y mantener las obras portuarias.

Las áreas cubiertas de almacenamiento alcanzan a 100 080 m², distribuidos en 25 almacenes de carga general y uno para carga refrigerada. El espacio descubierto de almacenamiento tiene una superficie de 176 900 m² e instalaciones para la descarga y acopio de graneles con una capacidad de 11 616 toneladas métricas (12 silos de 800 toneladas cada uno y seis intersilos con 1 296 toneladas en total).

b) Aspectos operacionales

La productividad horaria de carga general es muy baja: cinco toneladas por hora por cuadrilla, aunque mejora con carga más homogénea o unitarizada, en que alcanza a 10 ó 20 toneladas, lo que siempre es muy escasa. En el caso de los contenedores, como no existen muelles especiales para su manejo, la productividad varía según el muelle que le correspondió al buque y puede fluctuar de tres a ocho movimientos por hora. El rendimiento en graneles es normalmente de tres mil toneladas diarias a silos, pero a veces baja a 1 000 ó 1 500 toneladas.

Las jornadas de trabajo ordinarias van de 07:00 a 11:00 horas y de 12:30 a 16:30 horas y las nocturnas, de 18:00 a 23:00 horas. Se puede trabajar durante las horas de comida (de 11:00 a 12:30 h y de 17:00 a 18:00 h), pero se estima que costaría alrededor de US\$ 2 500 por cada período, de modo que prácticamente no se labora en esas horas. Igual cosa sucede en días sábado después del mediodía o en días de semana después de medianoche, en que su costo estaría por encima de cualquier límite razonable.

Hay doce días feriados en Venezuela en que no es posible efectuar faenas portuarias: 1º de enero, jueves, viernes y sábado de Semana Santa, 10 de marzo, 19 de abril, 1º de mayo, 24 de junio, 5 y 24 de julio, 12 de octubre y 25 de diciembre; además, los días lunes y martes de Carnaval, los puertos trabajan solamente de 07:00 a 11:00 horas.

6/ Fuente: Venezuela Port Information by J.R. Acosta, edited by BOULTON, Caracas, May 1980; Instituto Nacional de Puertos: Tarifas Portuarias (Resolución MC 69 de 8 octubre 1976), e informaciones recogidas personalmente en Caracas por el Consultor en transporte marítimo durante su misión (25-28 enero 1982).

c) Tarifas portuarias

Las tarifas portuarias se rigen por la Resolución 69 del Ministerio de Comunicaciones de 8 de octubre de 1976, publicada en la Gaceta Oficial de 22 de octubre de 1976. Sin embargo, hay quejas en el sentido de que el INP factura indebidamente muchos cargos, cuyo pago exige en forma conminatoria; además, como el servicio que presta es incompleto, los usuarios deben pagar extraordinariamente a personal extraño al INP, con lo cual el costo final resulta varias veces superior al señalado en las tarifas.

d) Problemas portuarios

La poca productividad en las faenas portuarias, no solamente de La Guaira, sino de todos los puertos venezolanos, se debe -según las informaciones recogidas de parte de los usuarios en el terreno mismo- a aspectos laborales: continuas paralizaciones de faenas por corto lapso, debido a discusiones o protestas; trabajo lento; incumplimiento de horarios al llegar tarde y retirarse antes de tiempo; personal innecesario y falta de calificación profesional adecuada.

Según las mismas fuentes, los puertos "prestan un servicio deficiente, con altos niveles de roturas, pérdidas y robos dentro de los buques sin que se reconozca responsabilidad ni se admita pagos de indemnización alguna." Además, la recepción de la mercadería muchas veces es pospuesta hasta el momento en que la retira el importador, pretendiendo culpar a la línea naviera, como ocurridas a bordo, por las pérdidas o averías habidas en las áreas portuarias.

Otra queja recibida de parte de los usuarios se refiere a las demoras aduaneras en la nacionalización y despacho de las mercaderías de importación.

Aunque ha mejorado con respecto a algunos años atrás, todavía la congestión portuaria es un problema serio en La Guaira. La situación en el último tiempo ha sido la siguiente: 1981 - 25 de noviembre, 13 buques operando y cinco esperando atraque; 23 de diciembre, 20 buques operando y ocho en espera; 31 de diciembre, 21 buques operando y 12 en espera; 1982 - 27 de enero, tres buques operando y 11 en espera. 7/

e) Movimiento de carga

La carga movilizada por La Guaira durante los últimos años ha sido la siguiente, en toneladas métricas:

<u>i) Tráfico total</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	2 023 931	1 885 704	1 921 232
Exportación	25 834	34 310	27 966

Fuente: Cortesía del Instituto Nacional de Puertos

<u>ii) Movimiento de contenedores</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Número de TEU entrados y salidos	9 650	13 782	25 461

Fuente: Cortesía del Instituto Nacional de Puertos

<u>iii) Tráfico de intercambio con Brasil (ton)</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones de Brasil	42 098	40 307	40 683
Exportaciones a Brasil	133	195	382

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

7/ BIMCO Weekly Circular, Copenhagen, Nos. 47 y 52, 1981, y 2 y 6, 1982.

Como puede apreciarse, hay un notable desequilibrio en el tráfico de intercambio entre La Guaira y Brasil. Las importaciones de productos brasileños en 1980 fueron, principalmente, jugo de naranjas refrigerado (más de 11 000 ton), vidrios, partes y piezas de automóviles, productos químicos y aparatos eléctricos y mecánicos. Las escasas exportaciones desde este puerto se compusieron de vidrios y sus manufacturas, artículos de librería y automóviles (probablemente como parte de equipaje personal).

f) Servicios marítimos

Dos líneas brasileñas -Lloyd Brasileiro y Líneas Brasileiras (LIBRA)-, junto con dos venezolanas -Ven-Caribe y Naviera Mercante (Navimerca)-, cubren regularmente el tráfico entre puertos brasileños y venezolanos, con recaladas mensuales en La Guaira. Las tres primeras tocan en Itajaí, Paranaguá, Santos y Río de Janeiro, y LIBRA, además, lo hace en San Francisco do Sul y en Belem, mientras que Navimerca atiende solamente Santos, Río de Janeiro y La Guaira.

Por otra parte, dos líneas argentinas intervienen también en el tráfico: A. Bottachi S.A., que recalca en Santos, Río de Janeiro y Belem, y ELMA, que llega a Paranaguá y Santos. Otras dos empresas extrazonales participan en este servicio entre Brasil y Venezuela: Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Mij BV. (KNSM), holandesa, con servicio entre Belem, Manaus y La Guaira, y Delta Steamship Lines, de Estados Unidos, que trafica entre Paranaguá y La Guaira con sus cuatro buques portabarcasas tipo LASH (Lighter Aboard Ship).

En el cuadro 12 del Volumen I, Brasil/Grupo Andino: Características de las naves que atienden sus tráficos, se indican las empresas, sus buques, la bandera de cada uno, el tipo, su tonelaje de registro bruto y de porte bruto (deadweight), la capacidad de contenedores en TEU, la velocidad y el año de construcción.

Las agencias marítimas que representan a las empresas navieras con servicios a La Guaira son las siguientes:

a Lloyd Brasileiro y a Libra

Despachos Becoblohm,
La Guaira: Cables Becoship
Télex 31164 BBLAG
Teléfonos (031) 26500; 26509.
Caracas: Cables Becoship
Télex 21356 BBCCS; Apartado 69,
Teléfono (02) 572.9622.

a Ven-Caribe C.A.

Ven-Caribe C.A.
Cables Riosur
Télex 23296 Votuvén
Tel. 2839322; 2839979,
Caracas.

a ELMA y a Delta Lines

H.L. Boulton & Co. S.A.
Caracas: Télex 22725-Boulton
Apartado 929
Teléf. 457944; 4414719.

2. Información portuaria sobre Puerto Cabello

a) Características físicas e infraestructura básica

Puerto Cabello está ubicado en la parte central de Venezuela, en la región occidental del Estado de Carabobo, y está conectado por una buena red de carreteras con las principales ciudades del país: Valencia, Maracay, Caracas y Barquisimeto. Además, hay un ferrocarril que lo une a Barquisimeto y que permite la descarga directa del buque al vagón de la mercadería destinada a esta ciudad, distante 173 km de Puerto Cabello. La distancia por carretera de Puerto Cabello a Caracas es de 212 km.

El clima permite operar el puerto todo el año corrido.

La bahía está protegida naturalmente. El área del puerto ocupa unas 35 hectáreas y cuenta con 25 sitios de atraque, la mayoría de los cuales tiene entre 28 y 31 pies de profundidad. Cuatro de estos sitios están destinados al movimiento de graneles, tienen 31 pies de profundidad y 27 silos grandes y 16 medianos, con capacidad total de 20 970 toneladas y una producción total de 250 toneladas por hora.

El puerto tiene diez almacenes cubiertos con una superficie total de 49 923 m² y un área de 130 000 m² de patios descubiertos que no necesitan protección contra el clima.

b) Aspectos operacionales

Al igual que en el caso de La Guaira, la productividad de Puerto Cabello es muy baja, fluctuando entre diez y veinte toneladas por cuadrilla/hora, pero en los productos siderúrgicos la descarga puede llegar a 70 toneladas.

La jornada de trabajo es de 07:00 a 11:00 horas y de 13:00 a 17:00 horas. Las mismas dificultades que en La Guaira se presentan para el trabajo en horas extraordinarias y en días domingo y festivos.

En Puerto Cabello los sindicatos portuarios se opusieron a la entrada de barcos de autotransbordo (Ro-Ro) a fines de 1981, como se opusieron a la llegada de los primeros buques portacontenedores en la década de 1960, so pretexto de que la automatización les privaba de su fuente de trabajo. Debido a esta situación, el Ro-Ro estadounidense "Diplomat" estuvo once días detenido en Puerto Cabello, lo que ha sido considerado un boicot contra los buques de esa bandera y ha traído represalias de parte de la Federación de Marineros de Estados Unidos hacia las naves venezolanas.^{8/}

c) Tarifas portuarias

Las tarifas portuarias se rigen por el mismo régimen que las de La Guaira -Resolución 69 del Ministerio de Comunicaciones de 22 de octubre de 1976-, pero son un 20% como término medio más bajas que las de ese puerto, excepto en los recargos y en el pago de almacenaje, en que se aplican los mismos valores. Las quejas de los usuarios sobre los cobros indebidos y extra-tarifarios que se hicieron presente en el caso de La Guaira son válidas para Puerto Cabello y los demás terminales administrados por INP.

El sistema de cobro de almacenaje también es objeto de reclamaciones, porque no está basado en el peso o volumen de la mercadería -como es lógico y como se aplica en la mayoría de los países-, sino en un porcentaje del valor de la mercadería. Así, en la importación, la mercancía paga, después del quinto día de permanencia, las siguientes tarifas ad-valorem:

8/ Informativo ALAMAR N° 338. Montevideo, semana del 28 de diciembre de 1981 al 3 de enero de 1982.

De uno a cinco días	2%
De uno a diez días	5%
De uno a cuarenta y cinco días	10%
De uno a más de cuarenta y cinco días	20%

Las mercaderías de exportación, por su parte, pagan el dos por ciento de su valor real después del quinto día de su ingreso a las zonas de almacenamiento hasta el momento de su embarque o retiro.

d) Problemas portuarios

Los mismos conceptos emitidos en el caso de La Guaira sobre los problemas portuarios y la indisciplina laboral se aplican a Puerto Cabello y en general a todos los terminales marítimos venezolanos que dependen del INP.

En cuanto a la congestión portuaria, la situación es peor aún que en el citado caso de La Guaira. En efecto, Puerto Cabello soportó una huelga de los obreros portuarios entre el 13 y el 16 de noviembre de 1981 y otra, del 23 al 26 del mismo mes. El 18 de noviembre de 1981 había 28 buques operando y 18 esperando atraque; el 9 de diciembre, 14 operando y 25 esperando; el 30 de diciembre, 26 buques operando y 8 esperando, en tanto que en el presente año, el 13 de enero había 24 naves en operación y 7 en espera y el 27 de ese mes, 25 buques operando y 7 esperando. Un granelero que arribó a Puerto Cabello el 12 de diciembre con 19 960 toneladas, sólo pudo atracar el 21 de diciembre y zarpó el 11 de enero del presente año.9/

e) Movimiento de carga

Durante los últimos tres años, el puerto ha movilizado las siguientes toneladas métricas:

i) <u>Tráfico total</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación:			
Carga general	2 578 827	1 957 333	2 185 116
Carga a granel	1 354 546	1 293 333	1 546 539
Exportación	26 665	35 739	79 702

Fuente: Cortesía del Instituto Nacional de Puertos

ii) <u>Movimiento de contenedores</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Número de TEU entrados y salidos	4 749	6 045	6 142

Fuente: Cortesía del Instituto Nacional de Puertos

iii) <u>Tráfico de intercambio con Brasil</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones de Brasil	159 806	112 639	54 040
Exportaciones a Brasil	3 745	13 498	53 690

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

9/ BIMCO Weekly Circular, Copenhague, Nos. 47, 48 y 51 de 1981 y 1, 3 y 6 de 1982.

El desequilibrio que se advierte en el tráfico de intercambio durante 1978 y 1979 desaparece en 1980, pero sólo debido a que este año se exportó por Puerto Cabello 41 500 toneladas de combustibles líquidos (óleos combustibles), de modo que en materia de carga general se mantiene el desequilibrio.

Las principales importaciones de Puerto Cabello desde el Brasil en 1980 fueron azúcar de caña, aceite de algodón, automóviles y piezas para automóviles, máquinas y aparatos mecánicos, productos químicos, tractores, chapas y tubos de fierro y acero y máquinas y aparatos eléctricos. Las exportaciones desde este puerto, aparte de combustibles líquidos, se circunscribieron a arroz (7 140 toneladas), higos chumbos y sus manufacturas (4 000 toneladas) y productos químicos (995 toneladas).

f) Servicios marítimos

Los servicios marítimos entre Brasil y Puerto Cabello son atendidos principalmente por una empresa brasileña -LIBRA- y una venezolana -Ven-Caribe- y secundariamente por la norteamericana Delta Lines y por las argentinas ELMA y Bottachi. Al hablar del puerto de La Guaira, se hizo referencia a las recargas e itinerarios que cubren dichas líneas navieras. Igualmente, en el cuadro 12 del Volumen I, Brasil/Grupo Andino: Características de las naves que atienden sus tráficos, se da detalles de dichos buques de cada una de las empresas de navegación que cubren estos servicios.

Las siguientes agencias marítimas representan a dichas líneas navieras:

a LIBRA: Despachos Becoblohm, Cable Becoship; télex 42471 BBPBL, teléfonos (042) 63611-15.

a ELMA y Delta Lines: H.L. Boulton & Co. S.A.

a Ven-Caribe C.A.: Ven-Caribe C.A.

C. PUERTOS DE COLOMBIA 10/

1. Información portuaria sobre Santa Marta

a) Características físicas e infraestructura básica

El puerto de Santa Marta está situado en la bahía de su nombre en la costa del Atlántico. Está comunicado con el interior del país por medio del Ferrocarril del Atlántico en una extensión de 969 km hasta Bogotá. Además, tiene conexión por carretera con las principales ciudades del país; hasta Bogotá hay una distancia de 1 136 km y a Medellín, de 884 km. El puerto cuenta con líneas férreas que facilitan las operaciones de cargue y descargue directamente de los vagones a los barcos y viceversa. Hay un aeropuerto de tráfico nacional, a 12 millas de las ciudad.

Santa Marta goza de buen clima, pero hubo 13 días al año, de 1976 a 1978, como término medio en que el puerto no pudo operar por mal tiempo.

La bahía es una rada relativamente abierta, protegida de los vientos predominantes del noreste. Tiene una superficie de 132 875 m² y consta de seis atracaderos, con una profundidad entre 35 y 50 pies: dos para carga general, dos para carga a granel, uno para banano y otro para carbón o carga general, con una longitud de 1 305 m.

El puerto está administrado por la Empresa Puertos de Colombia (COLPUERTOS), creada por Ley 154 de 1959 como establecimiento público y cuya naturaleza cambió a la de empresa comercial por decreto-ley 561 de 1975. COLPUERTOS tiene a su cargo los terminales de Barranquilla, Buenaventura, Cartagena, Santa Marta, Tumaco y Leticia.

Cuenta con cuatro bodegas que tienen un área de 15 150 m² y dispone de 40 386 m² de área de patios y cobertizos. Existen 18 silos con 28 000 toneladas de capacidad.

b) Aspectos operacionales

Aunque la velocidad de manejo de carga general es buena -21,8 toneladas por hora/cuadrilla en la importación y 16,5 en la exportación- la productividad del puerto es baja, como se verá más adelante. Por otra parte, existe en Santa Marta un serio problema que afecta la evacuación de la carga de importación hacia el interior del país, pues los ferrocarriles no poseen la capacidad de equipo suficiente para atender las necesidades del puerto. Los vagones tienen un ciclo de rotación de 20 días aproximadamente y se mueve un promedio de 50 vagones-día, con un término medio de 22 toneladas-viaje de entrada y de

10/ Fuente: Plan Nacional de Transporte, Anexo V, Puertos Marítimos, República de Colombia, Ministerio de Obras Públicas y Transporte, Oficina de Planeación/Reino de los Países Bajos, Ministerio de Relaciones Exteriores, N.E.I.; Empresa Puertos de Colombia, COLPUERTOS: Puertos de Colombia, s.f., circa 1979; Ministerio de Obras Públicas y Transporte de Colombia: Decreto N° 550 de 1981 (Estatuto Tarifario); Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte, CUTMA: Simposio Nacional sobre el nuevo Código de Aduanas, Conclusiones y Recomendaciones (Bogotá, noviembre 27 de 1981); e informaciones recogidas personalmente en Bogotá por el Consultor en transporte marítimo durante su misión (18-23 de enero de 1982).

25 toneladas-viaje de salida. El movimiento de carga terrestre en Santa Marta representa entre el 80 y 90% por vía férrea y entre el 20 y el 10% por camión. Se mueve un promedio de 80 a 100 camiones-día con un término medio de 18 toneladas por viaje de entrada al puerto y de 13 toneladas por viaje de salida.

El puerto trabaja en dos turnos: el primero, de 07:00 a 11:30 horas y de 13:30 a 17:30 horas, y el segundo de las 19:30 a las 22:45 horas, con tarifas ordinarias; se puede trabajar extraordinariamente de 19:30 a 05:00 horas, con un recargo de 130% hasta las 24:00 horas y de 200% desde esa hora hasta las 05:00 h.

No se trabaja el día de Año Nuevo, el Viernes Santo, el 1º de mayo ni el día de Navidad.

c) Tarifas portuarias

Las tarifas portuarias se rigen por el Estatuto Tarifario fijado por el Acuerdo 848/80 de 22 de diciembre de 1980 de la Junta Directiva de COLPUERTOS y aprobado por Decreto N° 550 del Ministerio de Obras Públicas y Transporte de 6 de marzo de 1981, y se aplican a todos los terminales marítimos de Colombia por igual.

d) Problemas portuarios

La baja productividad en las faenas portuarias, la indisciplina laboral en las mismas, la proliferación de la reglamentación aduanera y los continuos robos en los recintos del puerto -como en los demás terminales marítimos de Colombia-constituyen las quejas escuchadas de los usuarios en Bogotá.

Según un completo estudio sobre puertos marítimos, preparado para el Plan Nacional de Transporte por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y una misión holandesa en 1980, 11/ entre 1975 y 1978 un total de 1 024 días/buque fue el promedio anual de espera en un total de 1 474 días/buque de permanencia en puerto en Santa Marta.

Las principales causas de espera, en los cuatro años señalados, correspondieron en promedio de días a los siguientes conceptos:

Muelle ocupado	249 días/buque
Iniciación de labores	109 "
Cambio de turno	105 "
Suspensión labores de nave	72 "
Cena y refrigerio	70 "
Espera para zarpe	64 "
Esperando carga	62 "
Arreglo de aparejos	27 "
Falta de personal y equipo	12 "
Mal tiempo	12 "
Tomando agua o combustible	5 "
Otras causas	237 "
<u>Total espera</u>	<u>1 024 días/buque</u>

11/ Plan Nacional de Transporte, Anexo V, Puertos Marítimos, República de Colombia, Ministerio de Obras Públicas y Transporte/Reino de los Países Bajos, Ministerio de Relaciones Exteriores, Bogotá, marzo de 1980.

La situación actual, según las últimas informaciones del boletín de The Baltic and International Maritime Conference, es la siguiente: 1981, 18 de diciembre, 1 buque al ancla, 1 día de espera para buques de línea y graneleros; 1982, 4 de enero, 2 buques al ancla, 1 día de espera para buques de línea de importación, 2 días para buques de línea de exportación y 3 días para graneleros; 5 de febrero, 1 buque al ancla, 2 días de demora para buques de línea de importación, ninguna espera para buques de línea de exportación, 5 días para graneleros.^{12/}

Otra queja recibida se refiere a la exportación de carbón por Santa Marta, en el sentido de que COLPUERTOS proporciona solamente los operadores de grúas y el exportador tiene que contratar gente para que haga el trabajo, aparte de pagar la tarifa, porque los ocho hombres de COLPUERTOS -que ganan Col\$30 por tonelada- no palean el carbón. La situación se solucionará cuando esté listo el nuevo muelle carbonero -que se está construyendo ya, a unos 10 km de Santa Marta, por Propeco con financiamiento de Pro-Expo-, el cual contará con bandas transportadoras cerradas, para evitar el polvillo y que permitirá despachar un buque carbonero en diez días en vez de un mes, como tardá ahora. Además, ya empezaron las obras de ferrocarril, caminos y puerto del Proyecto Cerrejón, que se espera esté listo en 1985 para exportar unos 15 millones de toneladas de carbón, para llegar a 50 millones a fines del presente siglo.

En cuanto al movimiento de contenedores, su vaciado y llenado se hace en el terminal marítimo, a un costo de Col\$ 300 por llenado y de Col\$ 400 por vaciado por tonelada de peso o volumen, independientemente de los servicios que se prestan a la carga. Los contenedores con carga, en cambio, son considerados como embalaje y por consiguiente no causan ningún recargo adicional a los que pagan los cargamentos.

e) Movimiento de carga

La carga movilizada por el puerto de Santa Marta durante los últimos tres años ha sido la siguiente, en toneladas métricas:

i) <u>Tráfico total</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	490 106	510 472	524 247
Exportación	329 258	382 749	301 844

Fuente: Cortesía de COLPUERTOS

ii) <u>Movimiento de contenedores</u>	<u>1978</u>	<u>1980</u>
<u>Contenedores entrados:</u>		
Número de TEU llenos	122	843
Número de TEU vacíos	456	1 083
Tonelaje	2 104	9 978
<u>Contenedores salidos:</u>		
Número de TEU llenos	170	789
Número de TEU vacíos	1 019	535
Tonelaje	1 230	3 157

Fuente: Para 1978, Tomás Sepúlveda Whittle, The potential for containerisation in South America, charla en la Tercera Conferencia Técnica del Contenedor, Londres, noviembre 1980; para 1980, cortesía de COLPUERTOS

^{12/} BIMCO Weekly Circular, Copenhague, N° 51 de 1981 y Nos. 1 y 6 de 1982.

<u>iii) Tráfico de intercambio con Brasil</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones de Brasil	21 865	28 932	7 878
Exportaciones a Brasil	503	-	19 691

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

Según es fácil de apreciar, en los años 1978 y 1979 se produjo un gran desequilibrio en contra de las exportaciones desde Santa Marta a Brasil, y en el sentido inverso durante el año 1980, aunque no tan pronunciado. Lo cierto es que normalmente Brasil exporta a Santa Marta automóviles, chapas y perfiles de fierro y acero, abrasivos, maquinarias y demás productos manufacturados, mientras que el citado puerto colombiano sólo envía arroz y en 1980 por primera vez exportó carbón (19 501 toneladas).

f) Servicios marítimos

La única línea que está actualmente cubriendo el tráfico entre Brasil y los puertos colombianos del Atlántico -Santa Marta, Barranquilla y Cartagena- es la Agrícola y Marítima Santa Rosa, AGROMAR, colombiana.

Hay numerosas quejas sobre el servicio que presta esta línea, especialmente por la impuntualidad de sus recaladas y por la arbitrariedad de los fletes que cobra. AGROMAR informa, con respecto a las recaladas, que dependen de la carga para el puerto, la que es muy escasa, y sobre los fletes, que el 60% de lo cobrado en el tráfico con Brasil se va en gastos de carga y descarga.

2. Información portuaria sobre Barranquilla

a) Características físicas e infraestructura básica

El puerto de Barranquilla está situado en la costa norte de Colombia, en la desembocadura del río Magdalena, principal arteria fluvial del país en cuanto a tráfico comercial. El terminal marítimo se encuentra en la orilla oeste del río, aproximadamente a 18 kilómetros de su desembocadura. Además del terminal marítimo, el puerto cuenta con un terminal fluvial.

Barranquilla se comunica con el interior del país por carretera y por vía fluvial. La distancia por carretera a Bogotá es de 1 168 km; a Medellín, de 790 km, y a Bucaramanga, de 743 km. Por vía fluvial, está unido hasta Dorada en una extensión de 898 km. No hay ferrocarril.

Aunque el clima es relativamente bueno, entre 1976 y 1978 hubo 21 días anuales como término medio en que el puerto no operó por mal tiempo.

El canal de acceso al terminal es de 20 km desde Bocas de Ceniza al puerto, con profundidad de 30 a 35 pies. El área del terminal marítimo, que tiene protección natural, es de un millón 29 mil metros cuadrados. Cuenta con seis atracaderos, con una longitud de 1 058 m; su profundidad media es de 34 pies, pero el máximo calado permitido actualmente es de 28 pies.

Tiene once bodegas con 48 mil metros cuadrados de superficie y 157 mil metros cuadrados de patios para almacenaje.

Existen, además, cinco muelles privados, que mueven más carga que el mismo terminal público de Barranquilla: Monómetros, Cementos Caribe, Celanese, Coterminales (Holanda-Colombia) y la zona franca (utilizada por la Union Carbide y la Shell). La zona franca posee buenas acomodaciones para reembalar y semi-industrializar y reexportar productos.

/b) Aspectos

b) Aspectos operacionales

El ritmo de carga y descarga para las mercaderías generales es de solamente ocho toneladas/hora por cuadrilla en la exportación y de 14,8 toneladas en la importación, lo que es bastante más bajo que el de Santa Marta. En graneles se llega a 36 toneladas/hora-gancho.

La jornada de trabajo ordinaria se hace en dos turnos: de 08:00 a 12:00 horas y de 14:00 a 18:00 horas en el primer turno, y de 18:00 a 02:00 horas en el segundo. Se puede trabajar tiempo extraordinario entre 12:00 y 14:00 horas y de 02:00 a 04:00 horas. En días sábado, el segundo turno es de 18:00 a 23:00 horas, con 130% de sobretiempo.

c) Tarifas portuarias

Según se señaló al tratar de Santa Marta, las tarifas portuarias se rigen por el Estatuto Tarifario de 1980 y se aplican por igual a todos los puertos administrados por COLPUERTOS. Habrá que agregar que los usuarios se quejan de que las tarifas no reflejan la realidad, porque en la práctica los costos portuarios resultan alrededor de un 130% más de lo señalado en el estatuto tarifario.

d) Problemas portuarios

Como en todos los puertos colombianos, en Barranquilla se usa el equipo del buque para las faenas de cargue y descargue.

Se presentan desplazamientos del canal de acceso por erosión en Boca de Ceniza, que incluso han creado islas artificiales de sedimentación, como la "1972", que data de ese año y que cambió el curso del canal. Hay dos dragas viejas, dependientes de COLPUERTOS, que trabajan permanentemente. En 1981 se creó la Empresa de Canales y Dragado (Emcanales), pero todavía no funciona, por problemas de financiamiento.

Abundan las quejas entre los usuarios por los problemas laborales, la falta de disciplina en el trabajo y la carencia de equipo, sobre todo para el manejo de contenedores. Además, los contenedores deben ser abiertos y descargados en la aduana o en la zona franca, con lo cual se pierde gran parte de las ventajas de la unitarización de carga.

De acuerdo con el estudio sobre puertos marítimos a que se ha hecho referencia al tratar de Santa Marta, ^{13/} el promedio anual de días/buque de permanencia en el puerto entre 1975 y 1978 fue de 1 563 días y el de tiempo de espera, de 1 419 días en Barranquilla. Como en el caso señalado, la mayoría de dicho tiempo perdido se debió a problemas del personal (iniciación de labores, cambio de turno, cena y refrigerio, falta de personal y equipo, que representaron 280 días); en espera por zarpe se emplearon 109 días, esperando carga 92 días, por mal tiempo 21 días, por muelle ocupado 500 días y por otras causas (no especificadas en el estudio citado), 417 días.

Según los últimos boletines recibidos de The Baltic and International Maritime Conference ^{14/} la situación era la siguiente a fines del año pasado y principios del actual: 1981 - 18 de diciembre, tres buques al ancla, dos días de demora para buques de línea y graneleros; 1982 - 4 de enero, ningún barco al ancla y sin demoras para buques de línea ni graneleros; 22 de enero, ningún buque al ancla, no hay demoras para buques de línea, pero un día de demora para graneleros; 5 de febrero, ningún buque al ancla, un día de demora para buques de línea y graneleros.

^{13/} Plan Nacional de Transporte, Anexo V, Puertos Marítimos, op.cit.

^{14/} BIMCO Weekly Circular, Copenhague, N° 51 de 1981 y Nos. 1, 4 y 6 de 1982.

e) Movimiento de carga

La carga movilizada por el puerto de Barranquilla durante los últimos tres años ha sido la siguiente, en toneladas métricas:

<u>i) Tráfico total</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	412 512	564 472	617 593
Exportación	60 311	51 542	65 886

Fuente: Cortesía de COLPUERTOS

<u>ii) Movimiento de contenedores</u>	<u>1978</u>	<u>1980</u>
<u>Contenedores entrados</u>		
Número de TEU llenos	592	5 807
Número de TEU vacíos	0	398
Tonelaje de contenedores llenos	4 268	48 038
<u>Contenedores salidos</u>		
Número de TEU llenos	296	1 277
Número de TEU vacíos	0	3 763
Tonelaje de contenedores llenos	1 950	3 869

Fuente: Para 1978, Tomás Sepúlveda Whittle: The potential for containerisation in South America, charla en la Tercera Conferencia Técnica del Contenedor, Londres, noviembre de 1980; para 1980, cortesía de COLPUERTOS

<u>iii) Tráfico de intercambio con Brasil</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones de Brasil	17 830	24 380	20 393
Exportaciones a Brasil	24 023	10 705	3 065

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

Como se puede ver, las importaciones entradas a Colombia por Barranquilla han mantenido relativamente su alto nivel; en cambio, las exportaciones han descendido considerablemente en el trienio indicado. Este descenso se debe a que en 1980 no se exportó cemento a Brasil, en circunstancias que en 1978 se había enviado 23 374 toneladas a Belem y en 1979, 8 900 toneladas a Belem y Manaus. En 1980, el principal producto colombiano salido desde Barranquilla a Brasil fue 2 631 toneladas de vidrios y sus manufacturas a Río de Janeiro, Santos y Paranaçu. Las importaciones desde Brasil a Barranquilla estuvieron compuestas principalmente por chapas y perfiles de fierro y acero, productos químicos, borracha sintética (caucho artificial), productos de cerámica, automóviles y piezas para automóviles e incluso vidrios y sus manufacturas.

f) Servicios marítimos

Según se informó al tratar de las características de Santa Marta, la única línea que está sirviendo el tráfico entre Brasil y los puertos colombianos del Atlántico en la actualidad es AGROMAR, colombiana, con itinerarios

/mensuales. Sin

mensuales. Sin embargo, dichos itinerarios no se cumplen y hay quejas generalizadas por el mal servicio, la inseguridad en las fechas de recalada y la insuficiencia de buques y de espacio para la carga a Brasil.

AGROMAR tiene su sede principal en Barranquilla, Carrera 30, Calle 4, télex 033-462 AMARCO, teléfonos 327 720, 325 309, 325 313, 323 820, cables AGROMAR.

3. Información portuaria sobre Buenaventura

a) Características físicas e infraestructura básica

El puerto de Buenaventura está situado al fondo de la bahía de su mismo nombre sobre la isla de Cascajal en el océano Pacífico. La bahía tiene una longitud de 15 km desde su entrada hasta el puerto y una amplitud de 4 km. Es el más importante de los puertos colombianos en términos de carga movilizada y sirve a una extensa zona del país. Por él se efectúa aproximadamente el 50% del comercio marítimo internacional de Colombia (excluyendo el comercio efectuado por los muelles privados).

El terminal de Buenaventura se comunica con el centro del país por carretera y ferrocarril. La distancia por carretera hasta Bogotá es de 481 km; hasta Medellín, de 489 km, y hasta Cali, de 140 km. Por vía férrea queda a 610 km de Bogotá, con transbordo a carretera en el tramo Armenia-Ibagué, por cuenta de los ferrocarriles, en una distancia de 80 km.

No se dispone de aeropuerto nacional ni internacional, debiendo utilizarse el de Cali.

El tamaño del terminal es de 1 174 688 m² y cuenta con diez atracaderos en una extensión de muelles de 2 150 metros. Hay una profundidad de 32 pies en los canales de acceso y en los fondeaderos, pero el calado medio en los sitios de atraque llega sólo a 28 pies y, debido a las grandes variaciones de las mareas (en promedio 3,2 m y máxima de 5,4 m), requiere de periódicas operaciones de dragado. Por esta razón, hay ocasiones en que los buques tocan fondo mientras están operando y se retiran del muelle, dificultando el cargue y descargue y restando eficiencia al puerto.

El puerto tiene 12 bodegas con 100 744 m² y 54 375 m² de patios, así como 20 silos con 32 000 toneladas de capacidad.

El clima es tropical húmedo. El promedio de lluvias por año alcanzó a 600 cm en el período 1969-78, presentándose lluvias en dos de cada tres días. El término medio de días/buque perdidos por mal tiempo llegó a 200 entre 1976 y 1978.

b) Aspectos operacionales

El ritmo de cargue y descargue para carga general en la exportación es de 14,8 ton/hora por cuadrilla y en la importación, de 13,6, lo que es menor que en Santa Marta. Por falta de equipo, las empresas navieras colaboran con material propio para aligerar las faenas. Desde junio de 1981 no se utilizan los silos y el trigo sale directamente del buque al camión.

La jornada de trabajo ordinario se hace en dos turnos: el primero, de 07:00 a 17:00 horas, con dos horas para almorzar; el segundo, de 17:00 a 01:00 horas; los días sábado no hay segundo turno. En el segundo turno, debe pagarse 130% de recargo.

Aproximadamente el 60% de las importaciones sale del puerto hacia el interior del país por camión, pero la mayoría de la carga de exportación, principalmente compuesta de café, llega a Buenaventura por ferrocarril.

/c) Tarifas

c) Tarifas portuarias

Como se ha explicado ya al hablar de Santa Marta y Barranquilla, las tarifas portuarias se rigen por el Estatuto Tarifario de 1980 de COLPUERTOS. Sin embargo, los usuarios declaran que dichas tarifas oficiales son nominales, pues en la realidad los cobros son muy superiores, sobre todo en Buenaventura; en los puertos del Atlántico, debido a la competencia, la situación es menos mala. En todo caso, las tarifas mismas son de por sí elevadas, especialmente en horas de sobretiempo: 130% a las horas de comida y después de las 17:00 horas en Buenaventura, y desde las 18:00 en los demás puertos durante los días lunes a viernes y después de las 12:00 en días sábado, mientras en días domingo y festivos el recargo es de 200%.

d) Problemas portuarios

Aparte de las dificultades que se presentan en materia de embancamiento en los atracaderos de Barranquilla y de los mismos problemas que aquejan a los demás puertos colombianos en materia de indisciplina laboral y carencia de equipo, debe agregarse el serio inconveniente que representa para el comercio internacional la serie de robos y hurtos en este terminal marítimo. Si bien la situación ha mejorado con respecto a años pasados, todavía hay quejas en ese sentido y COLPUERTOS ha reconocido la existencia del problema. Aún más, en 1980 hubo un asalto a mano armada a un buque extranjero por piratas en el canal de acceso a Buenaventura.

De conformidad con el estudio sobre puertos marítimos a que se ha hecho referencia al tratar de Santa Marta y Barranquilla,^{15/} entre 1976 y 1978 hubo un promedio anual de permanencia de 3 420 días/buque en Buenaventura, de los cuales se perdieron 2 506 días/buque en tiempo de espera. De este tiempo perdido, correspondió 587 días a muelle ocupado, 266 a mal tiempo, 118 a espera para zarpe, 103 en espera de carga, seis tomando agua y combustible y el resto, a problemas creados por el personal (850 días/buque en cambio de turno, suspensión de labores, iniciación de labores, cena y refrigerio, etc.), aparte de 566 días/buque por causas no especificadas.

En cuanto a congestión del puerto, según los últimos boletines de The Baltic and International Maritime Conference, la situación es la siguiente: 1981 - 20 de noviembre, 9 buques al ancla, 5 días de demora para buques de línea de importación, 3 días para buques de línea de exportación y 10 días para graneleros; 18 de diciembre, 5 buques al ancla, 2 días de demora para buques de línea y 20 días para graneleros; 1982 - 4 de enero, 2 buques al ancla, 2 días de demora para buques de línea de importación, 1 día para los de exportación y 5 días para graneleros; 22 de enero, un buque al ancla y sin demora para buques de línea ni para graneleros.^{16/}

e) Movimiento de carga

La carga movilizada en el puerto de Buenaventura durante los últimos años fue la siguiente, en toneladas métricas:

i) <u>Tráfico</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	1 257 304	1 614 083	1 761 574
Exportación	653 384	887 651	908 688

Fuente: Cortesía de COLPUERTOS

^{15/} Plan Nacional de Transporte, Anexo V, Puertos Marítimos, op.cit.

^{16/} BIMCO Weekly Circular, Copenhague, Nos. 47 y 51 de 1981 y N° 1 de 1982.

ii) <u>Movimiento de contenedores</u>	<u>1978</u>	<u>1980</u>
Contenedores entrados		
Número de TEU llenos	1 600	6 621
Número de TEU vacíos	1 209	2 553
Tonelaje	21 284	70 098
Contenedores salidos		
Número de TEU llenos	1 557	4 093
Número de TEU vacíos	1 040	3 742
Tonelaje	20 898	47 096

Fuente: Para 1978, Tomás Sepúlveda Whittle: The potential for containerisation in South America, charla en la Tercera Conferencia Técnica del Contenedor, Londres, noviembre de 1980; para 1980, cortesía de COLPUERTOS

iii) <u>Tráfico de intercambio con Brasil</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones de Brasil	181 038	70 905	24 819
Exportaciones a Brasil	18	607	59

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

Según se aprecia, prácticamente no hay exportaciones desde Buenaventura a Brasil; en cambio, las importaciones alcanzaron cifras impresionantes en 1978, aunque descendieron a menos de la mitad al año siguiente y bajaron a un 15% en 1980. El alto tonelaje movido en 1978 se debió a embarques extraordinarios de más de 160 mil toneladas de gasolina desde Río y Paranaguá, producto cuya exportación a ese puerto bajó a 6 mil toneladas en 1979 y no aparece en 1980. La escasa carga salida de Buenaventura para puertos brasileños se compuso de vidrios y de ácidos en general. Las importaciones desde Brasil, aparte de gasolina, fueron chapas y perfiles de fierro y acero, borracha (goma) sintética, automóviles y sus partes, productos de cerámica, vidrios y tractores.

f) Servicios marítimos

De acuerdo con las estadísticas de 1980 sobre transporte marítimo entre Brasil y puertos de los países del Grupo Andino, proporcionadas por GEIPOT, el tráfico era servido por dos líneas brasileñas -LOLISA y Lloyd Brasileiro- y una colombiana, AGROMAR. Sin embargo, según informaciones recogidas en Bogotá, a fines de enero de 1982, los buques brasileños no estarían haciendo el servicio hacia el Pacífico y la atención estaría a cargo de AGROMAR conjuntamente con TRANSNAVE, ecuatoriana, con una salida mensual entre Buenaventura y Santos, a partir de septiembre de 1981. El tráfico de AGROMAR forma parte de su línea a Sudáfrica, por lo cual los itinerarios programados sufren constantes atrasos.

Una línea extrazonal, la Canadian Westfal-Larsen Ltd., de Canadá, mantiene tradicionalmente un servicio regular entre el Pacífico de Canadá y Estados Unidos con Colombia, Ecuador, Perú, Chile y, vía estrecho de Magallanes, con Santos y Río de Janeiro, servido mensualmente por tres buques: "Villanger", "Eidanger" y "Union Sunrise".^{17/}

^{17/} Información por cortesía del señor Luis Garreaud, Gerente de A.J. Broom y Cía., agentes generales de Westfal-Larsen en Chile.



D. PUERTOS DE ECUADOR 18/

1. Información portuaria sobre Guayaquil

a) Características físicas e infraestructura básica

El puerto marítimo de Guayaquil o Puerto Nuevo está situado en el estero Salado, frente a la isla Trinitaria, a 46 millas del océano Pacífico, en el golfo de Guayas.

El puerto está unido a Quito, la capital del país, por una carretera de 413 km. Si bien hay un ferrocarril que enlaza a la ciudad de Guayaquil -distante cinco millas del puerto marítimo-, la línea férrea no está conectada al terminal marítimo, de modo que todo el tráfico de importación y exportación se hace por camión al interior del país. Guayaquil cuenta con aeropuerto internacional.

La administración del puerto está a cargo de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, un ente autónomo creado en 1958, que depende del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos.

Existen 11 sitios de atraque en el puerto marítimo, incluyendo cinco nuevos atracaderos construidos en 1980 en la ampliación del terminal: tres para contenedores y carga general, uno para carga sólida a granel y otro para carga líquida a granel, todos con 35 o más pies de profundidad.

Se dispone de cinco bodegas con 7 mil metros cuadrados cada una para almacenaje y de 147 800 m² de patios para depósito de mercaderías. La capacidad para almacenar contenedores alcanza a 6 000 TEU.

b) Aspectos operacionales

Guayaquil, y lo mismo Manta, operan las 24 horas del día en faenas portuarias, al mismo costo, prácticamente el año corrido. En efecto, Guayaquil no trabaja solamente en Navidad y Año Nuevo. La jornada de trabajo es en tres turnos: de 08:00 a 17:00 horas, de 17:00 a 24:00 horas y de 01:00 a 07:00 horas, a igual tarifa en cualquiera de los turnos.

La eficiencia de la Autoridad Portuaria de Guayaquil ha sido elogiada por los usuarios. La tarja se recibe en el gancho de la nave, de modo que no hay problemas en identificar las averías o pérdidas de carga. El terminal de contenedores trabaja a un ritmo de 25 a 30 operaciones por hora.

c) Tarifas portuarias

Las tarifas portuarias se rigen por el Reglamento Tarifario de Puertos Ecuatorianos, aprobado por Resolución N° 6/80 de 5 de mayo de 1980 del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos y que se aplica por igual en Guayaquil, Esmeraldas, Manta y Puerto Bolívar.

Cabe señalar dos características interesantes de las tarifas portuarias ecuatorianas: se aplica el mismo cobro a las faenas que se efectúan en cualquiera hora del día y de la noche, y las tarifas de almacenaje tienen diez días libres y se calculan sobre el peso o volumen de la carga.

18/ Fuente: Fairplay World Ports Directory 1981-82; Frank V.H. Wylie, South American Ports Handbook 1979, Gramado Group, Buenos Aires; Informativo ALAMAR, Montevideo, N° 340, semana del 11 al 17 de enero de 1982; BIMCO Weekly Circular, Copenhague, Nos. 47, noviembre 25, 1981; 51, diciembre 23, 1981; 1, enero 6, 1982, y 6, febrero 10, 1982; Reglamento Tarifario de Puertos Ecuatorianos, aprobado por Resolución N° 6/80 del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, de 5 de mayo de 1980.

d) Problemas portuarios

No obstante la reconocida eficiencia portuaria de Guayaquil, todavía se cometen robos y hurtos en los recintos portuarios. Los usuarios atribuyen esta situación a que se diluye la responsabilidad entre la policía aduanera, la policía portuaria y la policía civil. Por su parte, la Autoridad Portuaria ha informado que los robos han bajado considerablemente gracias a las medidas de seguridad adoptadas y que hace falta que la policía portuaria pueda cargar armas, para lo cual se ha solicitado la autorización correspondiente. Además, ha agregado que se ha firmado recientemente un convenio con el Banco Mundial, por el cual este organismo destina fondos para el estudio organizativo y administrativo de los puertos ecuatorianos, habiéndose designado ya la firma consultora que lo tendrá a cargo.

Otra dificultad que afronta el puerto de Guayaquil es la demora en la internación de la carga unitarizada, por problemas de tipo aduanero, ya que a veces los contenedores tardan hasta 30 días en poder ser retirados de la aduana.

En cuanto a congestión, según las informaciones de The Baltic and International Maritime Conference, 19/ la situación últimamente ha sido la siguiente: 1981 - demoras en atraque de 1 a 4 días a mediados de noviembre; iguales condiciones hacia fines de diciembre; 1982 - demoras de 1 a 7 días a mediados de enero; demoras de 3 días a fines de enero; demoras de 1 a 4 días a principios de febrero.

e) Movimiento de carga

La carga movilizada por el puerto marítimo de Guayaquil durante los últimos tres años, en toneladas métricas, ha sido la siguiente:

i) <u>Tráfico total</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	1 627 740	1 626 354	2 043 243
Exportación	733 143	845 448	841 185

Fuente: Cortesía de la Autoridad Portuaria de Guayaquil

ii) <u>Movimiento de contenedores</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Contenedores entrados			
Número de TEU llenos	4 475	5 505	8 138
Número de TEU vacíos	345	841	1 461
Tonelaje	36 672	52 263	74 042
Contenedores salidos			
Número de TEU llenos	1 495	2 384	3 859
Número de TEU vacíos	3 251	3 095	3 640
Tonelaje	13 006	25 367	46 493

Fuente: Cortesía de la Autoridad Portuaria de Guayaquil

Llama la atención, por una parte, el notable desequilibrio de cargas entre la importación y la exportación, la que apenas es inferior a la mitad de la primera. Por otra parte, cabe señalar el alto número de contenedores vacíos

19/ BIMCO Weekly Circular, Copenhague, Nos. 47 y 51 de 1981 y 2 y 4 de 1982.

que se ha movilizado tanto de entrada como de salida y que ha ido en permanente aumento en el trienio; habrá que ver modo de corregir esta anomalía, porque conspira contra la economía del transporte de la carga unitarizada.

iii) Tráfico de intercambio con Brasil (ton)	1978	1979	1980
Importaciones de Brasil	18 871	19 418	21 455
Exportaciones a Brasil	2 018	775	3 818

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

Se advierte un notorio desequilibrio en el intercambio comercial entre Guayaquil y los puertos brasileños o, mejor dicho, entre Ecuador y Brasil, ya que Guayaquil es el principal puerto de comercio exterior del país. Normalmente, Brasil provee al Ecuador de artículos de papelería, automóviles y piezas para automóviles, chapas y perfiles de fierro o acero, máquinas y aparatos mecánicos y eléctricos y una serie de productos manufacturados. En cambio, le compra solamente preparaciones de pescado (atún en conserva), artículos de confitería sin cacao y, ocasionalmente, cobre y sus manufacturas.

f) Servicios marítimos

Hasta 1981, alrededor de septiembre, había dos empresas brasileñas -Lloyd Brasileiro y LOLISA- y una colombiana -AGROMAR-, pero actualmente se han retirado de la línea las dos compañías brasileñas. Ello se debería a la Resolución N° 2 del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos del Ecuador, de 2 de julio de 1981, que estableció la reserva del 100% de la carga de importación desde Brasil a favor de las naves ecuatorianas. Según información verbal del Almirante Jorge Queirolo Gómez, Director de la Marina Mercante y del Litoral del Ecuador, la citada medida obedece a la nueva política del Gobierno ecuatoriano en orden a promover las exportaciones, y se aplica a todos los países a los cuales Ecuador compra productos por elevado valor y que no adquieren mercaderías ecuatorianas. Similares resoluciones se dictaron en la misma fecha con respecto a las importaciones de Argentina, Panamá y Sudáfrica. En esos días de la entrevista con el Almirante Queirolo (mediados de enero de 1982), una delegación brasileña llegaba a Ecuador para discutir el asunto de la reserva de carga.

De acuerdo con la nueva situación, estarían atendiendo el tráfico entre Guayaquil y puertos brasileños solamente AGROMAR, colombiana, y TRANSSNAVE, ecuatoriana, en un servicio conjunto, con itinerarios mensuales. Sin embargo, a mediados de enero, según información verbal de TRANSSNAVE, todavía dicha empresa no había tenido movimiento con Brasil.

Aparte de las líneas mencionadas, la Canadian Westfal-Larsen Ltd. sirve el tráfico entre Santos y Río de Janeiro, vía estrecho de Magallanes, Chile y Perú, con Guayaquil. Se presume que, a partir de la citada resolución de la autoridad ecuatoriana, tocará en Guayaquil para dejar y tomar carga procedente de y destinada a puertos que no sean brasileños.

Según información recogida en Guayaquil, la empresa ecuatoriana TRANSSNAVE entraría en convenio con el Consorcio Naviero Peruano para atender en conjunto la línea Brasil-Perú-Ecuador.

Las compañías navieras de referencia tienen las siguientes representaciones en Guayaquil:

LOLISA - Transoceánica Cía. Ltda., Malecón 1401, Casilla 1067,
teléfono 551360, télex 04-3151; 3641, 3371.

TRANNAVE - 9 de Octubre y Chile, Edificio Citybank, cables
Transnave, teléfonos 308400, 304780; télex 3249 Transnave ED.

CONSORCIO NAVIERO PERUANO: 10 de Agosto y Malecón, Edificio Valdra,
P.O. Box 9322; teléfono 512672; télex 043678.

WESTFAL-LARSEN: S.A. Com. Anglo-Ecuatoriana, Junín 105 y Malecón;
teléfono 305700; télex 3105 SCAEL ED.

2. Información portuaria sobre Manta

a) Características físicas e infraestructura básica

El puerto de Manta está situado en la costa central del Ecuador, 185 millas al norte de Guayaquil. Está unido por carretera a Guayaquil (188 km), pero las condiciones viales son menos que regulares, y a Quito (396 km), en las que son relativamente buenas.

La administración del puerto está a cargo de la Autoridad Portuaria de Manta, un ente autónomo creado en 1968, al ponerse en servicio el puerto nuevo, y dependiente del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos.

Las obras portuarias consisten de un rompeolas de unos 1 700 m de longitud que forma una extensa área de aguas abrigadas. Hay dos muelles para carga general y graneles y tres especiales para barcos de autotransbordo (Ro-Ro), uno de los cuales fue construido en enero de 1981. Este último tiene un área adyacente de 7 000 m² para contenedores y semirremolques; hay también un nuevo patio para el mismo objeto a lo largo del rompeolas, con una superficie de 40 000 m².

b) Aspectos operacionales

Al igual que Guayaquil, Manta opera las 24 horas del día, en tres turnos: de 08:00 a 17:00 horas, de 17:00 a 24:00 horas y de 01:00 a 07:00 horas. No se trabaja solamente en Año Nuevo, el 1º de mayo y Navidad.

c) Tarifas portuarias

Las tarifas portuarias se rigen por el Reglamento Tarifario de Puertos Ecuatorianos, aprobado por Resolución Nº 6/80 de 5 de mayo de 1980 del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos.

Como es lógico, el mismo comentario hecho al hablar de Guayaquil es válido para la situación en Manta, ya que las tarifas son iguales.

d) Problemas portuarios

Según informaciones recibidas, en Manta se producen los mismos problemas que en Guayaquil en cuanto a robos y hurtos; además, existiría incompatibilidad de horarios entre los diversos servicios públicos y ausentismo laboral.

Respecto a congestión, el boletín semanal de The Baltic and International Maritime Conference no ofrece ninguna información sobre Manta.

e) Movimiento de carga

La carga movilizada por el puerto de Manta durante los últimos años ha sido la siguiente, en toneladas métricas:

/i) Tráfico

i) <u>Tráfico total</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	228 152	183 758	201 660
Exportación	77 552	77 830	68 711

Fuente: Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, Boletín Estadístico 1980

ii) <u>Movimiento de contenedores</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Contenedores entrados			
Número de TEU llenos	2 451	2 447	3 889
Número de TEU vacíos	59	84	164
Tonelaje	24 600 a/	24 600 a/	39 000 a/
Contenedores salidos			
Número de TEU llenos	1 492	1 277	2 010
Número de TEU vacíos	889	998	1 799
Tonelaje	14 000 a/	12 000 a/	20 000 a/

Fuente: Armada del Ecuador, Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, Boletín Estadístico 1980

a/ Estimado

iii) <u>Tráfico de intercambio con Brasil</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones de Brasil	14 338	154	0
Exportaciones a Brasil	133	0	154

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

Es dable apreciar que prácticamente no hay movimiento marítimo entre Manta y puertos brasileños. El tonelaje de importación que figura en 1978 corresponde a una partida esporádica de azúcar de caña. Las escasas exportaciones desde Manta son de preparaciones de pescado (atún en conserva).

Se estima que no hay expectativas de aumentar dicho intercambio, ya que la carga de importación brasileña seguiría entrando por Guayaquil, incluso la destinada a Quito. Manta ha perdido la atracción que tenía para los importadores cuando sus tarifas portuarias eran muchísimo menores que las de Guayaquil.

f) Servicios marítimos

Manta no figura en los itinerarios de AGROMAR, TRANSNAVE ni Westfal-Larsen, lo que parece lógico, dado el nulo movimiento que ha tenido con Brasil. La exportación de 154 toneladas que hubo en 1980 corresponde a una partida de piezas para máquinas mecánicas y fue hecha en un viaje de la Westfal-Larsen.

E. PUERTOS DEL PERU 20/

1. Información portuaria sobre Callao

a) Características físicas e infraestructura básica

El puerto de Callao está situado en el litoral central del Perú, a 15 km de Lima, la capital de la república, a la cual está unido por cuatro autopistas; puede comunicarse por la Carretera Central al interior y por la Carretera Panamericana al norte y sur del país. Hay empalme con el Ferrocarril Central del Perú, que une Lima con el interior del territorio, cruzando la cordillera de los Andes. En sus inmediaciones se encuentra el aeropuerto internacional Jorge Chávez.

Desde enero de 1970, el puerto está integrado a la Empresa Nacional de Puertos del Perú (ENAPU), organismo público descentralizado del sector transporte, encargado de la administración y operación de los terminales marítimos, fluviales y lacustres del país.

El puerto tiene una protección natural y, además, dos rompeolas: el norte, de 2 175 m, y el sur, de 1 090 m, que forman una rada interior de una milla cuadrada aproximadamente. Existen 21 atracaderos a lo largo de los diferentes muelles, con profundidad media de 30 pies en baja marea. Hay también dos muelles para descarga de petróleo. Los muelles cuentan con dos líneas de ferrocarril a su costado. Hay 16 silos con capacidad total de 23 170 toneladas.

Se dispone de 12 almacenes con más de 16 000 m² de área de carga y de 12 anexos con otros 30 000 m² de superficie y patios de almacenaje con más de 40 000 m².

b) Aspectos operacionales

La jornada de trabajo se realiza en dos turnos: el primero, de 07:00 a 12:00 horas y de 13:00 a 16:00 horas, y el segundo, de 17:00 a 24:00 horas, a la misma tarifa. Hay 12 feriados oficiales en el Perú, pero se puede trabajar -con recargo igual que en día domingo- en todos ellos, excepto el 1º de mayo, Día del Trabajo.

El ritmo de carguío por hora/cuadrilla es de una 15 a 20 toneladas; en cambio, en la descarga, apenas llega de 5 a 10 toneladas para carga general y de 12 a 15 para saquería y 25 para tambores, lo que se debe a la necesidad de verificar las marcas y condiciones de la carga general al costado del buque y distribuirla en las diferentes bodegas.

c) Tarifas portuarias

Las tarifas se rigen por el Reglamento de Tarifas de la Empresa Nacional de Puertos, aprobado por Resolución Ministerial N° 0191-78-TC/DS, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de 8 de septiembre de 1978, y el monto de los servicios varía de un puerto a otro. Según lo informado por ENAPU, el citado reglamento se encuentra actualmente en revisión y sería modificado en el curso del presente año.

20/ Fuente: Fairplay World Ports Directory 1981-1982; South American Ports Handbook 1979 by Frank V.H. Wylie, Buenos Aires; Memoria anual de 1980, Empresa Nacional de Puertos del Perú; Empresa Nacional de Puertos del Perú, ENAPU: Puertos del Perú, Lima, 1973; ENAPU: Reglamento de Tarifas, aprobado por Resolución Ministerial N° 0191-78-TC/DS, de 8 de septiembre de 1978; Ing. Carlos E. Cañamero, Ampliación del puerto de Matarani, Mollendo, septiembre de 1981, e informaciones recogidas personalmente en Lima y Callao por el consultor en transporte marítimo durante su misión (11 a 13 de enero de 1982).

Se hizo presente en una entrevista sostenida en Lima que las tarifas eran muy altas para el movimiento de contenedores y que a ellas hay que agregar el pago de leyes sociales en beneficio de los obreros marítimos y portuarios, que fluctúa entre 55% y 155% de los jornales.

d) Problemas portuarios

La mayor queja que se escuchó durante la misión en Callao dice relación con las pérdidas y robos en los recintos portuarios. Esto fue corroborado por la información de una revista naviera ecuatoriana 21/ en el sentido de que "El Perú está perdiendo millones de dólares como resultado de los robos sistemáticos que tienen lugar en las aduanas de los puertos. Esta grave situación ha movido a la Asociación Peruana de Compañías de Seguros a levantar un estudio para determinar las medidas que hay que tomar a fin de evitar este perjuicio."

Otro reclamo se refiere a la legislación sobre desaduanamiento de carga unitarizada, pues se necesita una resolución para poder abrir los contenedores fuera del recinto portuario cada vez que se requiere.

Aparentemente no existe congestión en el puerto del Callao. Revisados los boletines semanales de The Baltic & International Maritime Conference desde noviembre de 1981 a enero de 1982, no figura en ellos ninguna observación sobre las condiciones imperantes en dicho puerto. Recién a principios de febrero aparecen demoras de 2 a 4 días para el atraque. 22/

e) Movimiento de carga

La carga movilizada por el puerto de Callao durante los últimos años ha sido la siguiente, en toneladas métricas:

<u>i) Tráfico total</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	1 276 590	1 703 402
Exportación	980 612	890 565

Fuente: ENAPU, Memoria anual de 1980

<u>ii) Movimiento de contenedores</u>	<u>1978</u>	<u>1980 a/</u>	<u>1981 a/</u>
Contenedores entrados			
Número de TEU llenos	2 472	5 859	5 723
Número de TEU vacíos	...	217	0
Tonelaje	26 786	64 800 b/	58 300 b/
Contenedores salidos			
Número de TEU llenos	1 924	3 094	2 470
Número de TEU vacíos	1 007	1 400	1 184
Tonelaje	25 329	34 900 b/	32 100 b/

Fuente: Cortesía de ENAPU

a/ Primer semestre

b/ Estimado

21/ Boletín Informativo N° 004, Guayaquil, enero de 1981, de la Asociación Nacional de Armadores del Ecuador, ASONAR.

22/ BIMCO Weekly Circular, Copenhague, N° 6, 10 de febrero de 1982.

Es notable el incremento de los contenedores de importación durante los dos últimos años, ya que de 1978 a 1980 prácticamente se quintuplicó el número de contenedores entrados, situación que se mantuvo en 1981. ENAPU no lleva estadísticas del peso de los contenedores, sino solamente de su cantidad. También cabe señalar el alto porcentaje de contenedores vacíos que salen de este puerto, que alcanza a la mitad de los que salen llenos. No se obtuvo estadísticas para el año 1979 ni para el segundo semestre de 1980 y 1981.

<u>iii) Tráfico de intercambio con Brasil (ton)</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones de Brasil	18 836	19 142	43 433
Exportaciones a Brasil	40 153	38 837	44 071

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

Las principales exportaciones brasileñas al Perú se componen de magnesita, chapas y perfiles de fierro o acero, automóviles y sus repuestos, productos químicos, material para la producción de papel, aceite de soja, motores de explosión, artículos de papelería y máquinas y aparatos mecánicos. Desde Callao se envía a Brasil, en orden de importancia en tonelaje, cobre, zinc, productos químicos, preparación de pescados (atún en conserva) y aceitunas en conserva.

f) Servicios marítimos

Lloyd-Libra Navegação S.A. (LOLISA), brasileña, y las peruanas Compañía Peruana de Vapores (CPV) y Consorcio Naviero Peruano (CNP) cubren el servicio entre Santos, Río de Janeiro, Paranaguá y, eventualmente, Río Grande con Callao. LOLISA tiene en el tráfico cuatro de sus cargueros polivalentes -L/L Chile, L/L Colombia, L/L Ecuador y L/L Perú- en tanto que la CPV lo atiende con sus cargueros comunes Inca Roca e Inca Huayna Capac, y el CNP lo hace con su carguero Lima. La Westfal-Larsen, canadiense, cubre un servicio mensual entre Santos -y eventualmente, Río de Janeiro- y Callao con sus cargueros comunes Eidanger y Villanger, vía estrecho de Magallanes. Ocasionalmente toca en Callao el barco de autotransbordo (Ro-Ro) Comodal I, brasileño, de la Comodal, administrado por LOLISA, y especializado en el transporte de automóviles desde Santos.

Las empresas navieras indicadas tienen las siguientes representaciones en el Perú:

LOLISA - Servicios Marítimos Internacionales, S.A., Av. Central 843, 6° piso, San Isidro, P.O. Box 6012, Lima; cables: SEMINSA; télex 21051-21184; teléfono 40-8760;

Cía. Peruana de Vapores - Gamarra 626, Chucuito, Callao, Apartado 208; cables: VAPORUANA; télex 20103 CPV PU; teléf. 651065; 291629.

Consorcio Naviero Peruano - Paseo de la República 3587; piso 6°, San Isidro, Apartado 929; cables: INCALINES; télex 25369 INCALIM; 20074 PU; teléfono 410565.

2. Información portuaria sobre Matarani

a) Características físicas e infraestructura básica

El puerto de Matarani está ubicado en el sur del Perú, a ocho millas al norte de Mollendo y a 465 millas al sur del Callao. Es el principal terminal marítimo del departamento de Arequipa y sirve también de puerto de tránsito a la vecina República de Bolivia. Está unido a la Carretera Panamericana por un camino de 50 km hasta La Joya y, por una línea de trocha estándar de 60 km a La Joya, empalma con el Ferrocarril del Sur. Una carretera lo une a La Paz, bordeando el lago Titicaca, y llega hasta Desaguadero en la frontera boliviana. El ferrocarril peruano alcanza hasta Puno, donde cruza el lago Titicaca en transbordador para empalmar en Guaquí con el ferrocarril boliviano. Las trochas ferroviarias son diferentes: la del Ferrocarril del Sur del Perú es de 1 435 mm, mientras que la de la Empresa Nacional de los Ferrocarriles del Estado de Bolivia (ENFE) es de 1 000 mm en ese sector.

El puerto es pequeño, con entrada y salida algo difíciles; tiene dos rompeolas, estando protegido para atraque directo de barcos, pero hay oleaje en el puerto y al lado de los muelles. Hay tres amarraderos en un muelle marginal de 540 m de longitud, con profundidad de 9 m en baja marea. Se encuentra en estudio la ampliación del puerto de Matarani, que se haría en dos etapas y que en principio contempla la construcción de un tercer rompeolas y de dos o tres amarraderos adicionales especializados en carga unitarizada (buques de autotransbordo, Ro-Ro, y movimiento de contenedores).

Existen cuatro almacenes con capacidad de más de 20 000 toneladas y 12 silos de almacenamiento de granos para consumo nacional y de Bolivia. El área de almacenaje al descubierto alcanza a 43 376 m².

b) Aspectos operacionales

Para la recepción del trigo a granel cuenta con una torre neumática con capacidad de 200 ton/hora y 12 silos con capacidad para 11 000 toneladas. Sin embargo, en la actualidad no se descarga trigo para Bolivia por Matarani, debido a la congestión producida por falta de material rodante en el Ferrocarril del Sur.

Existe una faja transportadora de 530 m de longitud, con capacidad de 1 000 ton/hora, para el embarque de mineral a granel, y un depósito para minerales de 36 000 toneladas.

La jornada de trabajo se efectúa en tres turnos, a igual tarifa: de 08:00 a 14:00 horas, de 18:00 a 24:00 horas y de 00:00 a 08:00 horas. Se puede trabajar en los doce días feriados oficiales del Perú, excepto el 1º de mayo, Día del Trabajo.

El ritmo de descarga para carga general fluctúa entre 12 y 15 toneladas y para mercadería ensacada, entre 25 y 30 toneladas, siendo de 30 ton/hora por cuadrilla para fierro y acero. En las faenas de carguío, el ritmo es de 25 a 30 ton/hora por cuadrilla para carga general y minerales ensacados.

c) Tarifas portuarias

Como se explicó al tratar del puerto de Callao, las tarifas no son iguales en los diferentes terminales marítimos y fluviales del país y se rigen en la actualidad por el Reglamento de Tarifas de la Empresa Nacional de Puertos del Perú, de 1978, el que se encuentra en revisión.

/d) Problemas

d) Problemas portuarios

En la actualidad se están ejecutando las obras de reparación del muelle marginal de Matarani, con lo cual la capacidad del puerto disminuyó en un amarradero durante el tiempo que demoren dichas obras, las que se estima que estarán listas a fines de 1983. Durante este año 1982 y el próximo, será necesario desviar hacia el puerto de Ilo unas 80 naves de carga general.

e) Movimiento de carga

La carga movilizada por el puerto de Matarani durante los últimos años ha sido la siguiente, en toneladas métricas:

<u>i) Tráfico total</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	251 745	322 370
Exportación	158 832	175 867

Fuente: ENAPU, Memoria anual de 1980

ii) Movimiento de contenedores

No se dispone de estadísticas al respecto.

iii) Tráfico de intercambio con Brasil (ton)

	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones de Brasil	0	0	0
Exportaciones a Brasil	0	0	1 995

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

El único movimiento de intercambio, como puede verse, en los últimos tres años fue de 1 995 toneladas de exportación en 1980 y correspondió a 1 750 toneladas de productos químicos y el resto, a preparaciones de pescados y aceitunas en conserva.

f) Servicios marítimos

No se registra movimiento en 1978 ni 1979 y sólo dos recaladas en 1980, las que fueron de buques peruanos, de la Compañía Peruana de Vapores (CPV): Inca Roca e Inca Huayna Capac.

3. Información portuaria sobre Ilo

a) Características físicas e infraestructura básica

Ilo es el terminal marítimo más al sur de la costa del Perú. Está unido por carretera asfaltada y por ferrocarril con el centro minero de Toquepala y por camino con las ciudades de Moquegua y Tacna.

Existe un proyecto de carretera Ilo-La Paz, que serviría a la zona de influencia peruana del puerto y sería una alternativa para el tránsito de la carga hacia y desde Bolivia, pues quedaría Ilo a seis horas en camión de La Paz.

Hay un muelle de ENAPU de 302 m de longitud con dos amarraderos para buques de ultramar, de profundidad variable entre 6 y 10 m. Además, la compañía minera Southern Peru Copper Corporation, que opera el mineral de

/Toquepala, tiene

Toquepala, tiene un muelle propio con capacidad para dos buques y profundidad de 35 a 60 pies. Existen dos fondeaderos costa afuera para petroleros (Off-shore oilberths) que, además de servir para descarga de petróleo, se usan para embarque de aceite de pescado.

b) Aspectos operacionales

El principal movimiento del puerto es el de cobre en barras, el que se moviliza a razón de 80 ton/hora, usando grúas-horquilla en las bodegas del buque. La harina de pescado en sacos se embarca a un ritmo de 22 ton/hora por cuadrilla. El aceite de pescado se bombea a 90 toneladas por hora.

Las horas de trabajo son de 07:00 a 12:00 y de 13:00 a 16:00 horas en el primer turno y de 18:00 a 06:00 horas en el segundo, al mismo jornal.

c) Tarifas portuarias

Según se informó al hablar de Callao y Matarani, las tarifas portuarias varían entre cada uno de los diversos terminales peruanos. Las que rigen actualmente fueron establecidas por Reglamento Tarifario de 1978, de ENAPU, y están en vías de revisión.

d) Problemas portuarios

No se dispone de información, por no haberse visitado Ilo.

e) Movimiento de carga

La carga movilizada por el puerto de Ilo durante los últimos años ha sido la siguiente, en toneladas métricas:

<u>i) Tráfico</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	985	81
Exportación	153 651	130 693

Fuente: ENAPU, Memoria anual de 1980.

ii) Movimiento de contenedores

No se dispone de información, pero se lo supone nulo.

iii) Tráfico de intercambio con Brasil (ton)

	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones de Brasil	0	232	556
Exportaciones a Brasil	8 958	11 422	15 500

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

La principal exportación desde Ilo al Brasil es el cobre, que en 1979 ascendió a 10 963 toneladas, y en 1980, a 7 185 toneladas, más 5 227 de minerales y 3 000 de productos químicos. Las importaciones correspondieron en 1979 a neumáticos y cámaras para automóviles y en 1980, al mismo producto, más máquinas y aparatos mecánicos.

f) Servicios marítimos

Durante el año 1980, hubo tres recaladas de barcos del Lloyd Brasileiro, una de un buque de la Compañía Peruana de Vapores y otra del Consorcio Naviero Peruano.

4. Información portuaria sobre Iquitos

a) Características físicas e infraestructura básica

Iquitos es el principal puerto fluvial del Perú, situado en el río Amazonas, 1 850 millas náuticas (3 420 km) aguas arriba de Belem do Pará, punto de empalme entre la navegación marítima por las rutas del océano Atlántico con la fluvial del río Amazonas. Se comunica con Brasil a través del río Amazonas, con Yurimangas por los ríos Huallaga y Marañón y con Pucallpa por el río Ucayali. No hay caminos que unan a Iquitos con el resto del país. Tiene un buen aeropuerto y servicios aéreos diarios con Lima y regulares con Belem de carga y pasajeros.

El clima es caluroso y húmedo durante todo el año, con súbitas tempestades de lluvia y eléctricas; la temperatura varía entre 22 y 35° C.

El puerto es administrado por la Empresa Nacional de Puertos del Perú. Durante 1980 se concluyó la ampliación del terminal fluvial, que consistió en obras de tierra y de río, incluyendo la construcción de un nuevo muelle flotante de 187 m de largo, lo que ha permitido ampliar la longitud del muelle hasta los 274 m, triplicando su capacidad de atraque. El muelle está unido a tierra por dos puentes metálicos de acceso, de doble vía, con una longitud de 60 m y ancho de 8,60 m cada uno. A la vez, se ha construido un nuevo almacén de 7 000 m² de capacidad y se ha adquirido nuevo equipo portuario, con un préstamo del Banco Mundial.

Los barcos de ultramar pueden navegar hasta Iquitos durante todo el año; la profundidad fluctúa entre 26 pies en los meses de noviembre a junio y 18 pies entre julio y octubre.

b) Aspectos operacionales

La jornada ordinaria de trabajo es de 07:00 a 12:00 horas y de 15:00 a 18:00 horas. La jornada nocturna, de 00:00 a 07:00 horas, gana 200% de sobre-tiempo.

No se dispone de información sobre el ritmo de trabajo en las faenas portuarias.

c) Tarifas portuarias

Según se ha explicado, las tarifas portuarias varían de un puerto a otro y están establecidas en el Reglamento de Tarifas de 1978 de ENAPU, que se encuentra actualmente en proceso de revisión. Llama la atención que, seguramente como medida de protección y fomento de la región de la selva, las tarifas que se aplican en Iquitos para la carga de importación y exportación equivalen a la décima parte aproximadamente de las que se cobra en Callao y a la cuarta parte de las que rigen en Matarani.

d) Problemas portuarios

Se carece de antecedentes sobre los problemas portuarios de Iquitos, por no haber tenido oportunidad de visitar este puerto fluvial.

e) Movimiento de carga

La carga movilizada por Iquitos durante los últimos años ha sido la siguiente, en toneladas métricas:

i) <u>Tráfico total</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación	46 151	41 150
Exportación	31 790	20 989

Fuente: ENAPU, Memoria anual de 1980

/ii) Movimiento

ii) Movimiento de contenedores

Se carece de información sobre movimiento de contenedores.

iii) Tráfico de intercambio con Brasil (ton)

	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importaciones de Brasil	9 374	0	191
Exportaciones a Brasil	249	0	1 211

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

Como puede apreciarse, el movimiento de intercambio es muy escaso. Las importaciones de 1978 correspondieron principalmente a gasolina (7 295 ton), a chapas y perfiles de fierro o acero (1 228 ton) y a maquinarias (821 ton) y las de 1980, a maquinarias, refrigeradores y embarcaciones menores. Las exportaciones a Brasil fueron solamente de zinc y yute.

f) Servicios marítimos

De acuerdo con las estadísticas del estudio sobre Transporte marítimo entre los puertos brasileños y los de países del Grupo Andino, preparado por GEIPOT, han atendido Iquitos desde puertos brasileños entre 1978 y 1980 dos naves brasileñas -Amapa e Itaporanga- y cinco buques peruanos: Yacu Runa, Yacu Taita, Yacu Guagua, Linda y Padrino. Se desconoce las características de dichas naves.

F. PUERTOS DE CHILE 23/

(Tránsito a Bolivia)

1. Información portuaria sobre Arica.

a) Características físicas e infraestructura básica

El puerto de Arica, situado en el departamento trifujo de su nombre -que limita a Chile con Bolivia y Perú- sirve al tráfico de comercio exterior de Bolivia y sur del Perú y está llamado en un futuro relativamente cercano a atender la conexión con el océano Pacífico del Paraguay y del suroeste del Brasil. Arica está enlazada con Bolivia a través del Ferrocarril de Arica a La Paz (438 km, de los cuales 232 en territorio chileno) y del camino Arica-Charaña-La Paz (380 km).

Posee un aeropuerto en Chacalluta, con servicio diario nacional a Santiago de Chile, donde conecta con vuelos internacionales; a través de Tacna, Perú (30 km aproximadamente), se une por aire con Lima. No hay tráfico aéreo directo con Bolivia desde Arica.

El puerto está administrado por la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), pero Bolivia tiene sus propias bodegas y su carga es atendida y controlada por la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia (AADAA).

Arica es uno de los puertos artificiales más modernos del Pacífico Sur de Sudamérica; tiene un rompeolas de 450 m desde el pie del Morro de Arica hacia el noroeste, de donde sigue hacia el norte por 600 m más. Así se forma una poza abrigada con seis sitios de atraque, de los cuales cuatro sirven para buques de ultramar, uno con 25/31 pies de profundidad y los tres restantes con 34 pies. Hay seis almacenes con 19 730 m² en total, uno de los cuales, con 5 000 m², para carga boliviana, y 213 000 m² de patios. Los minerales de Bolivia son descargados en Chínchorro, a 5 km del puerto y luego vueltos a cargar en vagones de ferrocarril para su embarque. Hay un patio para contenedores de 3 600 m² con una grúa de pórtico móvil para su manejo. También se dispone de dos boyas petroleras, para buques hasta 45 000 tpb, una de las cuales se usa para petróleo boliviano de exportación.

b) Aspectos operacionales

La jornada de trabajo se realiza de 08:00 a 12:00 horas y de 14:00 a 18:00 horas, con un turno extraordinario de 18:00 a 21:00 horas, que gana 100% de sobretiempo. Se puede trabajar en días domingo y festivos, también con 100% de sobretiempo.

23/ Fuente: Cámara Marítima de Chile, Asociación Gremial: Transporte Marítimo, informe de la Comisión de Transporte Marítimo a la VI Asamblea Internacional de GEICOS (Antofagasta, 1981); Cámara Marítima de Chile, A.G.: télexes de 04.01.82, 08.01.82 y 24.02.82 con informaciones sobre Antofagasta y Arica; Pacor Aeromar Ltda., La Paz, carta de 10.02.82, sobre fletes para carga entre Arica, Antofagasta y Matarani con La Paz; Empresa Portuaria de Chile: estadísticas sobre movimiento portuario de Antofagasta y Arica; Ministerio de Transportes de Chile: decreto 465 de 29.11.74, que fija tarifas portuarias a la carga en tránsito a Bolivia; Instituto Nacional de Estadística de Bolivia: Bolivia en Cifras 1980, La Paz, enero de 1981; Frank V.H. Wylie: South American Ports Handbook 1979, Gramado Group, Buenos Aires, 1979.

/La carga

La carga para Bolivia ha agilizado mucho su movimiento desde 1975, año en que se implantó el Sistema Integrado de Tránsito (SIT), creado por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina (CEPAL) a petición de los gobiernos de Bolivia y Chile. De acuerdo con el SIT, la carga destinada a Bolivia es entregada por el buque a EMPORCHI, quien la transfiere de inmediato a la AADAA, la que se hace cargo de su envío a Bolivia, suprimiéndose los intermediarios que encarecían el transporte.

El ritmo de las faenas portuarias en Arica es muy bueno; en la descarga (desembarque indirecto) alcanza a 49 ton/hora por cuadrilla para el fierro y acero, a 30,6 para los productos químicos ensacados, a 28,8 para el aceite en tambores y a 23,4 para los vehículos automotores. En el embarque, el ritmo oscila entre 24 ton/hora para la madera, 34 para el estafío en atados y 36 para el mineral ensacado, mientras llega a 48 para el mineral a granel.^{24/}

c) Tarifas portuarias

De acuerdo con el Tratado de Paz y Amistad de 1904 entre Bolivia y Chile, este país no le cobra impuestos ni gravámenes a la carga en tránsito desde o hacia Bolivia, la que, además, tiene tarifas portuarias especiales. Estas se rigen por el decreto N° 465 del Ministerio de Transportes del 29 de noviembre de 1974, publicado en el Diario Oficial de Chile del 17 de enero de 1975.

Cabe hacer presente que las mercaderías depositadas en almacenes, bodegas, galpones o patios asignados para el almacenamiento exclusivo de la carga boliviana están liberadas del pago de almacenaje por un período de 365 días. Cuando éstas se encuentren depositadas en recintos destinados al almacenamiento de la carga chilena, el período liberado es de 60 días.

En febrero de 1982 se acordó revisar las tarifas portuarias que se aplican a Bolivia y que no habían sido modificadas desde 1974. Como producto de tal revisión se acordó efectuar un alza de 25% de las tarifas expresadas en dólares a contar del 16 de julio de 1982. Estas tarifas se reajustarán nuevamente en un 3,86% a partir de julio de 1983.

d) Problemas portuarios

No se tiene informaciones sobre problemas portuarios en Arica. En cuanto a congestión portuaria, los boletines semanales de The Baltic and International Maritime Conference correspondientes a los meses de noviembre de 1981 a febrero de 1982,^{25/} indican: "todos los puertos chilenos trabajando normalmente."

e) Movimiento de carga

Durante los años 1979, la carga total y de tránsito movilizada por el puerto de Arica ha sido la siguiente, en toneladas métricas:

i) <u>Tráfico total</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación a Chile	17 653	23 279
Tránsito a Bolivia, desembarque	81 691	95 504
Exportación de Chile	185 834	213 588
Tránsito de Bolivia, embarque	24 768	29 138

Fuente: Cortesía de EMPORCHI

^{24/} Información por cortesía de la Cámara Marítima de Chile, A.G.

^{25/} BIMCO Weekly Circular, Nos. 47/52 de 1981 y 1/7 de 1982.

Como puede apreciarse, el movimiento de tránsito a Bolivia supera con creces las importaciones destinadas al consumo nacional en Arica, lo mismo que es muy superior a los embarques de mercaderías bolivianas. Las exportaciones bolivianas por Arica se componen primordialmente de maderas (12 433 ton en 1979 y 14 807 ton en 1980) y de minerales (9 184 ton y 10 291 ton, respectivamente), siguiéndoles los metales (832 ton en 1979 y 3 145 ton en 1980). Las importaciones de Bolivia a través de este puerto son principalmente de trigo, productos agrícolas no clasificados, abonos y fertilizantes, papeles y cartones, vehículos sobre ruedas, hierro y acero elaborados y productos químicos.

ii) <u>Movimiento de contenedores</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
<u>Contenedores entrados a/</u>		
Número de TEU	1 282	1 611
Tonelaje	10 173	15 291
<u>Contenedores salidos a/</u>		
Número de TEU	1 062	1 442
Tonelaje	3 468	9 383

Fuente: Cortesía de EMPORCHI

a/ No se dispone de información sobre contenedores llenos ni vacíos.

Se hace presente que se carece de información acerca del número y tonelaje de estos contenedores que corresponden al tráfico con Bolivia.

iii) <u>Tráfico de intercambio con Brasil (ton) a/</u>	<u>1978</u>	<u>1980</u>
Importaciones de Brasil	2 751	7 441
Exportaciones a Brasil	775	923

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

a/ Es imposible establecer cuál de este tráfico es para Bolivia y cuál se refiere a intercambio con Arica mismo, aunque es de suponer que gran parte del tonelaje de importación sea de tránsito, dada la alta proporción de esta mercadería en el total de carga entrada a Arica (82% en 1979 y 83% en 1980).

En todo caso, vale la pena consignar que las importaciones de mercaderías brasileñas por Arica correspondieron a automóviles y piezas para los mismos en 6 150 ton durante 1980, en tanto que las exportaciones fueron mayoritariamente (778 ton) de aceitunas en conserva, producto típicamente ariqueño.

f) Servicios marítimos

En 1980 atendieron el tráfico entre puertos brasileños y Arica las líneas LOLISA, brasileña, y Transmares e Interoceánica, chilenas. LOLISA utilizó sus barcos polivalentes L/L Chile, L/L Colombia, L/L Ecuador y L/L Perú, en tanto que Transmares usó sus cargueros Cóndor, Cordillera y Copihue y la Cía. Chilena de Navegación Interoceánica, sus buques polivalentes Angol y Aysén.

Las agencias marítimas que atienden a dichas empresas navieras en Arica son las siguientes:

/a Lloyd

a Lloyd Libra Navegacao (LOLISA)

Hansen & Cía.

Colón 203

Casillas 115 y 337

Cables BAND

Télex 11006 BAND CL

Teléfonos 31715, 31949 y 31188

a Transmares Naviera Chilena Ltda.

Ultramar Agencia Marítima Ltda.

Orella 731

Casilla 1070

Cables ULTRAMAR

Télex 10111 Ultra CL

Teléfonos 24476, 21419 y 23971

a Cía. Chilena de Navegación Interoceánica

Agencias Universales S.A. (Agunsa)

General Velásquez 651

Casilla 28-D

Télex 11007 AGUNS CL

Teléfono 322 57

2. Información portuaria sobre Antofagasta

a) Características físicas e infraestructura básica

Situado en el norte de Chile, Antofagasta es el principal puerto de tránsito que usa Bolivia, tanto en el océano Pacífico como en el Atlántico. El Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB) une el puerto con la ciudad de La Paz, en una extensión de 1 173 km -de los cuales 483 en territorio chileno- por la línea Antofagasta-Ollagüe-Uyuni-Oruro-La Paz.

Antofagasta está conectada también con el camino internacional a Oruro, pero prácticamente todo el tráfico comercial se hace por ferrocarril, debido a que el camino tiene condiciones muy precarias y queda fuera de servicio en la época de lluvias. Cuenta con el aeropuerto internacional de Cerro Moreno, que es punto de la red troncal nacional, pero ningún servicio aéreo enlaza directamente la ciudad con Bolivia.

Puede hacerse tráfico directo por ferrocarril con Brasil. Al respecto, la CEPAL y la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) hicieron a fines de 1973 la experiencia con dos carros completos de cobre en barras entre Antofagasta y Sao Paulo, pasando por Salta, Yacuiba, Santa Cruz y Corumbá, pudiendo comprobar que más del 50% del tiempo de viaje se perdió en esperas por trámites administrativos en fronteras.

En materia de comunicaciones, el puerto cuenta con servicios de telégrafos, teléfonos nacional e internacional, télex, radio costera y equipo VHF de la Gobernación Marítima.

Antofagasta tiene un clima seco, prácticamente sin lluvias, de modo que el puerto puede operar durante todo el año, salvo dos o tres días en que debe cerrarse ocasionalmente por braveza de mar.

El puerto está administrado por EMPORCHI, pero Bolivia cuenta con bodegas propias, a cargo de AADAA, la que también supervigila los embarques de la carga de importación a su país.

Existe un molo de abrigo que forma una poza de 26 hectáreas de superficie, alrededor de la cual están dispuestos siete sitios de atraque para naves de ultramar, tres para carga general y embarque de cobre y el resto para graneles, todos con 30 pies de profundidad.

Las áreas de almacenamiento cubiertas tienen una superficie de 18 213 m², distribuidos en tres almacenes, uno de los cuales es un almacén de tránsito para

/Bolivia con

Bolivia con 3 100 m² y cuenta con ocho silos para trigo destinado al consumo nacional. Las áreas descubiertas suman 52 500 m², incluyendo un patio de almacenamiento para carga boliviana de 2 200 m² y otro para carga peligrosa del mismo país con 2 360 m². El puerto dispone asimismo de un patio para contenedores de 4 160 m².

b) Aspectos operacionales

El puerto no ofrece restricciones en cuanto a equipamiento e incluso dispone de cintas transportadoras y de succionadores para embarque de graneles.

Las jornadas de trabajo se ejecutan en dos turnos ordinarios, a iguales tarifas: de 08:00 a 14:30 horas y de 14:30 a 21:00 horas, con un tercer turno extraordinario, con recargo, lo mismo que en días domingo y feriado.

El rendimiento en los embarques de zinc y plata es de 234 ton/hora y el de zinc y plomo, de 190 ton/hora, ambos con cintas transportadoras; el de lingotes de cobre en atados, de 126 ton/hora por cuadrilla y el de cobre en barras, de 115 ton/hora y el de zinc y plata, ensacados, de 42,8 ton/hora. En el desembarque, los productos químicos en tambor tienen un ritmo de 28 ton/hora, los vehículos, de 32, el cemento de 45 y el alambre en rollos, de 100 ton/hora por cuadrilla. El antimonio en contenedores alcanza un rendimiento de 85 ton/hora.

Durante los años 1981 y enero/febrero de 1982 no se ha presentado congestión portuaria ni espera de sitios de atraque en Antofagasta.

Las operaciones portuarias relacionadas con las mercaderías de tránsito para Bolivia se realizan sin problemas, gracias al SIT, implantado en Antofagasta en 1975 como complemento del mismo régimen establecido con anterioridad en Arica, a raíz del estudio realizado por la CEPAL a pedido de los gobiernos de Bolivia y Chile. De acuerdo con el SIT, la carga de importación destinada a Bolivia es entregada por la nave a EMPORCHI, quien la transfiere a la AADAA, que se encarga de almacenarla y de enviarla por ferrocarril a su destino, así como de la legalización de la documentación respectiva por el Consulado de Bolivia y del cobro correspondiente.

c) Tarifas portuarias

Como se explicó al tratar sobre el puerto de Arica, Bolivia goza en los puertos de tránsito chilenos de tarifas portuarias especiales, establecidas en 1974 por Decreto Supremo N° 466 del Ministerio de Transportes, del 29 de noviembre de 1974, con las modificaciones introducidas en el nivel de ellas a partir del 16 de julio de 1982.

Las tarifas portuarias de la carga destinada a Bolivia o proveniente de ese país están exentas del impuesto al valor agregado (IVA) -que en Chile alcanza al 20% del valor del servicio prestado- y de todo otro gravamen fiscal, en cumplimiento de lo dispuesto en el Tratado de Paz y Amistad entre Bolivia y Chile de 1904.

d) Problemas portuarios

Durante los años 1980 y 1981 y hasta febrero de 1982, no se ha informado en el boletín semanal de The Baltic and International Maritime Conference acerca de congestión en el puerto de Antofagasta ni de espera de naves para atracar.

En lo que respecta al tráfico con Bolivia, el único problema de que se tiene noticia es la falta de silos para el trigo de tránsito, el que se deposita en patios descubiertos, con el deterioro y las pérdidas consiguientes.

/e) Movimiento

e) Movimiento de carga

El movimiento de carga en el puerto de Antofagasta durante los últimos años ha sido el siguiente, en toneladas métricas:

i) <u>Tráfico total</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Importación a Chile	129 962	218 307
Tránsito a Bolivia, desembarque	48 052	56 027
Exportación de Chile	480 068	455 680
Tránsito de Bolivia, embarque	12 552	25 005

Fuente: Cortesía de EMPORCHI

ii) <u>Movimiento de contenedores</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
Contenedores entrados	...	1 636	2 603
Número de TEU llenos	50	a/	a/
Número de TEU vacíos	550	a/	a/
Tonelaje	1 890	3 351	5 122
Contenedores salidos	...	1 715	2 519
Número de TEU llenos	191	a/	a/
Número de TEU vacíos	191	a/	a/
Tonelaje	3 344	15 701	26 310

Fuente: Cortesía de EMPORCHI

a/ No se dispone de información sobre contenedores llenos y vacíos.

Se carece de datos sobre los contenedores desde y a Bolivia.

Movimiento de carga boliviana por el Pacífico y el Atlántico

He aquí las estadísticas bolivianas que prueban que Antofagasta es el principal puerto de tránsito de Bolivia, en miles de toneladas:

<u>Detalle</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>
<u>Puertos del Atlántico (totales)</u>	<u>439.0</u>	<u>383.7</u>	<u>387.0</u>
<u>Importación mercaderías</u>	<u>326.0</u>	<u>305.5</u>	<u>256.0</u>
Villazón	105.0	81.7	82.6
Yacuiba	81.0	83.8	69.4
Corumbá	140.0	140.1	104.0
<u>Exportación mercaderías y minerales</u>	<u>113.0</u>	<u>78.2</u>	<u>131.0</u>
Villazón	16.0	2.7	5.8
Yacuiba	72.0	47.2	62.0
Corumbá	25.0	28.3	63.2

/Detalle

1977

<u>Detalle</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>
<u>Puertos del Pacífico (totales)</u>	<u>539.5</u>	<u>616.6</u>	<u>547.9</u>
<u>Importación mercaderías</u>	<u>342.9</u>	<u>423.8</u>	<u>336.4</u>
Antofagasta	229.0	279.8	218.1
Arica	71.8	87.3	74.5
Matarani	42.0	56.7	43.9
<u>Exportación mercaderías</u>	<u>17.8</u>	<u>39.8</u>	<u>56.7</u>
Antofagasta	15.9	19.1	54.5
Arica	1.8	20.7	2.2
Matarani	0.1	0.1	0.0
<u>Exportación minerales</u>	<u>178.9</u>	<u>153.0</u>	<u>154.8</u>
Antofagasta	158.6	134.7	142.5
Arica	13.3	8.0	7.5
Matarani	7.0	10.3	4.8

Fuente: Instituto Nacional de Estadística de Bolivia: Estadísticas de Transportes y Comunicaciones 1975-79, La Paz, 1980.

Es dable apreciar el enorme desequilibrio entre las exportaciones y las importaciones bolivianas. Si se toma el tráfico por el océano Pacífico, se tiene que las importaciones, en promedio, alcanzaron a 367.7 mil toneladas en el trienio, en tanto que las exportaciones de carga general fueron apenas de 37,7 mil y las de minerales, de 162,2 mil toneladas.

iii) Tráfico de intercambio

<u>(ton) a/</u>	<u>1978</u>	<u>1980</u>
Importaciones de Brasil	2 079	43 430
Exportaciones a Brasil	28 676	32 795

Fuente: Estadísticas de GEIPOT

a/ Al igual que en el caso de Arica, no es posible determinar cuál de este tráfico de intercambio con Antofagasta corresponde a dicho puerto y cuál a Bolivia. En todo caso, no hay dudas de que las exportaciones son de productos chilenos, porque están compuestas mayoritariamente por cobre (unas 28 000 ton) y nitrato de sodio (3 371 ton); en cambio, las importaciones bien podrían estar destinadas en parte a Bolivia, porque en 1980 estuvieron formadas más que nada por chapas y perfiles de fierro o acero (casi 41 000 ton), aluminio y sus manufacturas y maquinarias y aparatos mecánicos.

f) Servicios marítimos

Como se explicó al tratar del puerto de Arica, en 1980 atendieron el tráfico entre puertos brasileños y Antofagasta una línea brasileña -LOLISA- y dos chilenas -Transmares y Cía. Chilena de Navegación Interoceánica. LOLISA recaló con sus buques polivalentes L/L Chile, L/L Colombia, L/L Ecuador y L/L Perú, mientras que Transmares lo hizo con sus cargueros comunes Cóndor, Cordillera y Capihue y la Interoceánica, con sus buques polivalentes Angol y Aysén.

/Las Agencias

Las agencias marítimas que atienden a las citadas compañías navieras en Antofagasta son las siguientes:

a Lloyd-Libra Navegação (LOLISA):

Agencia Marítima Broom,
14 de Febrero 2380,
Casilla 242,
Télex 25112,
Teléfono 223004.

a Transmares:

Ultramar Agencia Marítima Ltda.,
Orella 731,
Casilla 1210,
Télex 25079,
Teléfonos 224476 y 223973.

a Cía. Chilena de Navegación Interoceánica

Agencias Universales S.A. (Agunsa),
Condell 1949,
Casilla 763,
Télex 25083,
Teléfonos 222019 y 221238.

Anexo 2

MANUAL DE DOCUMENTACION NAVIERA PARA LOS
PUERTOS DE BRASIL Y DE LOS PAISES
DEL GRUPO ANDINO

Prólogo

A continuación se reproduce la información correspondiente a los puertos de Brasil y de los países del Grupo Andino extractada del Manual de documentación naviera para los puertos de América Latina, preparado por el antiguo Programa de Transporte OEA-CEPAL y editado por la Comisión Económica para América Latina, cuya primera parte se refiere a los puertos sudamericanos de Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela y los centro-americanos de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua (E/CEPAL/1060, de abril de 1979), mientras la segunda parte (E/CEPAL/1060/Add.1, abril de 1980) contiene informaciones sobre los demás puertos de América del Sur.

Dicho documento se distribuyó profusamente entre las autoridades nacionales atinentes, compañías navieras, agencias marítimas, empresas portuarias y demás sectores interesados en el transporte marítimo de América Latina.

Se convino oportunamente con la Asociación Latinoamericana de Armadores, ALAMAR, que se encargara de mantener actualizado el Manual y de editar y distribuir los suplementos y correcciones que fuere menester.

Hasta la fecha, las únicas informaciones suplementarias sobre la materia recibidas por la CEPAL son las contenidas en los folletos Venezuela Ports Information, de J.R. Acosta, 1980, y Documentos del transporte marítimo de Venezuela, de Marcel Antonorsi, 1981, ambas sobre modificaciones a las exigencias al respecto en puertos venezolanos. Dichas modificaciones han sido introducidas en los acápites correspondientes a Venezuela.

1. Alcance del Manual

El presente Manual tiene por objeto, en primer término, dar a conocer las exigencias en materia de documentación y de formalidades consulares que deben cumplir las naves que atienden tráficos internacionales en puertos latinoamericanos, a fin de facilitar sus operaciones y evitar demoras, dificultades e incluso sanciones, que inciden desfavorablemente en los costos del transporte.

En segundo lugar procura promover la simplificación y uniformidad de la documentación básica para la recepción y despacho de naves, tal como está establecido en el Convenio de Mar del Plata y su Anexo y en la Resolución 254 (IX) de ALALC.

Finalmente, se aspira a que la mera exposición de las exigencias en materia consular que aún imponen algunos países de la región en los actos de transporte marítimo sirva para impulsarlos a eliminar dichas tramitaciones que han sido abolidas en todas las naciones industrializadas y que no se requieren para el tráfico aéreo en esos mismos Estados latinoamericanos.

El propósito primitivo de este trabajo fue examinar la situación relacionada con la documentación básica uniforme para la recepción y despacho de naves adoptada por la Resolución 254 (IX) de ALALC. Sin embargo, se decidió posteriormente ampliar el alcance del mismo y agregar información respecto de los documentos adicionales exigidos e incluir también en el Manual las disposiciones relativas a las exigencias portuarias y aduaneras, que son muchas y difieren enormemente de un país a otro.

Se espera que lo anterior, además de hacer más completo, y por ende más útil, el presente documento, despertará el interés de las respectivas autoridades nacionales por examinar en forma crítica dichas exigencias, muchas de las cuales obedecen a la rutina más que a verdaderas necesidades.

2. Antecedentes

El exceso de papeleo en el transporte marítimo y las formalidades consulares que se exigen a la documentación naviera es un problema que viene preocupando desde hace años a diversos organismos internacionales intergubernamentales y privados, y a algunos gobiernos, agrupaciones de armadores y comités de facilitación del transporte y del comercio en diferentes regiones del mundo.

Sin ánimo de hacer un recuento de la labor realizada en este campo, que podría no ser completo, parece oportuno citar algunos hitos en el camino hacia la liberación de las exigencias que deben cumplirse en la navegación marítima.

Cronológicamente, cabe mencionar la labor realizada por la Organización de los Estados Americanos, que a través de la Conferencia Portuaria Interamericana (desde su primera reunión, efectuada en San José, Costa Rica, en 1956) y de su Comité Técnico Permanente de Puertos, se ha interesado en plantear el problema y buscarle soluciones para la región. Esos esfuerzos se concretaron en el Convenio Interamericano para Facilitar el Transporte Acuático Internacional, denominado Convenio de Mar del Plata 1/ por haber sido negociado y suscrito en esa ciudad argentina durante la Segunda Conferencia Portuaria Interamericana (junio de 1963) y en su Anexo, aprobado en la Primera Conferencia Especial Interamericana de Puertos (Washington, D.C., abril de 1966).2/

El Anexo al Convenio de Mar del Plata contiene las normas y métodos recomendados para simplificar y racionalizar las formalidades, exigencias de documentación y trámites relacionados con la llegada y zarpe de buques mercantes y se basó en el Anexo 9, relativo a la Facilitación, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) - que fue el

1/ Véase el texto correspondiente en el anexo 1 de este documento.

2/ Véase el texto respectivo en el anexo 2 del presente documento.

primero en el mundo en tratar sobre esta materia - y en el trabajo preparatorio del Programa de Transporte OEA-CEPAL y del Comité Técnico Permanente de Puertos.

Por su parte, la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) creó en 1963 un grupo de expertos que, teniendo en cuenta los trabajos de la OACI, de la OEA y de la Comisión Económica para Europa (CEPE) y con el asesoramiento de la Cámara Internacional de Navegación Marítima (ICS), de la Cámara Internacional de Comercio y de otros organismos, preparó el proyecto de Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, y su Anexo, que fue concertado por una Conferencia diplomática que convocó la OCMI en Londres en 1965.

Los dos convenios mencionados son muy similares, obedecen a los mismos principios y sólo difieren en algunas normas y métodos recomendados, de acuerdo a las modalidades propias de los tráficos y operaciones en puertos europeos y americanos.

En cuanto a las iniciativas privadas, la primera correspondió a la industria naviera de la costa del Pacífico de Estados Unidos, que preparó en 1959, en cooperación con la Escuela de Negocios del San Francisco State College, un completo informe sobre el exceso de papeleo en el transporte marítimo internacional.^{3/} Dicho estudio subrayó la necesidad de simplificar, uniformar y normalizar los formularios que se exigía presentar a los buques para su recepción y despacho y los comparó con la documentación requerida en la navegación aérea, mostrando las enormes diferencias existentes en diversos países del mundo.

A raíz de dicho informe, la Asociación Nacional de Armadores de Chile, con la colaboración de la Escuela de Negocios de la Universidad Católica de Valparaíso (Fundación Adolfo Ibañez), elaboró un estudio similar sobre la situación en los puertos chilenos ^{4/}, que

^{3/} U.S. Pacific coast shipping industry, San Francisco, California, Abril 1, 1959.

^{4/} Tomás Sepúlveda Whittle y otros, Asociación Nacional de Armadores y Cámara Marítima de Chile, Valparaíso, octubre de 1959.

inspiró al Gobierno de Chile para designar una comisión mixta que analizara el problema. Como resultado del informe de esa comisión, se dictó el decreto supremo 105 de marzo de 1960 que eliminó el 70% de los documentos exigidos en el tráfico de cabotaje y el 54% de los que se usaban en el comercio exterior del país, medida considerada por el Comité Técnico Permanente de Puertos como "el primer ejemplo que ha dado inspiración y leyes no sólo al Hemisferio sino también a todo el mundo marítimo en este importante aspecto del comercio internacional". (Tercera Reunión del Comité Técnico Permanente de Puertos, Resolución II, Washington, D.C., agosto de 1961).

Poco tiempo después, el Perú, la Argentina y el Brasil adoptaron medidas administrativas similares para reducir el número de documentos exigidos a las naves, especialmente en el tráfico de cabotaje.

En cuanto a la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, su interés en la materia deriva del propio Tratado de Montevideo, cuyo artículo 49 dispone que las Partes Contratantes procurarán en el más breve plazo posible "simplificar y uniformar los trámites y formalidades relativos al comercio recíproco". Sobre esa base, la Conferencia de las Partes Contratantes en su segundo período de sesiones (México, D.F., 1962) al establecer la Comisión Asesora de Transporte le encomendó, entre otras tareas, el estudio de una documentación uniforme para la recepción y despacho de naves y cargas entre los países de la ALALC y la supresión de la intervención consular. El Consejo de Transporte y Comunicaciones, en su primera reunión (mayo de 1966) dispuso la formación de un grupo de estudio sobre simplificación de la documentación naviera que preparó en mayo de 1968 los formularios básicos uniformes para la recepción y despacho de naves establecidos en el Anexo al Convenio de Mar del Plata.

Esos formularios modelo fueron sometidos a la Tercera Conferencia Portuaria Interamericana (Viña del Mar, noviembre de 1968), la que acordó adoptarlos, con ligeras modificaciones para conciliarlos en lo posible con los de OCMI, que habían sido aprobados en 1967.

El Consejo de Transporte y Comunicaciones de la ALALC en su segunda reunión (setiembre de 1969) revisó dichos documentos y propuso su aprobación a la Novena Conferencia de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo.

Finalmente, en virtud de la Resolución 254 (IX) de 11 diciembre 1969 5/ se aprobó la documentación básica uniforme para la recepción y despacho de buques mercantes.

Dicha Resolución dispone que la documentación exigible se ajustará en contenido y formato a las características de los formularios modelo que se anexan a ella, y establece el tamaño y el número máximo de copias que se podrán requerir a la recepción y al despacho. No se elaboraron documentos para la declaración marítima de sanidad y para la guía de correo pues existen formularios en uso, establecidos por los organismos internacionales correspondientes (la Organización Mundial de la Salud y la Unión Postal Universal, respectivamente).

3. Formularios básicos

La Resolución 254 (IX) de ALALC limita los formularios básicos a los siguientes:

1. Declaración general;
2. Manifiesto de carga;
3. Rol de tripulación;
4. Lista de pasajeros;
5. Declaración de suministros del buque (lista de rancho/tienda);
6. Declaración de efectos de tripulantes;
7. Declaración marítima de sanidad, y
8. Guía de correo.

Se trató de hacer coincidir en lo posible los formularios modelo ALALC/OEA con los de la OCMI para evitar duplicación de documentos, y ya que los impresos correspondientes deben servir en los puertos de origen y de destino de las embarcaciones y de la carga.

5/ Su texto se reproduce como anexo 3 del presente documento, juntamente con los formularios modelo ALALC/OEA 1 al 6.

Sin embargo, no fue posible reproducir exactamente los documentos de la OCMI porque era indispensable tomar en cuenta las necesidades y modalidades de los países latinoamericanos y porque se estimó procedente introducirles algunas modificaciones que mejoraran su estructura.

En general, se mantuvo el orden numérico original de los formularios ALALC/OEA porque se consideró más lógico que el establecido por la OCMI 6/, ya que el rol de tripulantes y la lista de pasajeros son más importantes y de mayor uso que la declaración de suministros del buque y la declaración de efectos de la tripulación, los cuales se exigen solamente a algunos buques y en determinados casos.

Al reverso de todos los formularios se agregó su traducción a los idiomas inglés, francés y portugués, con miras a que sean aceptados universalmente y que, a la recíproca, se reciban en los países latinoamericanos los documentos que presenten en sus puertos las naves extrazonales, emitidos en inglés o francés, siempre que contengan al dorso su traducción al español o al portugués, según corresponda.

En lo particular, el cambio principal consiste en reemplazar la declaración de carga de la OCMI por el manifiesto de carga estándar de la Cámara Internacional de Navegación Marítima (ICS), de uso universal, que cumple con las disposiciones del Anexo al Convenio de Mar del Plata y que satisface diversas finalidades, pues sirve tanto a los armadores como a las autoridades aduaneras y portuarias. Al respecto,

6/ Los formularios modelo de la OCMI son los siguientes:

- OCMI FAL modelo 1 - Declaración general
- OCMI FAL modelo 2 - Declaración de carga
- OCMI FAL modelo 3 - Declaración de provisiones de a bordo
- OCMI FAL modelo 4 - Declaración de efectos de la tripulación
- OCMI FAL modelo 5 - Lista de la tripulación
- OCMI FAL modelo 6 - Lista de pasajeros

Al igual que en el caso de ALALC/OEA, la OCMI no preparó formularios modelo para la declaración marítima de sanidad ni para la guía de correo por existir documentos normalizados ya establecidos.

/cabe señalar

cabe señalar que en el propio Apéndice II del Convenio de la OCMI (práctica recomendada 2.3.4) se aboga por el uso de documentos comerciales ya existentes, como el manifiesto del buque o los conocimientos de embarque, en lugar de una declaración de carga por separado.

Otro cambio importante se refiere a la declaración general, a la cual se le han incorporado algunas informaciones consideradas indispensables:

i) Nacionalidad de la nave según CTA. Es necesaria para el control de la reserva de cargas dispuesta por el Convenio de Transporte por Agua de la ALALC; se aplica solamente a los buques extranjeros fletados por empresas navieras de una de las Partes Contratantes;

ii) Declaración de exactitud y veracidad. Responde al espíritu del método recomendado 2.2.1 del Anexo al Convenio de Mar del Plata y a la exigencia legal vigente en la gran mayoría de los países del sistema interamericano, que entrega a las capitánías de puerto el control de las disposiciones internacionales sobre seguridad de la vida en el mar, entre las cuales la más importante es la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS) de 1965.

Los otros cuatro formularios modelo ALALC/OEA son prácticamente iguales a los de la OCMI, excepto, como ya se dijo, que al reverso de aquellos figura el texto traducido al francés, inglés y portugués. No existe, pues, incompatibilidad entre ambas series de formularios, aunque la declaración general de la OCMI debe ser completada, cuando corresponda, con tres informaciones adicionales y en lugar de la declaración de carga tendrá que entregarse a las autoridades de la región el manifiesto de carga, documento que de todos modos confeccionan las naves de cualquier bandera para su propio uso.

4. Estructura del Manual

El presente manual está compuesto por hojas sueltas, a fin de que pueda ser mantenido al día mediante un simple cambio de ellas y a medida que se agregan las informaciones, se incluyen nuevas hojas. Se adoptó también el código Alpha-2 de la ISO para identificar las páginas correspondientes a cada país, las que aparecen numeradas en forma correlativa por países. Además, se ha indicado en cada una de ellas, la fecha de publicación de la información, fecha que será actualizada cada vez que se distribuya una enmienda o adición al manual.

En cuanto a su estructura, se ha estimado conveniente seguir la siguiente pauta:

- A. DISPOSICIONES GENERALES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION EXIGIDA PARA LA RECEPCION Y DESPACHO DE BUQUES
Aplicación de la Resolución 254 (IX) de la ALALC a/
Legislación vigente sobre documentación exigible a los
porteadores
- B. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION PREVIA AL ARRIBO
Aviso de llegada
Información sobre carga (y pasajeros) para el puerto
Solicitud de servicios portuarios
Requisitos adicionales
- C. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA RECEPCION DE LA NAVE
Comisión de recepción
Acta (hoja) de visita
Documentación exigida
Formularios básicos
Documentos adicionales
Otros requisitos
- D. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION AL ZARPE
Documentación al zarpe
Solicitud de práctico
Otras disposiciones

a/ Solamente cuando se trata de países de la ALALC.

- E. INTERVENCION CONSULAR
Disposiciones básicas
Documentación consular
Aranceles consulares
Otras disposiciones

BR/1
BRASIL
TODOS LOS PUERTOS

A. DISPOSICIONES GENERALES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION EXIGIDA PARA LA RECEPCION Y DESPACHO DE BUQUES

Aplicación de la Resolución 254 (IX) de la ALALC

Brasil no ha dictado ninguna disposición para aplicar la Resolución 254 (IX) de la ALALC, pero por decreto legislativo N° 73 de 1977, publicado en el Diario do Congresso de 30 de junio de 1977 aprobó el texto de la Convención para la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional, adoptada en Londres el 9 de abril de 1965 bajos los auspicios de la Organización Marítima Consultiva Inter-gubernamental (IMCO).

Legislación vigente sobre documentación exigible a los porteadores
Resolución 3598 de 20 de enero de 1970, de la Superintendencia
Nacional de la Marina Mercante (SUNAMAM)

Su texto se transcribe en BR/2.

Decreto legislativo N° 77 de 1977

(Publicado en Diario do Congresso de 30 de junio de 1977).

APRUEBA EL TEXTO DE LA CONVENCION PARA LA FACILITACION DEL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL

Artículo 1° - Se aprueba el texto de la Convención para la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional, concluida en Londres el 9 de abril de 1965, bajo los auspicios de la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (IMCO).

Artículo 2° - Este decreto legislativo entra en vigor desde la fecha de su publicación.

Senado Federal, a 29 de junio de 1977. Senador Petrónio Portella, Presidente.

CONVENCION PARA LA FACILITACION DEL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL

Su texto se transcribe en Anexo 4 del presente Manual.

Fecha de esta información:
diciembre de 1979

BR/2
BRASIL
TODOS LOS PUERTOS

DOCUMENTACION ESTADISTICA

Resolución SUNAMAM 3598 del 20 de enero de 1970

Artículo 1º - Los armadores nacionales y extranjeros, o sus agentes, y a falta de éstos, los comandantes de los barcos, deberán remitir los documentos estadísticos (manifiestos de carga, relación de descarga, factura comercial, lista de movimientos de pasajeros) a la SUNAMAM (sede central, delegaciones, sub-delegaciones y agencias), de acuerdo con lo siguiente:

1) En la importación desde el exterior de petróleo y sus derivados a granel:

a) En cada puerto nacional de descarga, hasta 15 días después de la fecha de entrada del barco al puerto, 2 copias de la relación de descarga efectuada;

b) En el último puerto nacional de descarga, hasta 15 días después de la fecha de entrada del barco al puerto, 1 copia del manifiesto de carga total para el Brasil, acompañada de 2 copias de la relación total de las descargas efectuadas, así como 1 copia de la factura comercial.

Parágrafo único. La Frota Nacional de Petroleiros, FRONAPE, queda autorizada a suministrar directamente a la SUNAMAM las facturas comerciales o manifiestos totales para el Brasil y las relaciones totales de las descargas correspondientes a las cargas transportadas por los barcos de navegación de ultramar. Tal medida podrá extenderse a las demás empresas nacionales y agentes de barcos extranjeros con domicilio en Río de Janeiro, siempre que para eso, se habiliten ante la SUNAMAM.

2) En la importación del exterior de otras cargas a granel o no: en cada puerto nacional de descarga, hasta 15 días después de la fecha de entrada del barco al puerto, 2 copias de manifiesto de carga, perfectamente legibles, sin omisión de ningún dato requerido en el modelo en uso - nombre del propietario de la embarcación, nombre del fletador (si está fletada), nombre de la embarcación, nacionalidad, bandera transportadora (si fletada), fecha de salida de puerto extranjero, fecha de entrada en puerto brasilero, peso en kilos, fletes, etc., y con las correcciones resultantes de los aumentos y disminuciones de la carga, específicamente para cada conocimiento de embarque (precio en kilo, flete, etc.).

3) En la exportación hacia el exterior: en cada puerto nacional de embarque, hasta 15 días después de la fecha de salida del barco del puerto, 2 copias de manifiesto de carga perfectamente legibles, sin omisión de ningún dato - nombre de los propietarios de la embarcación, nombre del fletador (si fletadas), nombre de la embarcación, nacionalidad, bandera transportadora (si fletada), fecha de salida de puerto brasilero, peso en

BR/3

BRASIL

TODOS LOS PUERTOS

kilos, fletes, etc., y con las correcciones resultantes de los aumentos y disminuciones de la carga, específicamente por conocimiento de embarque (peso en kilos, fletes, etc.).

4) En la salida de cabotaje marítimo: en cada puerto de embarque, hasta 15 días después de la fecha de salida del barco; 2 copias del manifiesto de carga, perfectamente legibles, sin omisión de ningún dato requerido en el modelo patrón y con las correcciones resultantes de los aumentos y disminuciones de la carga, específicamente para cada conocimiento de embarque (peso en kilos, fletes, etc.).

a) Es obligatorio, en el transporte de cabotaje marítimo el uso del manifiesto patrón, conforme a modelo aprobado ya en vigor, con la aclaración obligatoria del nombre del propietario de la embarcación y también del fletador cuando fuere el caso.

b) En caso de liberación de flete, según la legislación vigente, deberá acompañarse al manifiesto de carga una relación, por conocimiento, de los fletes FRECAB y de las tasas adicionales, conforme al modelo aprobado.

c) En los manifiestos de carga de cabotaje marítimo deben ser juntados y totalizados separadamente por las diversas clases de fletes en vigor, según las mercaderías a ser transportadas para cada puerto de destino, aunque se trate de flete liberado.

d) Deberán constar obligatoriamente en los manifiestos de carga destinados a la SUNAMAM, el cubaje de la mercadería especificada en la clase X, aunque la misma no haya servido de base para el cálculo del cobre del flete.

e) Las diferencias resultantes de aumentos reglamentarios de fletes o tasas, así como motivadas por errores de cálculo, deben ser especificadas por conocimiento de embarque, al final de cada manifiesto. En caso de que los manifiestos hayan sido totalizados, la especificación mencionada debe ser efectuada en hojas suplementarias anexas al manifiesto correspondiente.

f) Considérase también como cabotaje marítimo, para los efectos de la presente Resolución, los viajes que se inicien o terminen en los puertos nacionales, fluviales o lacustres, siempre que tengan una parte de trayecto marítimo. Inclúyense así en estos casos las cargas transportadas en los trayectos no marítimos.

5) En las salidas de cabotaje fluvial y lacustre: en cada puerto de embarque, hasta 15 días después de la fecha de salida del barco del puerto, 2 copias del manifiesto de carga perfectamente legibles, sin ninguna omisión de datos - nombre del propietario, nombre del fletador de la embarcación (si fletadas), nombre de la embarcación, fecha de salida, especie de mercaderías, (peso en kilos, fletes, etc.) y con las correcciones resultantes de aumentos o disminuciones de la carga, específicamente por conocimiento de embarque (especie de mercadería, peso en kilos, flete, etc.).

6) En el transporte de pasajeros entre puertos nacionales, marítimos, fluviales y lacustres: en cada puerto de embarque, hasta 15 días después de la fecha de salida de la embarcación (nacional o extranjera), 2 copias de la lista de movimiento de pasajeros con todos sus elementos adjuntos.

Artículo 2º - En el caso de embarque o desembarque de cargas o pasajeros en puertos donde no existan delegación, sub-delegación o agencia de la SUNAMAM, la respectiva documentación debe ser remitida a la delegación, sub-delegación o agencia a que el puerto en cuestión esté subordinado. En los casos de puertos subordinados directamente a la sede central, la remesa debe efectuarse a ésta.

Artículo 3º - Los armadores nacionales y extranjeros o sus agentes, y a falta de éstos, los comandantes de los barcos, deben hacer constar obligatoriamente en los manifiestos de carga, cuando no hubiere cobranza de la mercadería transportada, el valor del flete que sería debido, según las tarifas en vigor para cada caso.

Parágrafo único. Considerando que tales elementos sirven exclusivamente como información estadística, deben constar al final de cada manifiesto de carga, la relación de los conocimientos alcanzados por el presente artículo, así como el motivo que determinó la no cobranza de fletes.

Artículo 4º - Los armadores nacionales y extranjeros o sus agentes, y a falta de éstos, los comandantes de las embarcaciones deben hacer declaración fechada y firmada, en la última hoja de los manifiestos de carga, destinados a la SUNAMAM (sede central, delegación, sub-delegación o agencia), en que consten los totales de los tonelajes operados y de los respectivos fletes en cruceiros nuevos. Tratándose de ultramar, esa declaración debe ser hecha por procedencia o destino (importación o exportación), constando también el total de flete en dólares. En cualquier caso, deben indicar en la primera hoja de los mismos, la fecha de entrada y de salida de puerto nacional.

Artículo 5º - Deben también hacer constar en los manifiestos de carga destinados a la SUNAMAM, una nota explicativa sobre las mercaderías reembarcadas por motivo de tránsito, descarga por falsa declaración, alije o trasbordo, así como el nombre del primer transportador, el respectivo puerto de procedencia y la fecha de la operación.

Parágrafo único. Cuando el transporte entre los puertos nacionales fuere efectuado en régimen de cabotaje (marítimo, fluvial o lacustre), deben ser observadas las instrucciones contenidas en los ítems 4 y 5 del artículo 1º de la presente Resolución, agregándose también el nombre del primer transportador, el respectivo puerto de procedencia y la fecha de la operación.

Artículo 6º - Cuando la embarcación opere con remolques deben ser indicados en el respectivo manifiesto de carga los nombres de todas las unidades del convoy, inclusive el remolcador con los tonelajes brutos de registro correspondiente.

Artículo 7º - Las especificaciones de las mercaderías en los manifiestos de carga entregados a la SUNAMAM deben ser declarados en términos claros, precisos, no siendo permitido el uso escueto de vocabulario técnico, científico, regional o de marcas comerciales. Deben ser especificadas también las mercaderías transportadas en containers.

Artículo 8º - Los armadores nacionales y extranjeros o sus agentes, y a falta de éstos, los comandantes de los barcos, deben hacer constar obligatoriamente en los manifiestos de carga de y para el exterior del país, entregados a la SUNAMAM (sede central, delegación, sub-delegación y agencias):

- 1) La nacionalidad de la embarcación; cuando se trate de embarcación fletada, debe también constar la bandera de la nacionalidad del fletador.
- 2) Los nombres de las mercaderías, conforme a especificaciones contenidas en las licencias de importación y de exportación; esos nombres deben ser traducidos al idioma portugués, en caso de que los manifiestos hayan sido extendidos en idioma extranjero.
- 3) El peso bruto independientemente de la declaración por conveniencia u obligatoriedad del peso líquido.
- 4) Los valores de los fletes y tasas, discriminándolos por conocimientos de embarque.
- 5) El equivalente en dólares, por conocimiento de embarque, cuando los fletes y tasas fueren manifestados en otras monedas; en este caso, para los efectos de la conversión, debe ser considerada la tasa de compra vigente al día de la entrada o de salida del barco del puerto nacional de descarga o carga, conforme sea el caso.
- 6) Los valores de los fletes y tasas, por conocimientos, transcritos en los manifiestos contables cuando fueren usados manifiestos duplicados de carga y de fletes (contables), para un mismo barco y operación.

Artículo 9º - Cuando el transporte efectuado por embarcación fletada o subfletada, deberán ser declarados obligatoriamente, en el respectivo manifiesto de carga, entregado a la SUNAMAM (sede central, delegación o agencias), además del nombre de la empresa propietaria, el nombre de la empresa fletadora y subfletadora.

Artículo 10º - Presentación del manifiesto de carga de la bandera brasileira, como tercera bandera: los armadores nacionales y sus agentes deben presentar a la SUNAMAM (sede central, delegación, sub-delegación o agencias) una copia de los manifiestos de carga movilizados entre puertos extranjeros por el barco bajo bandera brasileira (nacional o fletado).

- 1) Deben hacer constar obligatoriamente en esos manifiestos el nombre del barco, del armador y del fletador (si fuera el caso), la nacionalidad del barco, los puertos de procedencia y de destino, la especie de la mercadería transportada como el respectivo peso en kilos y valores correspondientes al flete y las tasas en dólares.

2) Queda establecido un plazo de 15 días a contar de la fecha del término del viaje redondo, para la presentación de estos manifiestos a la SUNAMAM.

Artículo 11° - Teniendo en vista que se trata de elementos fundamentales para la política de desarrollo económico y de defensa nacional, son pasibles de multa de 1 500 NCr\$ a 15 000 NCr\$ el armador nacional o extranjero o sus agentes que violen cualquier dispositivo de la presente Resolución (artículo 13°, letra a) del decreto-ley 3100, del 7 de marzo de 1941, actualizado por el inciso a) del decreto 56803 del 27 de agosto de 1965).

Artículo 12° - La presente Resolución entrará en vigor a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de La Unión, quedando derogadas todas las disposiciones contenidas en las siguientes Resoluciones: 1903, 2265, 2528, 2860, 2964, 3010, 3041, 3141, 3519 y 3573.

Carlos Cordeiro de Melho.

BR/7

BRASIL

TODOS LOS PUERTOS

B. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION PREVIA AL ARRIBO

Aviso de llegada

Con 24 horas de antelación debe avisarse la llegada de la nave a la Capitanía del Puerto, Policía Federal Marítima y Aérea y a Sanidad Marítima. También debe informarse con la misma anticipación a la Cooperativa de Prácticos de Bahía (Estación Radiotelegráfica VHF, canales 12 y 18) directamente o a través de la agencia. (La Cooperativa de Prácticos es una institución privada, fiscalizada por la Capitanía del Puerto.)

Información sobre la carga para el puerto

La agencia deberá recibir por vía aérea, por lo menos con 24 horas de anticipación al arribo de la nave, los siguientes documentos con el destino que se indica:

<u>Documentos</u>	<u>Aut.Port.</u>	<u>Aduana</u>	<u>Agencia</u>	<u>Total</u>
Manifiesto de carga	1	1	2	4
Manifiesto de carga peligrosa	1	1	2	4
Conocimientos de embarque fletados		1	2	3
Plan de estiba	1		1	2

Es obligatorio traducir al portugués, en un formulario especial (Cópia de tradução de manifesto de carga), los manifiestos que no estén redactados en ese idioma.

Solicitud de servicios portuarios

Con 24 horas de antelación, como mínimo, debe presentarse a la Empresa de Portos do Brasil, S.A. (PORTOBRAS) la solicitud de atraque, para la prestación de los servicios portuarios.

Requisitos adicionales

Todo contacto con la autoridad relacionado con la recepción de naves, debe hacerse por un corredor de naves. La parte relacionada con operaciones de carga la hace el agente portuario. Ambas funciones pueden ser combinadas.

Fecha de esta información:
diciembre de 1979

BR/8

BRASIL

TODOS LOS PUERTOS

C. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA RECEPCION DE LA NAVE

Comisión de recepción

El buque es recibido por representantes de las siguientes autoridades, cuando proviene del exterior:

Aduana 2

Policía Internacional 2

Sanidad Marítima 2

Si el buque proviene de otro puerto brasileño, no interviene en la recepción la Sanidad Marítima, excepto en el puerto de Itaquí donde la visita médica es siempre obligatoria.

Cuando la nave provenga de un país en que exista oficialmente malaria o fiebre amarilla, deberá anclar en la rada para esperar la visita de Sanidad Marítima; sin embargo, se puede solicitar por radio la libre plática y si es concedida, la visita se efectúa cuando el buque está atracado.

Documentación exigida

Aun cuando Brasil no ha adoptado la Resolución 254 (IX) de la ALALC, acepta los formularios ALALC/OEA, debiendo presentarse los siguientes a la recepción de la nave:

BR/9

BRASIL

TODOS LOS PUERTOS

Clase de documentos	Número y destino de los documentos					Total
	Cap. Pto. a/	Aduana	Policía Marít.	Sanid. Marít.	Agencia	
<u>Formularios básicos</u>						
1. Declaración general <u>b/</u>	1	1	1		1	4
2. Manifiesto de carga <u>c/</u>		1			1	2
3. Rol de tripulación	1	3	3	1	2 <u>d/</u>	10
4. Lista de pasajeros	1	3	3	2	2 <u>d/</u>	11
5. Lista de rancho		3 <u>e/</u>	1 <u>f/</u>		1	5
6. Decl. efectos tripulación		3				3
7. Declaración marít. Sanidad				1 <u>g/</u>		1
8. Guía de correo					1 <u>h/</u>	1
<u>Documentos adicionales</u>						
9. Libre plástica del último puerto brasileño				1		1
10. Declaración de entrada	1					1
11. Acta de visita aduanera		1				1
12. Manifiesto negativo		1			1	2
13. Lista negativa de pasajeros	1	1	2	1	2 <u>d/</u>	8
14. Lista de pasajeros en tránsito	1		1	1		3
15. Conocimientos de embarque		1			1	2
16. Declaración de carga en cubierta	1					1
17. Declaración en lastre	1					1

- a/ Estos documentos se entregan a la Capitanía del Puerto, la que anota su contenido y los devuelve sellados para los fines del zarpe.
- b/ Además de la declaración de entrada especial para la Capitanía del Puerto y del acta de visita para la Aduana.
- c/ En el manifiesto debe figurar el número y contenido de los contenedores y asimismo los contenedores vacíos.
- d/ 1 copia para la puerta de salida del Recinto portuario.
- e/ En caso que el próximo puerto de escala sea brasileño, debe presentarse una copia adicional, la que es sellada por la Aduana.
- f/ Si los narcóticos no figuran en la lista de rancho, deberá presentarse a la Policía Marítima una lista de medicamentos (drogas).
- g/ Sólo en el primer puerto brasileño de escala. Existe un formulario especial en portugués, pero es aceptado el formulario ALALC/OEA 7.
- h/ Para ser entregada a la Administración de Correos.

BR/10

BRASIL

TODOS LOS PUERTOS

Otros requisitos

Se encuentra vigente - aunque no siempre se exige - la tarjeta de permiso para bajar a tierra. La agencia entrega las tarjetas en blanco, las que se llenan a bordo y se les coloca la respectiva fotografía del tripulante o pasajero, debiendo presentarse dentro de 48 horas a la Policía Marítima, pero mientras tanto los interesados pueden bajar a tierra. Las tarjetas deben ser devueltas a la Policía antes del zarpe de la nave.

Fecha de esta información:
diciembre de 1979

BR/11
BRASIL
TODOS LOS PUERTOS

D. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION AL ZARPE

Documentación al zarpe

Por lo menos, con 24 horas de anticipación al zarpe, para evitar posibles demoras, se tramita la documentación siguiente:

Aduana: Original del comprobante de pago de la tasa de faros y balizas, para obtener el permiso de zarpe.

Capitanía del Puerto: Copia del comprobante de pago de la tasa de faros y balizas;
Rol de tripulación, si ha habido cambios en la dotación;
Lista de pasajeros embarcados;
Se obtiene el pase de salida.

Policía Marítima: Lista de pasajeros embarcados o negativa;
Rol de tripulación, si ha habido cambios en la dotación.

Correos: Se obtiene un certificado de entrega de correo o negativo.

En caso de que el próximo puerto de escala sea brasileño, las autoridades locales controlan el pase de salida de las cuatro entidades mencionadas; en cambio, si el buque zarpa a un puerto extranjero es suficiente el pase de salida de la Capitanía del Puerto.

Otras disposiciones

La agencia tiene la obligación de entregar, dentro de los siete días siguientes al zarpe de la nave, una copia del manifiesto de carga embarcada y un ejemplar de cada conocimiento de embarque extendido, a las siguientes entidades: Aduanas, PORTOBRAS y SUNAMAM.

Fecha de esta información:
diciembre de 1979.

BR/12

BRASIL

INTERVENCION CONSULAR

E. INTERVENCION CONSULAR

Documentación consular

La exigencia del despacho de las naves mercantes, nacionales o extranjeras, que demanden los puertos brasileños, por parte de las autoridades consulares del Brasil en el exterior, fue suprimida por decreto 60177 de 2 de febrero de 1967.

Sin embargo, se mantiene para los buques brasileños la exigencia de la visa consular del Diario de Navegación y de la expedición del pase de salida.

Aranceles consulares

Por decreto-ley 1570 de 9 de agosto de 1977, Brasil suprimió el cobro de emolumentos consulares sobre los manifiestos de carga y conocimientos de embarque, así como sobre cualquier otro documento referente al transporte internacional de personas o mercaderías.

Fecha de esta información:
diciembre de 1979.

COLOMBIA

TODOS LOS PUERTOS

A. DISPOSICIONES GENERALES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION EXIGIDA PARA LA RECEPCION Y DESPACHO DE BUQUES

Aplicación de la Resolución 254 (IX) de la ALALC

Colombia no ha dictado aún ninguna disposición destinada a poner en vigor la Resolución 254 (IX) de la ALALC o a adoptar una documentación básica uniforme para la recepción y despacho de naves.

En la práctica, se utilizan los formularios ALALC/OEA para la recepción y despacho de buques, excepto el manifiesto de carga, el cual - de acuerdo con la reglamentación del Servicio de Aduanas - debe ser extendido en el Sobordo del Servicio Aduanero de Colombia. Este es un formulario de gran tamaño (en unos puertos colombianos, de 583 x 420 mm. y en otros, de 632 x 480 mm.), que contiene los datos comunes a los manifiestos de carga y además una serie de informaciones para uso exclusivo de la Aduana: bultos pedidos, peso bruto de lo pedido, número de la garantía o pago, fecha de la garantía o pago, etc.

El sobordo, por su tamaño, que es casi el doble del manifiesto de carga estándar de la Cámara Internacional de Navegación Marítima adoptado por la Resolución 254 (IX) de ALALC y por el Servicio de Aduanas de Estados Unidos de América (420 x 297 mm.), presenta problemas de mecanografía, mientras que el hecho de tener que emplear un formulario especial obliga a las naves que hacen el tráfico con Colombia a mantener a bordo una provisión de dichos sobordos, o a duplicar el trabajo, copiando el manifiesto en tales formularios a la llegada a puerto colombiano.

Fecha de esta información:
diciembre de 1978

COLOMBIA

TODOS LOS PUERTOS

B. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION PREVIA AL ARRIBO

Aviso de llegada

La agencia debe elaborar el documento estándar colombiano con-
firmación de llegada de raves, que contiene las características de
la nave e indica los servicios que se solicitan: pilotaje, remol-
cador, fondeo, atraque, carga a movilizar en cargue y descargue,
así como agua, energía, teléfono, combustibles y lubricantes.

Este formulario se dirige al Director de Operaciones del Terminal
marítimo de la Empresa Puertos de Colombia (COLPUERTOS) y se presenta
en siete ejemplares: original y tres copias para el Terminal marítimo
y sendas copias para la Capitanía de Puerto, Comandancia del Resguardo
de Aduana y Médico de Sanidad Portuaria. En el caso que desembarquen
pasajeros, deberá extenderse un ejemplar adicional para Migración.

Información sobre la carga para el puerto

La agencia deberá recibir por vía aérea, por lo menos con 24
horas de anticipación al arribo de la nave, los siguientes documentos
con el destino que se indica:

Documentos	<u>Aduana</u>	<u>Terminal</u> <u>marit.</u>	<u>Agencia</u>	<u>Total</u>
Manifiesto (sobordo) fletado			1	1
Conocimientos de embarque fletados	1 a/	3	1	5
Listas de carga por escotilla		1	1	2
Lista de carga peligrosa en tránsito		1	1	2
Planos de estiba		1	1	2

Solicitud de servicios portuarios

La agencia debe presentar a COLPUERTOS, con ocho horas de antici-
pación a la llegada de la nave, los siguientes documentos, en original
y dos copias: solicitud de servicios para el suministro de cuadrilla
de atraque, grúas, cuadrilla de Terminal, equipo motorizado y almacenes;
y solicitud de servicio de práctico de llegada y remolcador.

Requisitos adicionales

La agencia debe confeccionar los libretines de carga (libretas de
tarja), que han de ser copia fiel de los conocimientos de embarque y
llevar índice alfabético.

a/ Estampillados con Col.\$ 2.00 cada uno.

El número de los libretines de carga depende de la clase de cargamento y de su distribución a bordo. En el caso de carga general se elaboran 40 ejemplares: 32 para el Terminal marítimo (que los distribuye entre las diferentes secciones, en doble cantidad para facilitar el trabajo en dos turnos) y 8 para la agencia.

La agencia debe confeccionar, copiando el manifiesto de carga o sobre la base de los conocimientos de embarque recibidos, 11 ejemplares de sobordos colombianos (como se ha dicho, manifiestos de formato y tamaño especiales), con la siguientes distribución:

- 4 para el Terminal marítimo,
- 3 para la Aduana, uno de los cuales autenticado con Col.\$ 10.00 por hoja,
- 1 para la empresa privada encargada de las estadísticas comerciales, y
- 2 para los fines propios de la agencia.

Además, se debe presentar a la Aduana los siguientes documentos, todos en papel sellado por valor de Col.\$ 6.00:

- 1 memorial de atraque (lleva timbre adicional de Col.\$ 1.00),
- 1 memorial de permiso de desembarque o embarque, o ambos,
- 1 memorial de servicios extraordinarios, y
- 1 memorial de permiso de embarque de café, cuando proceda (lleva timbre adicional de Col.\$ 1.00).

Fecha de esta información:
diciembre de 1978

COLOMBIA

TODOS LOS PUERTOS

C. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA RECEPCION DE LA NAVE

Comisión de recepción

El decreto 2349, de 3 diciembre 1971, que creó la Dirección General Marítima y Portuaria, establece en su artículo 29:

"Al llegar una nave a puerto colombiano será visitada únicamente por la autoridad marítima del lugar, quien podrá tomar las medidas que sean necesarias en lo relacionado a Sanidad, así como a la coordinación con los demás funcionarios públicos y de policía."

Sin embargo, en la recepción de la nave - sea que provenga de otro puerto colombiano o del extranjero - siguen interviniendo seis o siete representantes de las autoridades: 2 de la Capitanía de Puerto, 2 del Resguardo de Aduana y 2 de Sanidad Portuaria, y en caso de buques provenientes del Brasil o que transporten café, un inspector del Instituto Colombiano Agropecuario.

Acta de visita

Durante la recepción de la nave, el representante de la Capitanía de Puerto completa un formulario de la Dirección General Marítima y Portuaria (DIMAR) llamado acta de visita, que la agencia debe adquirir (Col.\$ 100.00) y preparar previamente con las informaciones básicas disponibles; se le agregan a bordo las fechas de vencimiento de los certificados del buque (certificado sanitario, línea de carga, certificado nacional de seguridad del equipo radiotelegráfico o radiotelefónico, certificado nacional de seguridad de armamento para buque de carga, certificado de inspección de equipo de carga) y el número y monto de la póliza de contaminación. Esta acta se extiende en quintuplicado y se distribuye como sigue: Capitanía de Puerto, DIMAR, Empresa Portuaria, buque y agencia.

COLOMBIA

TODOS LOS PUERTOS

Documentación exigida

A la recepción de la nave, debe presentar los siguientes documentos, ya sea en los formularios modelo establecidos por la Resolución 254 (IX) de ALALC, o en otros similares, excepto el manifiesto de carga que se extenderá en el formulario sobordo colombiano, según se ha indicado:

Clase de documentos	Número y destino de los documentos						Total
	Cap.Pto.	Resg. Aduana	Termin. marit.	Sanid. Port.	Migr.	Agencia	
<u>Formularios básicos</u>							
1.Declaración general	1	1				1	3
2.Manifiesto de carga		1	1				2
3.Rol de tripulación	1	2		1	1	1	6
4.Lista de pasajeros	1	2		1	1a/	1	6
5.Lista de rancho	1	2				1	4
6.Decl.efectos tripul.	1	2				1	4
7.Decl.marít.Sanidad				1			1
8.Guía de correo		2b/				1	3
<u>Documentos adicionales</u>							
9.Zarpe del último puerto	1						1
10.Lista de pasajeros en tránsito	1	2		1		1	5
11.Lista negativa de pasajeros c/	1	2		1		1	5
12.Lista de carga peligrosa en tránsito c/	1		1			1	3
13.Guía negativa de correoc/		2b/				1	3
14.Lista de equipaje de pasajeros a/		3					3

Otros requisitos

La agencia proporciona una tarjeta de permiso para bajar a tierra a cada tripulante y pasajero, la que es sellada a bordo por la Capitanía de Puerto.

- a/ Sólo de los que desembarcan
- b/ 1 ejemplar para Oficina de Correos
- c/ Cuando corresponda

Fecha de esta información:
diciembre de 1978

COLOMBIA

TODOS LOS PUERTOS

D. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION AL ZARPE

Documentación al zarpe

El zarpe de la nave se solicita a la Capitanía de Puerto en un formulario especial, cuyo costo es de Col.\$ 100.00, que se elabora en triplicado (original para la nave, 1 copia para el archivo de la Capitanía y 1 para la agencia). Se presenta acompañado de los siguientes documentos:

- 1 Rol de tripulación
- 1 Lista de pasajeros o negativa
- 1 Lista de rancho, y
- 1 Declaración de suministro de combustibles o negativa.

Solicitud de práctico

Con dos horas de antelación al zarpe, por lo menos, debe presentarse a la Sección Marítima de COLPUERTOS, en triplicado, una Solicitud de práctico, de zarpe y de cuadrilla de desatraque.

Fecha de esta información:
diciembre de 1978

E. INTERVENCION CONSULAR

Documentación consular

En los puertos extranjeros de embarque de carga con destino a Colombia, se debe presentar ante el Consulado de Colombia dos ejemplares del manifiesto de carga, en el formato especial (sobordo colombiano), uno de los cuales es devuelto al buque y el otro queda en el archivo del Consulado.

Aranceles consulares

La Ley 2, de Impuestos nacionales de papel sellado y de timbres, del 21 de febrero de 1976, dispuso que solamente pagaría derechos consulares la legalización de facturas consulares.

En consecuencia, el visado de los manifiestos de carga se hace gratuitamente.

Fecha de esta información:
diciembre de 1978

ECUADOR

TODOS LOS PUERTOS

A. DISPOSICIONES GENERALES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION EXIGIDA PARA LA RECEPCION Y DESPACHO DE BUQUES

Aplicación de la Resolución 254 (IX) de la ALALC

Por decreto supremo 157, del 12 de febrero de 1974, Ecuador puso en vigencia las disposiciones de la Resolución 254 (IX) de la ALALC sobre documentación uniforme para recepción y despacho de buques.

Legislación vigente sobre documentación exigible a los porteadores

Decreto 167, del 12 de febrero de 1974 (publicado en el Registro Oficial Nº 496, del 18 de febrero de 1974)

Guillermo A. Rodríguez L., General de Brigada, Presidente de la República,

Considerando:

Que la Conferencia de las Partes Contratantes de la ALALC, en su Noveno Período de Sesiones Ordinarias realizadas en Caracas-Venezuela del 27 de octubre al 12 de diciembre de 1969, aprobó la Resolución 254 (IX) tendiente a adoptar una documentación básica uniforme para la recepción y despacho de buques mercantes en los puertos de su respectiva jurisdicción, limitando los mismos a un máximo permisible;

Que la X Conferencia de las Partes Contratantes de la ALALC, por la Resolución 266 (X) del 4 de diciembre de 1970, recomendó a los gobiernos que aún no lo hubieren hecho, el cumplimiento de la Resolución 254 (IX), adoptando las medidas pertinentes que aceleren su aplicación;

Que las disposiciones legales del país, pertinentes a la documentación naviera para la recepción y despacho de naves de tráfico internacional, han consentido el uso de diferentes formularios y sistemas, en razón de la diversidad de legislación en la materia;

Que la adopción y aplicación por parte del Ecuador de las Resoluciones antes mencionadas, darán una mayor agilidad y efectividad al trámite de documentos navieros, necesarios al transporte marítimo, permitiendo establecer un sistema unificado que incidirá favorablemente a los costos del transporte;

Que es conveniente a los intereses nacionales el establecimiento de tal sistema, porque facilita la obtención de estadísticas para la aplicación de la Ley de Reserva de Cargas, permitiendo con ello, a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, ejercer un control efectivo en la distribución de la carga en beneficio del fomento de la Marina Mercante Nacional;

En uso de las facultades de que se halla investido,

Decrета:

Artículo 1º.- Adóptanse las Resoluciones Nos. 254 (IX) y 266 (X) de las Conferencias de los Países Miembros de ALALC, y en consecuencia, la documentación básica acordada en dichas Resoluciones para la recepción

ECUADOR

TODOS LOS PUERTOS

y despacho de las naves de tráfico internacional en lo pertinente a:
I) Declaración General II) Manifiesto de Carga III) Rol de Tripulación IV) Lista de Pasajeros V) Declaración de suministros del buque (lista de Rancho/tienda) VI) Declaración de efectos de tripulantes VII) Declaración Marítima de Sanidad VIII) Guía de Correo

Art. 20.- Refórmase el "Reglamento de Trámites de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral y Capitanías de Puerto de la República" en la siguiente forma:

a) El Art. 125 correspondiente al Capítulo 14 dirá: "El Capitán de toda nave de cualquier nacionalidad y porte, cuyo puerto inmediato de procedencia anterior sea extranjero, al momento de la recepción, deberá presentar al Capitán de Puerto o su Representante, los siguientes documentos:

- 1.- Licencia de Salida (zarpe) del puerto de procedencia, o si ha habido escalas, la del último puerto extranjero que tocó la nave en el país extranjero.
- 2.- Declaración General elaborada en el documento FORM DIMERC 100; con todos los datos en él indicados.
- 3.- Manifiesto de carga elaborados en el documento FORM DIMERC 101; considerando la carga para embarcar, para desembarcar en puerto y la de tránsito.
- 4.- Rol de Tripulación, en el documento FORM DIMERC 102; con el original visado por el Cónsul del Ecuador en el primer puerto del viaje, y el de los puertos de escala en que se hayan producido cambios en la tripulación.
- 5.- Lista de pasajeros elaborados en el documento FORM DIMERC 103; tanto para los del puerto como para los de tránsito, con el original visado por los Cónsules Ecuatorianos en los puertos de embarque.
- 6.- Declaración de Suministros del Buque (lista de Rancho/tienda), en el documento FORM DIMERC 104.
- 7.- Declaración de Efectos de Tripulación, en el documento FORM DIMERC 105.
- 8.- Declaración Marítima de Sanidad en el documento FORM DIMERC 106.
- 9.- Guía de Correo, en el documento FORM DIMERC 107; sujeto a lo exigido por los Servicios de Correos, de acuerdo con la Convención Postal Universal.

b) Después del Art. 125, añádase uno que diga: "El número de ejemplares de los documentos mencionados en el Art. anterior para ser entregados a las autoridades competentes en el servicio de recepción y despacho de las naves, se sujetará al cuadro siguiente:

<u>Documentos</u>	<u>A la recepción</u>	<u>Al despacho</u>
Declaración General	5	5
Manifiesto de Carga	4	4
Rol de Tripulación	4	4 (*)
Lista de Pasajeros	5	4
Declaración de Suministros del buque .	4	-
Declaración de efectos de Tripulación .	2	-
Declaración Marítima de Sanidad	1	-
Guía de Correo	1 (**)	-

(*) Solamente si ha habido cambios en su composición en el Puerto.

(**) Además del ejemplar para el correo.

c) El artículo 135, correspondiente al Capítulo 15, dirá: "Para obtener el zarpe de una nave o embarcación nacional o extranjera, que se dirija con destino a un puerto nacional o extranjero, su Capitán, Agente o Representante Legal, deberá presentar a la Capitanía de Puerto los documentos determinados para el servicio del despacho de la nave, el documento FORM DIMERC 108 del "Zarpe lista para ser legalizado," incluyendo además el comprobante de pago por timbres satisfechos en la Jefatura Provincial de Ingresos o Colecturía de Aduanas.

A los documentos anteriores deberán añadirse dos ejemplares de contratos de enrolamiento de personal ecuatoriano, caso de haberlos tomado en puerto, debiendo el original llevar adheridos los timbres de Ley.

Una vez efectuada la confrontación de los documentos y firmados por el Capitán de Puerto respectivo, y si la nave no tiene impedimento legal para zarpar, serán entregados a la hora del despacho por el Capitán de Puerto o su ayudante, los siguientes: Zarpe, Original del Rol de Tripulación, Original de la Lista de Pasajeros del Puerto, Original de la Lista de Pasajeros en tránsito, Original de la Declaración de Suministros del Buque (Lista de Rancho/Tienda), original de la licencia de salida o "sin cargo" de las autoridades Aduaneras.

d) Después del Art. 135 añádase uno que diga: "Los valores de los timbres fiscales, timbres adicionales y otros, que debieran cubrir los usuarios, serán satisfechos de conformidad a la Ley de timbres y demás legislación pertinente".

Art. 39.- Autorízase a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral para que emita, de acuerdo a las leyes pertinentes, y al presente Decreto, numerados por series y números, todos los formularios necesarios para el desempeño de sus funciones, así como para que efectúe la distribución y recaudación correspondientes.

Art. 49.- Los fondos que se recauden de conformidad al Art. anterior, serán depositados en cuenta especial del Banco Central del Ecuador, Sucursal Guayaquil, para ser invertidos en mejoras de servicios de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Art. 50.- Refórmase el Código de Policía Marítima en lo pertinente a la documentación básica para la recepción y despacho de naves del modo siguiente:

a) En sustitución de los documentos previstos en los literales e), f) y g) del Art. 186, se exigirán los indicados en el Art. 1 del presente Decreto.

b) El Art. 230 dirá: "La recepción de los buques de tráfico marítimo internacional cuyo puerto de procedencia inmediata anterior sea extranjero, se efectuará de conformidad a lo dispuesto en el Reglamento de Trámites de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral y Capitanías del Puerto de la República."

Art. 60.- Todos los organismos y dependencias públicas que tengan ingerencia en la recepción y despacho de naves deberán exigir únicamente la documentación básica emitida, para tal efecto, por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Art. 70.- Quedan derogadas expresamente todas las disposiciones legales, sean éstas generales, especiales o reglamentarias, que se opongan a la documentación básica para la recepción y despacho de naves establecida en el presente Decreto, el que entrará en vigencia en todo el territorio nacional a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial, y de cuya ejecución se encargará el señor Ministro de Defensa Nacional.

General Guillermo Rodríguez Lara, Presidente de la República. -
El Ministro de Defensa Nacional, Marco Almeida Játiva, General de División (R).

Fecha de esta información:
diciembre de 1978

ECUADOR

TODOS LOS PUERTOS

B. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION PREVIA AL ARRIBO

Aviso de llegada

Con 72 horas de antelación al arribo de la nave a la zona de espera del práctico, la agencia marítima deberá presentar a la Autoridad Portuaria el formulario aviso de llegada, en formato especial portuario o propio, que contiene los datos básicos de la nave y la solicitud de prestación de servicios (práctico, remolcador, atraque, etc.).

Con 24 horas de anticipación debe avisarse la hora de llegada de la nave a las siguientes autoridades: Capitanía del Puerto, Aduana, Policía Aduanera, Migración y Sanidad Marítima.

Información sobre la carga para el puerto

La agencia deberá presentar a la Autoridad Portuaria los siguientes documentos, en los plazos que se indica:

- | | |
|---|---|
| a) Manifiesto general de carga de importación, en triplicado | 24 horas antes del comienzo de las operaciones |
| b) Conocimientos de embarque de importación, un juego completo | Al momento de iniciar las operaciones |
| c) Plano de estiba de carga por escotilla | 24 horas antes de que se inicien las operaciones |
| d) Rol de carga (desglose de la carga) | 24 horas antes del comienzo de las operaciones |
| e) Lista de contenido de contenedores | Id. |
| f) Lista de carga peligrosa | 48 horas antes del arribo de la nave a la zona de espera del práctico |
| g) Libretas de tarja, 15 ejemplares, (deben ser copia fiel de los conocimientos de embarque y llevar índice alfabético) | 6 horas antes del inicio de las operaciones |

Fecha de esta información:
diciembre de 1978

ECUADOR

TODOS LOS PUERTOS

C. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA RECEPCION DE LA NAVE

Comisión de recepción

El buque es recibido por representantes de las siguientes autoridades, sea que provenga del exterior o de otro puerto nacional: 1 de la Capitanía del Puerto, 1 de la Aduana, 2 de la Policía Aduanera, 1 de Migración y 1 de Sanidad Marítima.

Documentación exigida

A la recepción de la nave, debe presentarse los siguientes documentos en formularios DIMERC 100 al 107, que si bien siguen los modelos ALALC/OEA 1/6, difieren de éstos en que llevan el escudo del Ecuador y en los detalles que se indican más adelante:

<u>Clase de documentos</u>	<u>Número y destino de los documentos</u>					<u>Total</u>
	<u>Cap.Pto.</u>	<u>Pol.Ad.</u>	<u>DIMERC</u>	<u>Migr.</u>	<u>San.Mar.</u>	
<u>Formularios básicos</u>						
1. Declaración general	1	1				2
2. Manifiesto de carga	1	2	1			4
3. Rol de tripulación	1	2		1	1	5
4. Lista de pasajeros <u>a/</u>	1	2		1	1	5
5. Lista de rancho <u>b/</u>	1	2				3
6. Decl.efectos tripul. <u>c/</u>		2				2
7. Decl.marítima Sanidad <u>e/</u>					1	1
8. Guía de correo		2 <u>d/</u>				2
<u>Documentos adicionales</u>						
9. Zarpe del último puerto	1					1
10. Manif.carga en tránsito	1	1	1			3
11. Lista negativa pasajeros	1	2		1	1	5
12. Lista pasaj.en tránsito o negativa	1	2		1	1	5
13. Manifiesto de carga <u>e/</u>		2				2
14. Rol de tripulación <u>e/</u>	2					2
15. Lista de pasajeros <u>e/</u>	2					2
16. Lista de rancho <u>b/</u>		2				2
17. Decl.efectos tripul. <u>c/</u>		2				2
18. Decl.marítima Sanidad		2				2
19. Guía de correo <u>e/</u>		2				2
20. Conocimiento de carga			1 juego			1 j.
21. Lista equipaje pasajeros	1	2				3
22. Lista equipaje no acompañado o negativa	1	2				3

a/ No indica sexo

b/ Tiene columna adicional para lugar de almacenaje

c/ Omite columna firma tripulantes

d/ Un ejemplar para Serv. de Correos

e/ Con visación consular

Fecha información: diciembre 1978

ECUADOR

TODOS LOS PUERTOS

D. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION AL ZARPE

Documentación al zarpe

Antes del zarpe debe entregarse a la Autoridad Portuaria un juego completo del manifiesto general de carga de exportación y un juego completo de los conocimientos de embarque de exportación.

El zarpe de la nave se solicita a la Capitanía de Puerto en un formulario especial, que se presenta en dos ejemplares, cada uno de los cuales debe ir acompañado de los siguientes documentos:

Declaración general	1
Rol de tripulación	1
Lista de pasajeros o negativa	1
Lista de rancho	1

La Capitanía de Puerto devuelve al buque el original del zarpe, debidamente autenticado, y conserva la copia para su archivo.

Además, con dos horas de anticipación al zarpe, debe entregarse un formulario de despacho a la Policía Aduanera, y a Migración, una declaración de pasajeros embarcados o negativa y de cambios de tripulantes.

Fecha de esta información:
diciembre de 1978

ECUADOR

INTERVENCION CONSULAR

E. INTERVENCION CONSULAR

Disposiciones básicas

Acuerdo Interministerial No 188, Ministerios de Relaciones Exteriores y de Finanzas, del 2 de junio de 1976, Reglamento a la Ley de Derechos Consulares (publicado en el Registro Oficial No 103, del 8 de junio de 1976)

Capítulo II.

Actos relativos a la navegación

Artículo sexto. Toda persona responsable del despacho de una nave con destino al Ecuador deberá presentar al Cónsul, en cinco copias, los siguientes documentos:

- a) Manifiesto de carga;
- b) Rol de tripulación;
- c) Lista de pasajeros;
- d) Declaración de suministros del buque;
- e) Declaración de efectos de la tripulación;
- f) Declaración marítima de sanidad, y
- g) Guía de correos.

Artículo séptimo. Los Cónsules visarán y cobrarán de conformidad con el Arancel, por los documentos que se indican a continuación:

- a) Manifiesto de carga;
- b) Rol de tripulación;
- c) Lista de pasajeros;
- d) Declaración de suministros del buque, y
- e) Declaración de efectos de la tripulación.

Los Cónsules visarán sin cobro los demás documentos señalados en los literales f) y g) del artículo anterior.

Artículo octavo. Los documentos determinados en el presente Reglamento, serán adquiridos en las Capitanías de Puerto de la República, de conformidad con el Decreto número 167 del 12 de febrero de 1974, publicado en el Registro Oficial número 496 del 18 de febrero del mismo año.

Artículo noveno. Los documentos de navegación de que trata el artículo sexto de este Reglamento, serán repartidos en la siguiente forma:

- a) El original para el interesado;
- b) Duplicado y triplicado para la Administración de Aduanas;
- c) Cuadruplicado para el Ministerio de Relaciones Exteriores, y
- d) Quintuplicado para el archivo del Consulado.

Artículo décimo. Los documentos de navegación establecidos en los literales b), c) y d) del artículo 6º serán presentados, para su legalización, únicamente en el puerto inicial del zarpe del barco, o en el último de los puertos en donde haya Consulado antes de su arribo al Ecuador.

ECUADOR

INTERVENCION CONSULAR

Artículo décimo primero. Las copias extras de los manifiestos que las compañías navieras deben presentar a las Oficinas de Aduana del Ecuador, serán elaboradas en los formularios respectivos.

Artículo décimo segundo. Todos los datos exigidos en el manifiesto se inscribirán en un solo lado de dicho documento. Cada hoja, además de su numeración propia, tendrá el número total de las hojas de que se compone el manifiesto.

Artículo décimo tercero. Si el barco zarpa al Ecuador en lastre, el capitán o el armador están obligados a presentar este certificado en sustitución del manifiesto de carga, conjuntamente con los documentos establecidos en el artículo 69.

Artículo décimo cuarto. El capitán del buque o la persona autorizada por la correspondiente Empresa de transporte, firmará los documentos de navegación establecidos en este Capítulo.

Artículo décimo quinto. En el tráfico aéreo no se requerirá la visación consular en ninguno de los documentos a los que se refiere este Capítulo.

.....

Capítulo V.

Artículo cuadragésimo noveno. El presente Reglamento entrará en vigencia simultáneamente con la Nueva Ley de Derechos Consulares y Arancel Consular, a partir de su publicación en el Registro Oficial y prevalecerá sobre cualquier disposición que se oponga.

Comuníquese.- Quito, a 2 de junio de 1976.

- f.) Armando Pesantes García, Ministro de Relaciones Exteriores.
- f.) César Robalino G., Ministro de Finanzas.

Fecha de esta información:
diciembre de 1978

ECUADOR

INTERVENCION CONSULAR

Aranceles consulares

- a) Decreto supremo 281, sobre Derechos Consulares, del 7 de abril de 1976. (Publicado en el Registro Oficial Nº 69 del 20 de abril de 1976).

El Consejo Supremo de Gobierno,

Considerando:

Que la actual estructura del país, en pleno proceso de desarrollo requiere de normas legales de fácil interpretación, haciendo de dichas normas un elemento ágil, acorde con las necesidades y técnicas modernas;

Que en la mayoría de los países se ha suprimido el uso de la factura consular, así como las actuaciones de visación consular en los documentos de importación y exportación, con el objeto de que los trámites sean atendidos con celeridad y oportunidad;

Que el Gobierno se halla empeñado en actualizar las normas jurídicas conforme con los avances del derecho moderno, eliminando de esta manera leyes obsoletas que aún están vigentes; y,

En uso de las facultades de que se halla investido,

Decreta:

Expedir la siguiente Ley de Derechos Consulares:

Art. PRIMERO.- Los funcionarios consulares cobrarán únicamente derechos establecidos en el Arancel Consular y los que las Leyes Especiales así lo señalen.

...
Art. NOVENO.- Toda nave con destino al Ecuador, al momento de ingresar a puerto ecuatoriano, deberá portar sus respectivos documentos de navegación debidamente legalizados por el Cónsul correspondiente.

Los manifiestos de carga deberán ser presentados para su visación en el puerto de embarque de la mercadería. En el caso de no haber Cónsul ecuatoriano en dicho puerto, la visación se hará en el puerto de tránsito o en el más cercano al del lugar de embarque donde haya Cónsul.

Art. DECIMO QUINTO.- La presente Ley entrará en vigencia 60 días después de la fecha de su promulgación en el Registro Oficial, y de su ejecución encárguense los Ministros de Relaciones Exteriores y de Finanzas.

Dado en el Palacio Nacional, en Quito, a los 7 días del mes de abril de 1976.

f) Vicealmirante Alfredo Poveda Burbano, Comandante General de la Fuerzas Naval, Presidente del Consejo Supremo de Gobierno.-f.) General Guillermo Durán Arcentales, Comandante General de la Fuerza Terrestre, Miembro del Consejo Supremo de Gobierno.-f.) Brigadier General Luis Leoro Franco, Comandante General de la Fuerza Aérea, Miembro del Consejo Supremo de Gobierno.- El Ministro de Relaciones Exteriores, f.) Armando Pesantes G.- El Ministro de Finanzas, f.) César Robalino.

b) Acuerdo 133, sobre Arancel Consular, del 20 de abril de 1976.
(publicado en el Registro Oficial Nº 74, del 27 de abril de 1976)

EL MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES:

Considerando:

Que la Ley de Derechos Consulares expedida mediante Decreto Supremo número 281, de 7 de abril de 1976, en su artículo décimo primero autoriza al Ministerio de Relaciones Exteriores la expedición del Arancel Consular, previo informe favorable del Ministerio de Finanzas; y

Que dicho Ministerio mediante oficio número 1640 de fecha 19 de abril de 1976, ha emitido ese informe favorable;

Acuerda:

Expedir el siguiente Arancel Consular:

CAPITULO I

Actos Relativos a la Navegación

Tarifa en dólares USA

1. MANIFIESTO DE CARGA	
a) Por la visación en el original, por cada foja	\$ 40,00
b) Carta de corrección	10,00
2. CERTIFICADO DE SALIDA EN LASTRE	
a) Por cada cien toneladas o fracción de registro bruto	5,00
3. LISTA DE TRIPULANTES	
a) Legalización	40,00
b) Alteraciones en la lista	10,00
5. DECLARACION DE SUMINISTROS DEL BUQUE, LISTA DE RANCHO O TIENDA	
a) Legalización	10,00
6. LISTA DE PASAJEROS	
a) Visación, por cada pasajero	2,00
7. PATENTE PROVISIONAL DE NAVEGACION O PASAVANTE	
a) Otorgamiento por cada tonelada de registro bruto de la nave	0,50
8. PATENTE DE NAVEGACION O CERTIFICADO DE ARBOLADURA	
a) Otorgamiento	50,00
9. CAMBIO DE BANDERA DE UNA NAVE	
a) Por la intervención	50,00

ECUADOR

INTERVENCION CONSULAR

Tarifa en dólares USA

10. POR LEGALIZAR COPIAS DE LOS
DOCUMENTOS COMPRENDIDOS EN ESTE
CAPITULO

a) Por cada copia 5.00

.....

El presente Arancel entrará en vigencia simultáneamente con la Ley de Derechos Consulares, expedida mediante Decreto Supremo Nº 281, del 7 de abril de 1976.

Quito, a 20 de abril de 1976

Armando Pesantes García, Ministro de Relaciones Exteriores.

Documentación consular

En el puerto inicial del viaje hacia el Ecuador o en el último de los puertos extranjeros donde haya Consulado antes de su arribo al país, se debe presentar ante el Cónsul para ser visados los siguientes documentos en los formularios modelo DIMERC 100 al 107, en 5 ejemplares:

- a) Manifiesto de carga
- b) Rol de tripulación
- c) Lista de pasajeros o negativa
- d) Lista de pasajeros en tránsito o negativa
- e) Lista de rancho
- f) Declaración de efectos de tripulantes
- g) Declaración marítima de Sanidad y
- h) Guía de Correo

El juego original de estos documentos queda en el buque, el duplicado y triplicado se destinan a la Administración de Aduana, si se refieren a la carga y a la Capitanía del Puerto si tienen relación con la tripulación o pasajeros; el cuadruplicado es enviado al Ministerio de Relaciones Exteriores y el quintuplicado queda en el archivo del Consulado.

Fecha de esta información:
diciembre de 1978

A. DISPOSICIONES GENERALES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION EXIGIDA PARA LA RECEPCION Y DESPACHO DE BUQUES

Aplicación de la Resolución 254 (IX) de la ALALC

Por decreto supremo 36072-TC del 20 de diciembre de 1972, el Perú puso en vigencia las disposiciones de la Resolución 254 (IX) de la ALALC sobre documentación uniforme para recepción y despacho de buques.

Legislación vigente sobre documentación exigible a los porteadores

Decreto supremo Nº 36072-TC, del 20 de diciembre de 1972
(publicado en "El Peruano" del 22 de diciembre de 1972)

Considerando: que la Organización Consultiva Marítima Inter-gubernamental (OCMI), la Segunda Conferencia Portuaria Interamericana (OEA) y el Comité Técnico Permanente de Puertos de la Organización de Estados Americanos (OEA) han recomendado a los países miembros la adopción de normas y procedimientos tendientes a uniformar y simplificar la documentación exigible a las naves.

Que la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, por Resolución 254 (IX) adoptó la documentación básica uniforme para la recepción y despacho de naves y la aclaró y ratificó por Resolución 266 (X).

Que es necesario reactualizar las disposiciones contenidas en el Decreto Supremo 8, del 2 de febrero de 1962, sobre la recepción y despacho de naves, de acuerdo con las recomendaciones de los organismos internacionales de los que el Perú es miembro.

Que de acuerdo con las recomendaciones de la Dirección General de Transporte Acuático, se hace necesario un nuevo Reglamento que satisfaga los requerimientos nacionales e internacionales, y en esta virtud procede aprobar el proyecto presentado al efecto.

Artículo 19. Apruébase el adjunto Reglamento, constante de una parte inicial titulada "Definiciones", seis capítulos con 60 artículos y formularios anexos, sobre normas, procedimientos y documentación exigible a las naves mercantes que arriben o zarpen de puertos peruanos.

Artículo 29. Con el fin de mantener actualizadas las disposiciones contenidas en el Reglamento que se aprueba por el presente Decreto Supremo, así como los trámites relativos a su coordinación, créase una Comisión Técnica Permanente de Documentación para la Recepción y Despacho de Naves, integrada en la siguiente forma: un

PERU

TODOS LOS PUERTOS

representante del Ministerio de Marina, que será el Presidente; un representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; un Representante del Ministerio de Relaciones Exteriores; un Representante del Ministerio de Economía y Finanzas; un Representante del Ministerio de Salud; un Representante del Ministerio del Interior; un representante de la Asociación de Armadores del Perú y un representante de la Asociación Marítima del Perú.

Los representantes de los Ministerios serán nombrados por Resolución Ministerial expedida por el sector correspondiente, y los representantes de las entidades privadas en la misma forma, designados de entre las ternas propuestas por las mismas. La Comisión formulará su reglamento interno en el plazo de 60 días de promulgado el presente Decreto Supremo.

Artículo 3º. Las entidades públicas y privadas están obligadas a proporcionar la información que les solicite la Comisión para el cumplimiento de sus fines.

Artículo 4º. Las disposiciones del presente Decreto en cuanto se refieren a la documentación para la recepción y despacho de naves, conforme a los formularios anexos al Reglamento que se aprueba y a la Resolución Nº 254 (IX) de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, en la forma establecida en la Resolución Nº 266, entrarán en vigencia 120 días después de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

Artículo 5º. Derógase el Decreto Supremo 8, del 2 de febrero de 1962, y demás disposiciones que se opongan al presente Decreto Supremo.

Artículo 6º. El presente Decreto Supremo será refrendado por los Ministros de Relaciones Exteriores, Marina, Salud, Economía y Finanzas, Transportes y Comunicaciones y del Interior.
Juan Velasco Alvarado, Miguel Angel de la Flor Valle, Luis E. Vargas Caballero, Fernando Miró Quesada Bahamonde, Francisco Morales Bermúdez, Anibal Meza Cuadra Cárdenas, Pedro Ritcher Prada.

REGLAMENTO

Definiciones

Para los efectos del presente Reglamento se adoptan las siguientes definiciones:

AUTORIDAD. Organismos o funcionarios del Estado encargados de aplicar o hacer cumplir las disposiciones vigentes y las del presente Reglamento.

TODOS LOS PUERTOS

ARMADOR O NAVIERO. Toda persona natural o jurídica encargada de avituallar o representar la nave en el puerto en que se halle, y que puede ser también su propietario al mismo tiempo.

AGENTE MARITIMO. Toda persona natural o jurídica nacional, inscrita en la Capitanía del Puerto, que, como mandataria del propietario o armador (naviero) de la nave, interviene en operaciones comerciales relativas al transporte marítimo de personas y de mercaderías, tales como recibo y entrega de la carga, avituallamiento del buque, recepción de póliza, cobro de fletes, consignación de las mercaderías y otras que, conforme a ley, correspondería a su mandante, o sea, al propietario o armador (naviero) de la nave o al Capitán de la misma. (La persona jurídica nacional deberá, para ser tal, contar con un capital aportado por personas nacionales en el porcentaje señalado por las disposiciones vigentes.)

APAREJO DE LA NAVE. Artículos que no son piezas de repuesto de la nave, movibles pero no de consumo, especialmente velas, palos, vergas y jarcias que la ponen expedita para navegar, así como material de salvamento, paletas, y otros artículos de equipo de la nave.

CARGA. Todos los bienes, muebles, mercancías, objetos y artículos de cualquier clase transportados a bordo de una nave, excepto el correo, las provisiones de a bordo, piezas de repuestos, petrechos y aparejos, efectos de la tripulación y los equipajes acompañados de los pasajeros, como tampoco los combustibles y lubricantes de uso exclusivo de la nave.

CARGA DE TRANSITO. Todo bien mueble, efecto, mercaderías y artículos de cualquier clase transportados en una nave con exclusión del correo, suministros, repuestos, equipos, provisiones para la despensa, artículos de tienda de la nave, los efectos y el equipaje de la tripulación y de los pasajeros, que prosiguen a bordo de la misma con destino a otro País.

CORREO. Correspondencia u otros efectos despachados por las administraciones postales para ser remitidos a otras administraciones postales.

EFFECTOS PERTENECIENTES A LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACION. Ropa, efectos personales y cualquier otro artículo, incluso especies monetarias, pertenecientes a los miembros de la tripulación y transportados a bordo de la nave.

EQUIPAJE ACOMPAÑADO DE PASAJEROS. Artículos y objetos incluso especies monetarias, transportados a bordo por el pasajero y que sean de su posesión personal.

HORA DE LLEGADA. Hora en que la nave fondea.

PERU

TODOS LOS PUERTOS

HORA DE RECEPCION. Hora en que las autoridades competentes se constituyen a bordo de la nave para recepcionarla.

HORA DE ATRAQUE. Hora en que el buque termina su amarre en el muelle.

MIEMBRO DE LA TRIPULACION. Toda persona contratada y que presta servicios a bordo, durante un viaje, en actividades relacionadas con el funcionamiento o el servicio del buque y que figura en el Rol de la Tripulación.

PASAJERO. Toda persona que viaja a bordo con excepción del Capitán y los miembros de la tripulación.

PASAJERO EN TRANSITO. Persona que continúa a bordo de la nave con destino a otro puerto o País.

SUMINISTROS DE A BORDO. Artículos para ser utilizados a bordo, incluidos productos de consumo, las mercancías para vender a los pasajeros y a los miembros de la tripulación, el combustible y los lubricantes, pero excluyendo los aparejos, pertrechos y las piezas de repuesto de la nave.

CAPITULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1º. Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento son de aplicación a los buques que realizan tráfico comercial, incluso a aquellas naves de guerra, cuando efectúan dicho tráfico.

Art. 2º. El presente Reglamento comprende las obligaciones exigibles por las Entidades del Sector Público Nacional a los Armadores, Agentes Marítimos y Capitanes de Naves en la recepción, estadía y despacho de las mismas; lo que no exime la obligación de presentar cualquier otra información o documentos que estimen necesarios (Certificados de matrícula, Seguridad, Arqueo, Línea de Carga, Patente, etc).

Art. 3º. Ninguna de las disposiciones del presente Reglamento podrán interpretarse como limitativas de las facultades de otras Autoridades para aplicar ciertas medidas de control, que se juzguen necesarias, para preservar la moralidad, la seguridad, la salubridad y el orden público.

Art. 4º. En las Capitanías de Puerto se coordinarán los servicios del personal de Sanidad Marítima, Inmigración y Policía de Investigaciones y Resguardo Aduanero.

Art. 5º. La recepción de las naves procedentes del extranjero es de competencia exclusiva de los siguientes Organismos:

- Capitanía de Puerto, con un representante;
- Resguardo Aduanero, con dos representantes;

- Sanidad Marítima, en el caso de que no se haya otorgado la "libre plática sanitaria". La Capitanía del Puerto decidirá, a base del informe del Agente de la nave, si el personal de Inmigración y de la Policía de Investigaciones debe ir a bordo de la nave que no conduce pasajeros.

Con excepción de los representantes de las autoridades indicadas y de un representante del agente o armador de la nave, ninguna otra persona podrá subir a bordo en el momento de su recepción.

En caso de que no se haya otorgado la "libre plática" a la nave, la primera autoridad que la abordará será la sanitaria, no pudiendo ingresar a ella ninguna otra hasta que esta última lo indique.

Art. 6º. Los Representantes de las Entidades del Sector Público encargadas de aplicar o hacer cumplir las leyes o reglamentos sobre naves, después de su recepción y antes del zarpe, están autorizados a subir a bordo únicamente para efectos del cumplimiento de su función específica.

Art. 7º. Recibida una nave en puerto peruano, siendo éste el primero de escala, la recepción en otros puertos nacionales se realizará con la sola presencia a bordo de los representantes de la Capitanía de Puerto, del Resguardo Aduanero y del agente o armador. Los barcos que procedan de puertos peruanos, sin escala intermedia en puertos extranjeros y que tuvieren muelle designado por la administración portuaria, podrán acoderar al muelle cumpliendo con el requisito de recepción ya amarrados al mismo.

Art. 8º. Queda terminantemente prohibido la subida de particulares a bordo de las naves excepto cuando en casos especiales lo soliciten, por escrito, los Agentes Consignatarios de las naves, a la Capitanía de Puerto, la que concederá o no, a mérito de las circunstancias.

Los pases que se otorguen, serán unipersonales, debiendo llevar el nombre de la persona a favor de quien se extienda, fecha, firma y sello de la Autoridad que los conceda, así como el nombre de la nave. Estos pases serán controlados por el personal de la Autoridad encargada de la vigilancia de las naves.

Si fundadamente cualquier Autoridad estima la inconveniencia del otorgamiento de pases a determinada nave, lo hará saber a la autoridad a quien compete, para que decida lo conveniente.

Art. 9º. En el momento de la recepción de la nave, el personal del Resguardo Aduanero clausurará los bazares y compartimientos de la misma donde se expende cualquier tipo de mercaderías, en especial cigarrillos y licores, debiendo dichas Autoridades en colaboración con otras, a las que corresponda funciones de control, ejercer vigilancia en los fondeadores o boyas de amarre, así como en los muelles de atraque y área bajo su jurisdicción, con el objeto de prevenir, impedir y perseguir los delitos de contrabando, defraudación y robo en general.

CAPITULO II

Recepción y despacho de naves

Art. 10. En los casos de recepción o despacho de naves, las Autoridades no exigirán más documentos que los siguientes, cuyos formatos modelo se anexan al presente Reglamento:

- Formulario N° 1, Declaración General;
- Formulario N° 2, Manifiesto de Carga;
- Formulario N° 3, Rol de Tripulación;
- Formulario N° 4, Lista de Pasajeros;
- Formulario N° 5, Declaración de suministros del buque (Lista de rancho/tienda);
- Formulario N° 6, Declaración de efectos de la tripulación;
- Formato: Declaración Marítima de sanidad (establecido en el Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud);
- Formato: Guía de correos (exigida por los servicios de correos de acuerdo con la Convención Postal Universal).

El tamaño uniforme para dichos formularios será el A-4 de la Organización Internacional de Normas (210 mm por 297 mm), excepto para el formulario N° 2, que será aproximadamente de 446 mm. por 345 mm. pudiéndose aceptar para este último formulario el tamaño A-3 de la Organización Internacional de Normas (420 mm por 297 mm).

Art. 11. La Declaración General, se presentará a la recepción y despacho de la nave.

Art. 12. El original del Manifiesto de Carga, estará visado y sellado por el Cónsul del Perú en el respectivo puerto de embarque, tanto a la recepción como al despacho de la nave.

Para el puerto del Callao, con el fin de acelerar la liquidación de los pagos por servicios a la carga, se deberá remitir a la Administración del Terminal Marítimo del Callao, en lo posible antes de la llegada de la nave, dos juegos de Manifiestos de carga (copia simple) para iniciar la facturación previa a la llegada de la nave.

Art. 13. Las Autoridades podrán aceptar, en casos plenamente justificados, una copia de la Lista de Carga en lugar del Manifiesto de Carga, a condición de que contenga toda la información exigida en el formulario N° 2 y esté fechada y firmada por el Capitán o el Agente de la nave.

Art. 14. La declaración de Suministros del buque, se presentará a la recepción y despacho de la nave.

Art. 15. La declaración de efectos de la tripulación no será exigida al despacho de la nave. Las autoridades exigirán pormenores en los casos de efectos negociables, imponibles o sujetos a prohibiciones o restricciones.

En los casos en que lo estime necesario la Autoridad podrá exigir que cada miembro de la tripulación ponga su firma, o su huella digital en caso de no poder hacerlo, junto a la declaración relativa a sus efectos.

Art. 16. El Rol de Tripulación y la Lista de Pasajeros se presentarán a la recepción y despacho de la nave.

Art. 17. El Agente o el Capitán de la nave está obligado á notificar a las Autoridades, la presencia de todo pasajero clandestino descubierto a bordo.

Art. 18. La Declaración Marítima de Sanidad es el documento que acredita el estado de salud a bordo de la nave.

Art. 19. Las Autoridades no exigirán ninguna declaración escrita respecto al correo, a la recepción y despacho de la nave, excepto lo que se exija en el Convenio Postal Universal.

Art. 20. En los casos de no existir carga, pasajeros ni equipajes no se exigirá la presentación de Documentos que corresponden al Manifiesto de Carga y Lista de Pasajeros.

Art. 21. A la recepción y salida de una nave, las Autoridades exigirán los siguientes Documentos:

	<u>Capitanía</u> <u>de Puerto</u>	<u>Administ.</u> <u>de Aduana</u>	<u>Resguardo</u> <u>aduanero</u>	<u>Administrador</u> <u>de Puerto</u>
Declaración marítima de sanidad	Autoridad de Sanidad del Puerto			
Declaración General ..	1	1	2	2
Manifiesto de carga del puerto	-	1	-	3
Manifiesto de carga para ser trasbordada en el puerto con destino a puertos peruanos o extranjeros	1	1	1	3
Manifiesto de carga en tránsito extranjero..	1	-	1	-
Conocimiento de embarque, 3 juegos	-	-	-	3
Rol de la Tripulación .	1	1	-	2
Lista de Pasajeros	1	1	-	2
Lista de equipaje no acompañado	-	-	1	1
Guía de Correo.....	-	-	-	2
Declaración de Suministros de buque	-	-	1	2
Declaración de efectos de la tripulación	-	-	-	2

NOTA: A) La 1ª columna corresponde a la recepción y la 2ª al zarpe (de cada casilla).

B) Un ejemplar del manifiesto de carga deberá remitirse por el agente a la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, tanto a la recepción como al zarpe.

C) Dos ejemplares de la lista de pasajeros deberá entregarse a la Policía de Investigaciones del Perú (POLICIA INTERNACIONAL)

PERU

TODOS LOS PUERTOS

Art. 22. En el caso de que una nave tenga que hacer escala en varios Puertos nacionales, siendo el Callao el primero, el manifiesto de carga en tránsito al extranjero será presentado solamente en él. Si no toca el Callao se entregará a la Administración de Aduana del primer puerto nacional de escala, debiendo ésta remitirlo a la Dirección General de Aduanas.

Art. 23. Las aclaraciones o ampliaciones al Manifiesto de Carga se efectuarán mediante un manifiesto adicional que será presentado por las agencias dentro del plazo de 72 horas de llegada la nave, quedando subsistentes las "cartas de error" a que se refiere el Código de Aduanas.

Art. 24. En la información relativa al Rol de tripulación de una nave, en el momento del despacho, la autoridad podrá aceptar el ejemplar presentado en la recepción siempre que indique los cambios ocurridos. En todo caso esta copia será firmada nuevamente.

Art. 25. Las Declaraciones Marítimas de Sanidad serán entregadas en el primer puerto nacional de escala.

Art. 26. Teniendo en cuenta las formalidades cumplidas a la llegada de una nave al primer puerto nacional de escala, las Autoridades, en las escalas nacionales ulteriores hechas sin escala intermedia en otro país, deberán reducir a un mínimo razonable la información necesaria.

Art. 27. Se aceptarán los documentos que presenten las naves que no tengan tráfico regular con el Perú, para su recepción y despacho, cuando ellos guarden conformidad con los formularios modelo a que se refiere el Art. 100 del presente Reglamento, y estén redactados en idioma inglés o francés, siempre que contengan al reverso su traducción al español.

Art. 28. Los documentos, a que se refiere el presente Capítulo, serán aceptados indistintamente dactilografiados o manuscritos con tinta o lápiz indeleble y siempre que sean legibles. Las correcciones o adiciones serán aceptadas en una u otra forma, siempre que lleven una anotación con la firma de la persona autorizada.

Art. 29. Los Agentes Marítimos están obligados a comunicar a la Dirección General de Turismo del Ministerio de Industria y Comercio, con una anticipación no menor de 48 horas, el arribo de naves que conduzcan pasajeros, con toda la información adicional que sea pertinente (número de pasajeros, días de permanencia en puerto, etc.) y solicitar, conforme lo dispone el Artículo Nº 8, el número de pases necesarios para el personal de la citada entidad.

CAPITULO III

De la entrada y salida de personas

Art. 30. Las disposiciones del presente Capítulo comprenden las formalidades exigidas por las Autoridades en lo referente a tripulación y pasajeros, en la recepción o despacho de una nave.

PERU

TODOS LOS PUERTOS

Art. 31. El pasaporte o documento de identidad personal aceptado por el Perú, constituye el documento fehaciente que acredita la identidad del pasajero en el momento de su entrada o salida.

Art. 32. Las Autoridades de Inmigración y Policía de Investigaciones del Perú, tanto a la llegada como a la salida, cumplirán con efectuar el control del pasaporte o documento sustitutorio por una sola vez.

Esta disposición no significa una limitación para que pueda exigirse posteriormente la presentación de tales documentos con fines de verificación o de identificación por las Autoridades de Aduana u otras.

Art. 33. Después de la presentación del pasaporte u otro documento oficial de identidad aceptado, las Autoridades deberán devolver estos documentos inmediatamente, luego de su verificación y no retener indebidamente, excepto en el caso de existir una causa que pueda impedir la admisión del pasajero en el País.

Art. 34. Las Autoridades no exigirán a los pasajeros que se embarcan o desembarcan, o a los Agentes Marítimos, representantes de la nave, información complementaria por escrito sobre su identificación, a menos que sea necesario completar la documentación a que se refiere el presente Capítulo de acuerdo con la regla establecida en el artículo siguiente.

Art. 35. La Tarjeta de embarco o desembarco que se da a las personas en tránsito, y que deberá ser llenada por éstas en forma legible, contendrá la siguiente información:

- Apellido(s) y nombre(s);
- Nacionalidad;
- Nombre y bandera de la nave;
- Número de pasaporte u otro documento oficial de identidad aceptado;
- Lugar y fecha de nacimiento;
- Ocupación;
- Puerto de embarco o desembarco;
- Domicilio habitual;
- Lugar de destino;
- Firma.

Art. 36. El Certificado Internacional de vacunación o revacunación otorgado con las formalidades previstas por el Reglamento Sanitario Internacional, acreditará la condición de salud del pasajero así como de estar prevenido contra las enfermedades epidémicas.

Art. 37. El reconocimiento médico de las personas a bordo de una nave, o de las que desembarquen de la misma, deberá limitarse, por regla general, a las que proceden de zonas afectadas por alguna enfermedad cuarentenable dentro del período de incubación de la misma, como está previsto en el Reglamento Sanitario Internacional; no obstante, pueden ser sometidas a un reconocimiento médico suplementario, según las disposiciones del mencionado Reglamento.

Art. 38. El pasaporte, o el documento de identidad aceptado, de la gente de mar, constituye el documento fehaciente que acredita su identidad a la llegada o salida de la nave.

PERU

TODOS LOS PUERTOS

Art. 39. En el documento de identidad de la gente de mar, se exigirá la siguiente información:

- Nombre y título de la autoridad que lo otorgó;
- Fecha y lugar de otorgamiento;
- Declaración de que constituye un documento de identidad;
- Apellido(s) y nombre(s);
- Fecha y lugar de nacimiento;
- Nacionalidad;
- Nombre y bandera de la nave;
- Características físicas;
- Fotografía de identidad (certificada);
- Firma o huella digital en su caso;
- Fecha de expiración del documento.

Art. 40. Las autoridades, con la cooperación de los Armadores y Agentes Marítimos, deberán tomar todas las medidas conducentes a la aceleración de las formalidades relativas a los pasajeros y tripulación, así como equipajes; y a este fin, proveer el personal e instalaciones adecuadas, particularmente en lo que se refiere a los dispositivos para la carga, descarga y conducción de equipajes, sistemas que permitan a los pasajeros identificar y retirar rápidamente sus equipajes facturados; y acceso fácil y rápido para los pasajeros y para sus equipajes a los medios de transporte local.

Art. 41. Las autoridades exigirán a los armadores o agentes marítimos que el personal de la nave tome las medidas para ayudar al cumplimiento rápido de las formalidades para pasajeros y tripulación. Estas medidas deben consistir en:

- a) Enviar a las autoridades competentes un mensaje que indique de antemano la hora prevista de llegada, así como toda modificación de la misma, o del itinerario respectivo, en el caso de que pudiera afectar el acto de la inspección.
- b) Tener preparados los documentos a bordo para un examen inmediato.
- c) Preparar las escalas u otros medios de acceso a la nave mientras ésta maniobre hacia el Muelle o a su fondeadero.
- d) Tomar las medidas indispensables para la reunión rápida y ordenada de las personas de a bordo, provistas de los documentos respectivos, que faciliten la inspección y disponer el relevo de los tripulantes que están realizando funciones esenciales a bordo.

CAPITULO IV

De la entrada y salida de mercancías y otros artículos

Art. 42. Las autoridades en cooperación con los armadores, agentes navieros y usuarios de los servicios portuarios, tomarán las medidas adecuadas sobre tráfico portuario, a fin de que los trámites de manejo y despacho de la carga sean fáciles y expeditos.

Art. 43. El despacho de repuestos, combustible, lubricantes y cualquier otro artículo que sea necesario para la operación o seguridad del buque, tendrá tratamiento preferencial por parte de las Autoridades.

CAPITULO V

De la salud: servicios veterinarios y fitosanitarios

Art. 44. Las Autoridades exigirán certificados de sanidad (u otros documentos análogos) respecto a cargamento de animales o vegetales.

Art. 45. Las autoridades de sanidad concederán la "libre plática" por radio a una nave procedente del extranjero cuando, a la vista de la información recibida del capitán de la nave, antes de su llegada a puerto, estimen que su arribo no dará lugar a la introducción o propagación de enfermedades cuarentenables. En este caso no será necesaria la concurrencia a bordo del Médico sanitario. En los puertos donde no haya servicio de sanidad marítima ni autoridad sanitaria, corresponderá a la Capitanía de Puerto conceder la libre plática sanitaria.

Concedida la libre plática en el primer puerto peruano de arribada la nave, no será necesario que se otorgue nuevamente en los demás puertos nacionales de escala, teniendo plena vigencia en éstos, siempre que la nave no haga escala intermedia en puertos extranjeros. En el caso de que no concurra el médico, la Declaración Marítima de Sanidad será recibida a bordo por el Agente Marítimo, quien deberá entregarla bajo responsabilidad a la Autoridad Sanitaria.

Art. 46. El capitán de una nave, al solicitar la "libre plática" a que se refiere el artículo precedente, deberá indicar con la debida anticipación:

- a) Fecha y hora de llegada;
- b) Ultimo puerto extranjero de escala;
- c) Responder "si" o "no" a los siguientes puntos del cuestionario de la declaración marítima de sanidad:
 - 1) ¿En el curso de las 4 últimas semanas se ha registrado a bordo un caso (o presunción) de peste, cólera, tifoidea o recurrente, fiebre amarilla y viruela?
 - 2) ¿En el curso de las 4 últimas semanas, se ha registrado a bordo peste en las ratas o ratones (o presunción) o la mortalidad se ha debido a otra causa?
 - 3) ¿En el curso de las 4 últimas semanas se ha registrado a bordo un fallecimiento por accidente?
 - 4) ¿En el curso de las 4 últimas semanas se ha registrado a bordo casos de enfermedad con sospecha de contagio?
 - 5) ¿Hay casos de enfermedad a bordo en este momento?
 - 6) ¿Existe alguna circunstancia a bordo que pudiera favorecer la contaminación o propagación de una enfermedad?

PERU

TODOS LOS PUERTOS

Art. 47. La libre plática sanitaria la otorga por escrito la autoridad de sanidad, comunicando el Capitán de Puerto, la disposición pertinente al Agente Marítimo consignatario de la nave.

Art. 48. El capitán de la nave está obligado a informar por radio a la Capitanía y la autoridad sanitaria del puerto de destino, cualquier enfermedad a bordo a fin de facilitar el envío de personal médico especializado o equipos de sanidad que sean necesarios a la llegada.

Art. 49. Las infracciones a las disposiciones precedente serán sancionadas con multas de CINCO MIL a CINCUENTA MIL SOLES ORO, duplicable en caso de reincidencia, impuestas por el Organismo competente del Ministerio de Salud, debiendo abonarse su importe en el Banco de la Nación.

Art. 50. Las autoridades de sanidad, en cooperación con los agentes navieros o marítimos y demás entidades interesadas, tomarán las providencias necesarias para garantizar, antes del embarco, el hecho de que:

- a) los pasajeros y tripulantes se han vacunado o revacunado, conforme al Reglamento Sanitario Internacional, y
- b) de que se han obtenido y están completos y en regla los certificados correspondientes.

Art. 51. Las autoridades de sanidad aplicarán las disposiciones sanitarias sin demora ni discriminaciones.

Art. 52. Los organismos de salud deberán mantener, en el mayor número posible de puertos, para el mejor cumplimiento de las disposiciones de este capítulo, lo siguiente:

- a) Instalaciones y servicios necesarios para la vacunación o revacunación y para la expedición de los certificados correspondientes.
- b) Instalaciones adecuadas para la ejecución de las medidas de sanidad.
- c) Instalaciones adecuadas para el socorro de tripulaciones y pasajeros.

Art. 53. La autoridad de sanidad de un puerto no debe impedir descargar o tomar carga, suministros, combustibles o agua, por razones de enfermedades que no sean cuarentenables, salvo casos de urgencia que suponga grave peligro para la salud.

Art. 54. Las autoridades de sanidad exigirán certificados de desratización o de extensión de desratización con validez hasta de 6 meses. Si el plazo se vence las naves no podrán zarpar sino previa fumigación o extensión de certificados de exención otorgado previa inspección sanitaria.

CAPITULO VI

Disposiciones diversas

Art. 55. Las Autoridades impondrán sanciones cuando se compruebe que los errores en los documentos se deben a negligencia reincidente o que han sido cometidos con intención de infringir las leyes y reglamentos.

Art. 56. Los agentes marítimos comunicarán con la debida anticipación la hora prevista de entrada o salida de una nave.

Las autoridades públicas adoptarán las medidas apropiadas para organizar los servicios habituales a fin de evitar demoras indebidas a las naves después de su entrada o cuando estén próximas a salir.

Art. 57. Para la obtención de los servicios portuarios requeridos por una nave, los agentes están obligados a notificar con la debida anticipación a las Administraciones de los Terminales la fecha de llegada y servicios requeridos, mediante los formularios especiales emitidos por la Empresa Nacional de Puertos del Perú.

Art. 58. En los Terminales que no son administrados por la Empresa Nacional de Puertos, los documentos destinados a la autoridad portuaria serán entregados a la entidad operadora del Terminal.

Art. 59. La declaración marítima de sanidad se hará conforme al Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud.

Art. 60. Las disposiciones del presente Reglamento no afectan a ningún convenio, debidamente ratificado, en los que se concedan tratamientos más favorables en materia de normas y procedimientos.

Fecha de esta información:
diciembre de 1978

PERU

TODOS LOS PUERTOS

B. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION PREVIA AL ARRIBO

Aviso de llegada

La llegada de la nave debe avisarse con 24 horas de anticipación a la Capitanía de Puerto, Aduana, Policía Internacional, Migración y Sanidad.

Información sobre la carga y pasajeros para el puerto

La agencia deberá recibir por vía aérea, con la debida antelación para poder presentarlos en los plazos que se indica en el párrafo siguiente, y para confeccionar los libretines de tarja, los siguientes documentos:

Manifiesto de carga	5 juegos
Manifiesto de carga, fletado	2 juegos
Lista de pasajeros	1 ejemplar
Lista de contenido de contenedores	6 ejemplares
Lista de carga peligrosa	5 ejemplares
Lista de carga peligrosa en tránsito	2 ejemplares
Plano de estiba	2 ejemplares

Los plazos de presentación de documentos son:

a) Naves procedentes de puertos sudamericanos del Pacífico

Están exoneradas de enviar anticipadamente documentación por vía aérea.

En cambio, la agencia deberá recibir por télex, con tiempo suficiente para poder elaborar y presentar antes de iniciar las operaciones los libretines de tarja, la siguiente información sobre esta carga zonal: marcas, números, cantidad, clase y peso de la carga y su ubicación a bordo; embarcador y consignatario.

b) Naves procedentes de Panamá y de puertos colombianos en el Atlántico

24 horas de anticipación a la llegada de la nave.
Multa por incumplimiento del plazo: S/. 3 000.00

c) Naves procedentes de puertos de América Central

48 horas de anticipación a la llegada de la nave.
Multa por incumplimiento del plazo: S/. 6 000.00

PERU

TODOS LOS PUERTOS

d) Naves procedentes de cualquier otro puerto

72 horas de anticipación a la llegada de la nave.
Multas por incumplimiento del plazo: S/. 9 000.00

Solicitud de servicios portuarios

Con 24 horas de antelación al arribo de la nave, se presentará al Terminal marítimo de la Empresa Nacional de Puertos del Perú (ENAPU) la solicitud de práctico y atraque, así como la de servicios portuarios, en formularios especiales.

Fecha de esta información:
diciembre de 1978

PERU

TODOS LOS PUERTOS

C. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA RECEPCION DE LA NAVE

Comisión de recepción

No obstante lo dispuesto en los artículos 5º, 6º y 7º del decreto supremo 36-72 TC, del 20 de diciembre de 1972, en la recepción de las naves, tanto procedentes del extranjero como de otro puerto peruano de escala, intervienen los siguientes representantes: 2 de la Capitanía de Puerto, 2 del Resguardo Aduanero, 1 de la Sanidad Marítima, 1 de Migración, 1 de la Policía Internacional y 1 de la Agencia.

Documentación exigida

A la recepción de la nave, debe presentar los siguientes documentos en los formularios ALALC/OEA 1 al 8:

<u>Clase de documentos</u>	<u>Nº y destino de los documentos</u>						
<u>Formularios básicos</u>	<u>Cap.Pto.</u>	<u>Aduana</u>	<u>ENAPU</u>	<u>Pol.Int.</u>	<u>Mig.</u>	<u>San.</u>	<u>Total</u>
1.Declaración general	1	2	2				5
2.Manifiesto de carga	1	2	4				7
3.Rol de tripulación	1	2		1	1	1	6
4.Lista de pasajeros	1	2	2	1	1	1	8
5.Lista de rancho		2	1				3
6.Declaración efectos de tripulación		2					2
7.Declaración marítima Sanidad						1	1
8.Guía de correo		2	2				4
<u>Documentos adicionales</u>							
9.Zarpe último puerto	1						1
10.Manifiesto en tránsito	1	1					2
11.Lista negativa de pasajeros	1	2	2	1	1	1	8
12.Lista de pasajeros en tránsito o negativa	1	2	2	1	1	1	8
13.Lista de equipaje de pasajeros o negativa		4	4				8
14.Lista de equipaje no acompañado o negativa		4	4				8
15.Conocimiento de embarque		1	2				3

Fecha de esta información:
diciembre de 1978

D. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION AL ZARPE

Documentación al zarpe

Oportunamente debe cancelarse en el Banco de la Nación la licencia de salida, con un costo de S/. 2 500.00 para las naves nacionales y de S/. 5 000.00 para las naves extranjeras, así como el derecho de balizaje, equivalente a US\$ 0.08 por trb para naves procedentes del extranjero y a US\$ 0.02 para las que hayan llegado de otro puerto peruano. Los recibos correspondientes deben acompañarse a la solicitud de zarpe.

El zarpe se solicita a la Capitanía de Puerto en un formulario especial, en triplicado, al cual se acompañan tres juegos de la declaración general, el rol de tripulación y la lista de pasajeros embarcados o en tránsito o negativa.

Al momento del zarpe, el representante de la Capitanía devuelve a bordo un juego sellado de estos documentos.

Además, deben entregarse antes del zarpe:

<u>Documentos</u>	<u>ENAPU</u>	<u>Migración</u>
Rol de tripulación		1
Lista de pasajeros embarcados o negativa	1	
Lista de equipaje de pasajeros o negativa	1	
Conocimientos de embarque de toda la carga embarcada		2 juegos

Dentro de las 24 horas siguientes al zarpe corresponde entregar a la Aduana un ejemplar del manifiesto de carga de exportación o un juego de los conocimientos de embarque de toda la carga de exportación.

Solicitud de práctico

Diariamente, a las 15:00 horas, se presentan a ENAPU en formulario especial, las solicitudes de desatraque, incluyendo práctico.

Fecha de esta información:
diciembre de 1978

PERU

INTERVENCION CONSULAR

E. INTERVENCION CONSULAR

Documentación consular

La intervención consular en la documentación naviera fue suprimida por el decreto ley 20165 del 2 de octubre de 1973, Ley General de Aduanas, a partir del 1º de enero de 1975.

Aranceles consulares

Decreto ley 20165 del 2 de octubre de 1973

"Art. 21. Los impuestos que graven el movimiento o tonelaje de las naves u otros vehículos serán pagados en el primer puerto o lugar peruano de llegada. Se cobra por este concepto: US\$

Por naves hasta 500 tons. de registro bruto	40.00
Por naves de más de 500 hasta 1000 trb.	50.00
Por naves de más de 1000 hasta 3000 trb.	60.00
Por naves de más de 3000 hasta 6000 trb.	80.00
Por naves de más de 6000 trb.	100.00
Embarcaciones fluviales exclusivamente dedicadas al tráfico fluvial en el Perú	50%
Las naves de matrícula nacional	50%
Las naves de matrícula nacional fluvial	25%

"Art. 22. Los derechos y tasas consulares serán liquidados conjuntamente con los demás derechos en las pólizas o pedidos."

Fecha de esta información:
diciembre de 1978

VENEZUELA

TODOS LOS PUERTOS

A. DISPOSICIONES GENERALES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION EXIGIDA PARA LA RECEPCION Y DESPACHO DE BUQUES

Aplicación de la Resolución 254 (IX) de la ALALC

Venezuela no ha adoptado ninguna disposición destinada a poner en vigor la Resolución 254 (IX) de la ALALC sobre documentación básica uniforme para la recepción y despacho de naves.

Legislación vigente sobre documentación exigible a los porteadores

Decreto número 3.026, del 23 de enero de 1979 (publicado en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 2.415 Extraordinario, del 5 de marzo de 1979).

REGLAMENTO DE LA LEY ORGANICA DE ADUANAS

Título IV - Del Tráfico de Mercancías.

Capítulo I - De los Vehículos de Transporte.

Sección II - De los documentos de los vehículos.

Artículo 65.- Todo vehículo que practique operaciones de tráfico internacional deberá estar provisto de los siguientes documentos:

- a) Por vía marítima: los manifiestos de carga y los conocimientos de embarque;
- b) Por vía aérea: los manifiestos de carga y los conocimientos de embarque o guías aéreas;
- c) Por vía terrestre: los manifiestos de carga y los conocimientos de embarque terrestre, o los manifiestos de encomienda y las guías de encomienda, según se trate de transporte de carga o de encomienda.

Parágrafo Unico.- Los documentos señalados deberán estar firmados por el porteador o por el agente, o por el representante legal, en forma manuscrita, o troquelada o perforada, y estarán sujetos a los demás requisitos que se establecen en este Reglamento, salvo lo estipulado en convenios internacionales suscritos por Venezuela.

Artículo 66.- Los representantes legales de las empresas porteadoras deberán consignar en la oficina aduanera correspondiente, los documentos a que se refiere el artículo anterior, a más tardar en la fecha de la llegada o salida del vehículo. Podrán consignarlos anticipadamente, desde el momento en que el vehículo hubiere llegado a la jurisdicción de la aduana.

VENEZUELA

TODOS LOS PUERTOS

Parágrafo Unico.- Cuando los documentos que conforme a este Reglamento deban ser presentados a las aduanas por las empresas transportadoras, o por sus agentes, o por sus representantes legales, no lleguen en el vehículo, su introducción no dará lugar a declaración, reconocimiento, liquidación, ni a otras formalidades ordinarias de importación. Dicha introducción podrá autorizarse, previa simple manifestación escrita de los destinatarios, sin perjuicio de las inspecciones que se juzguen convenientes.

Artículo 67.- El manifiesto de carga deberá entregarse por triplicado e indicar la fecha de salida y el sitio de embarque del vehículo porteador, y contendrá todos los datos concernientes al cargamento, así como también la clase, nacionalidad, porte y nombre o siglas de la nave o aeronave, nombre del porteador, nombre de los embarcadores o remitentes de las mercancías, nombre de los consignatarios, número de los conocimientos de embarque de la carga especificada en ellos; marcas, numeración de los bultos, clase de éstos, cantidad, peso y contenido de los mismos según los conocimientos de embarque, suma total de los bultos, expresada en letras y guarismos y firma del porteador.

Parágrafo Primero.- Cuando los bultos se encuentren agrupados en paletas, contenedores, atados, jaulas y otras formas de unitarización, podrá indicarse también en el manifiesto de carga, la clase y número de aquellos sin perjuicio de la obligación de declarar los datos señalados en este artículo.

Parágrafo Segundo.- Cuando en un vehículo retornen al país mercancías faltantes en la descarga de otros vehículos, se entregará adicionalmente al manifiesto de carga respectivo, un Manifiesto de Carga en Retorno, el cual contendrá los datos exigidos para aquél, y el nombre de los vehículos en los cuales fueron manifestados originalmente.

Artículo 68.- Del conocimiento de embarque deberá entregarse una copia y contendrá por lo menos, los datos que a continuación se especifican: nombre del embarcador y del consignatario; lugares de embarque; lugares de destino; marca, numeración, clase, cantidad, peso, volumen, contenido de los bultos; tipo de flete convenido y su monto. La especificación del flete convenido podrá hacerse en documento separado siempre que los datos que contenga este último concuerden plenamente con los del respectivo conocimiento de embarque.

VENEZUELA

TODOS LOS PUERTOS

Capítulo II - De las Operaciones Aduaneras
Sección I - De la importación y de la exportación

Artículo 98.- La documentación exigible a los fines de la declaración de las mercancías, será la siguiente:

- a) Para la importación:
 - 1) La Declaración de Aduana;
 - 2) La factura comercial definitiva;
 - 3) El original del conocimiento de embarque, de la guía aérea, o de la guía de encomienda, según el caso;
 - 4) Los exigibles legalmente a dichos fines, según el tipo de mercancía de que se trate.

- b) Para la exportación:
 - 1) Declaración de Aduana;
 - 2) Los documentos mencionados en los números 2 y 4 de la letra a) de este artículo;
 - 3) Copia del conocimiento de embarque, de la guía aérea, o de la guía de encomienda según el caso.

Parágrafo Unico.- Cuando se trate de productos nacionales que gocen de cualquier beneficio por su exportación, el declarante que no sea productor, deberá anexar a la documentación mencionada la factura de compra en el mercado nacional, y la del transporte hasta el sitio de embarque, y las de los demás gastos para su despacho al exterior.

Artículo 99.- A los fines de la aceptación o declaración de las mercancías ingresadas en las zonas de almacenamiento, el consignatario aceptante, o el exportador o sus representantes legales, deberán presentar a la oficina aduanera correspondiente, los documentos mencionados en el artículo 98 de este reglamento, dentro del plazo establecido en el artículo 24 de la ley.

Parágrafo Unico.- Recibidos los documentos se procederá a numerarlos correlativamente y se pasarán al reconocimiento.

Artículo 100.- Para la aceptación de la consignación de las mercancías, la propiedad se acreditará mediante el original del conocimiento de embarque, guía aérea o guía de encomienda, según el caso.

VENEZUELA

TODOS LOS PUERTOS

Artículo 101.- La propiedad de las mercancías de exportación se acreditará con el correspondiente conocimiento de embarque y con la respectiva factura comercial.

Capítulo II. Disposiciones Finales

Artículo 521. Quedan derogadas todas las disposiciones reglamentarias que se hubieren dictado con anterioridad, en materia aduanera, salvo las excepciones previstas en este reglamento.

Artículo 522. El presente reglamento entrará en vigencia a los veinte (20) días, continuos, contados a partir de su publicación en la GACETA OFICIAL DE LA REPUBLICA DE VENEZUELA.

Dado en Caracas, a los veintitres días del mes de enero de mil novecientos setenta y nueve. Año 169° de la Independencia y 120° de la Federación.

(L.S.) Carlos Andrés Pérez. Refrendado: El Ministro de Relaciones Interiores, Manuel Mantilla; el Ministro de Relaciones Exteriores, Simón Alberto Consalvi; el Ministro de Hacienda, Luis José Silva Luongo; el Ministro de la Defensa, Fernando Paredes Bello; el Ministro de Fomento, Luis Alvarez Domínguez; el Ministro de Educación, Gerardo Cedeño Fermín; el Ministro de Sanidad y Asistencia Social, Antonio Parra León; el Ministro de Agricultura y Cría, Gustavo Pinto Cohen; el Ministro del Trabajo, José Manzo González; el Ministro de Transporte y Comunicaciones, José Ignacio Alvarez M.; el Ministro de Justicia, Juan Martín Echeverría; el Ministro de Energía y Minas, Valentín Hernández Acosta; el Ministro del Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables, Arnoldo José Cabaldón; el Ministro del Desarrollo Urbano, Roberto Padilla Fernández; el Ministro de Información y Turismo, Celestino Armas; el Ministro de la Juventud, Alfredo Baldo Casanova; el Ministro de la Secretaría de la Presidencia, Carmelo Lauría Lesseur.

Fecha de esta información:

marzo de 1979

B. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION PREVIA AL ARRIBO

Aviso de llegada

La agencia deberá enviar con 48 horas de anticipación al arribo de la nave, carta-aviso indicando fecha y hora de llegada, nombre y nacionalidad, nombre del capitán, eslora, tonelaje de registro bruto y neto, toneladas de carga para el puerto, procedencia, destino, armador y agencia, en 16 ejemplares, con la siguiente distribución:

Capitanía del Puerto, Aduana (2), Instituto Nacional de Puertos-INP (3), Fuerzas Armadas de Cooperación, Guardia Nacional, Dirección Servicio Inteligencia Policial-DISIP, Dirección Nacional de Identificación y Extranjería-Inmigración, Interpol, Ministerio de Sanidad y Asistencia Social-Unidad Sanitaria, Ministerio de Agricultura y Cría-Sanidad Animal y Sanidad Vegetal, Correo y Cámara de Comercio.

Información sobre carga y pasajeros para el puerto

La agencia deberá recibir por vía aérea, con la debida anticipación, los siguientes documentos que deberá presentar al Instituto Nacional de Puertos (INP), 48 horas antes del arribo de la nave, junto con el aviso de llegada, en 3 ejemplares:

- 2 ejs. del manifiesto de carga de cada puerto de embarque
- 2 ejs. del conocimiento de embarque de cada puerto
- 2 planos de estiba
- 10 copias de la distribución de carga
- 26 libros de tarja

Documentación exigida a la llegada de la nave:

<u>Clase de documentos</u>	<u>Número y destino de los documentos</u>									
	<u>Cp.</u>	<u>Pto.</u>	<u>Ad.</u>	<u>INP.</u>	<u>Gd.</u>	<u>Nac.</u>	<u>San.</u>	<u>Mig.</u>	<u>Agén.</u>	<u>Total</u>
<u>Formularios básicos</u>										
Declaración general <u>a/</u>	1								1	2
Manifiesto de carga	3								3	6
Rol de tripulación	1			2		1	1	2	2	7
Lista de pasajeros	1			2		1	1	2	2	7
Lista de rancho <u>b/</u>							1			1
Declaración efectos de tripulantes				2						2

- a/ Memorándum de viaje, en formato especial, similar a la Declaración general de entrada/salida de naves.
- b/ No obstante estar suprimida la lista de rancho por la nueva Ley Orgánica de Aduanas, de 5 de marzo de 1979, se sigue exigiendo un ejemplar para el Departamento Fitosanitario de Sanidad Marítima.

VENEZUELA

TODOS LOS PUERTOS

<u>Documentos adicionales</u>	<u>Cap.Pto.</u>	<u>Ad.</u>	<u>Gd.Nac.</u>	<u>Migr.</u>	<u>Agén.</u>	<u>Total</u>
Zarpe del último puerto	1					1
Lista de pasajeros en tránsito			1	1		2
Conocimientos de embarque flet.	1	1			2	4
Planos de estiba					2	2
Distribución de carga					1	1
Libretos de tarja			1		7	8

Solicitud de servicios portuarios

Con 24 horas de anticipación a la llegada de la nave, la agencia deberá presentar a la Capitanía del Puerto la solicitud de servicio de pilotaje y remolcador y la petición de atraque.

Al mismo tiempo, deberá solicitar permiso para efectuar operaciones de desembarco y embarco de pasajeros y cargar y descargar mercancías, en formulario dirigido al Administrador de Aduana, con copias al INP y a la Guardia Nacional.

Requisitos adicionales

La agencia debe confeccionar y presentar al Instituto Nacional de Puertos, con 24 horas de antelación a la llegada de la nave, 12 ejemplares del índice de carga, documento que corresponde a los libretines o libretas de tarja.

Fecha de esta información:
abril de 1982

VENEZUELA

TODOS LOS PUERTOS

C. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA RECEPCION DE LA NAVE

Comisión de recepción

De acuerdo con lo dispuesto en la nueva Ley Orgánica de Aduanas, a partir del 25 de marzo de 1979 ha quedado abolida la visita de recepción de naves.

La circular ANV-112, del 9 de marzo de 1979, de la Asociación Naviera de Venezuela, dice al respecto:

"Como los documentos pueden presentarse antes del atraque del buque, con lo cual se evitaría la visita, conviene enviarlos con la mayor anticipación"(Art. 66).

Queda así abolida la visita de entrada de la Aduana.

Existiendo "libre plática por radio" y pudiendo el INP (Instituto Nacional de Puertos) según su Ley, Art. 21, ordenar que la descarga se inicie antes de la visita de entrada del buque", se entiende que la visita de entrada queda total y absolutamente eliminada".

Documentación exigida

A la recepción de la nave, debe presentar los siguientes documentos, ya sea en los formularios modelo ALALC/OEA o en otros similares:

<u>Clase de documentos</u>	<u>Número y destino de los documentos</u>							
	<u>Cap.</u>	<u>Fto.</u>	<u>Ad.</u>	<u>INP.</u>	<u>GN.</u>	<u>San.</u>	<u>Otros</u>	<u>Total</u>
<u>Formularios básicos</u>								
Declaración general	1	1	1	1	1	2a/		7
Manifiesto de carga	1	3						4
Rol de tripulación	2	2		2		5b/		11
Lista de pasajeros	1	2	3	2		5b/		13
Lista de rancho c/								-
Declaración efectos de tripulantes c/								-
Decl.marítima Sanidad					1			1
Guía de correo							1d/	1

a/ DISIP e Identificación

b/ DISIP, Dirección de Inteligencia Militar, Interpol, Identificación y Turismo

c/ Eliminado por la nueva Ley Orgánica de Aduanas, del 5 de marzo de 1979

d/ Servicio de Correos

VENEZUELA

TODOS LOS PUERTOS

<u>Documentos adicionales</u>	<u>Cap.</u>	<u>Pto.</u>	<u>Ad.</u>	<u>INF</u>	<u>GN.</u>	<u>San.</u>	<u>Otros</u>	<u>Total</u>
Zarpe del último puerto	1							1
Lista de pasajeros en tránsito	1	2	3	2			5e/	13
Conocimientos de embarque fletados	1	1						2
Manifiestos de carga en retorno f/			3					3
Indices de carga			2					2
Declaración de equipaje g/								-
Lista de vacuna						1		1
Lista de narcóticos		2	2	1				5
Lista de armas		2	2	1				5

e/ DISIP, Dirección de Inteligencia Militar, Interpol, Identificación y Turismo

f/ Cuando en un buque retornan al país mercancías faltantes en la descarga de otras naves, se entregará, adicionalmente al manifiesto de carga, un manifiesto de carga en retorno, el cual contendrá los datos exigidos para el manifiesto y el nombre de los buques en los cuales fueron manifestados originalmente (Ley Orgánica de Aduanas)

g/ Eliminado por la nueva Ley Orgánica de Aduanas.

Fecha de esta información:
marzo de 1979

VENEZUELA

TODOS LOS PUERTOS

D. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACION AL ZARPE

Documentación al zarpe

Con seis horas de anticipación, por lo menos, debe presentarse en la Capitanía de Puerto la solicitud para el documento de zarpe.

Solicitud de práctico

También con seis horas de anticipación, o más, debe presentarse a la Capitanía de Puerto la solicitud de practicaje.

Fecha de esta información:
diciembre de 1978

E. INTERVENCION CONSULAR

Documentación consular

La intervención consular en la documentación naviera fue suprimida en Venezuela por la Ley de Reforma Parcial de la Ley de Aduanas, del 4 de setiembre de 1973, que eliminó el Despacho Consular, el sobre sellado, la certificación de lastre y la factura consular, y por Resolución 2240 del Ministerio de Hacienda, Dirección de Aduanas, del 7 de noviembre de 1974, que dispuso en su artículo 1: "Los sobordos y conocimientos de embarque formulados para las importaciones que se efectúen por vía marítima y los transbordos que se realicen en puertos extranjeros, no requerirán certificación, visa ni sellado consular."

Aranceles consulares

Venezuela no aplica aranceles consulares en los actos de comercio y de transporte.

Fecha de esta información:
diciembre de 1978