

MISCELANEA

ZONAS TROPICALES Y DE VERANO PARA LINEAS DE CARGA

Ulises

RESEÑA HISTÓRICA

Cuando nos tocó navegar como primer piloto en las naves metaleras *Elqui* e *Illapel*, de la Compañía Sud Americana de Vapores, arrendadas a la CAP para el tráfico de caliza en el verano de 1972-73, pudimos apreciar que era necesario un trámite especial —una solicitud del armador a la Dirección del Litoral y Marina Mercante (denominación de entonces)— para usar la autorización de la Resolución N° 12760/72 y acogernos así a una extensión nacional de las Zonas Tropicales y de Verano en nuestro litoral, cargando en consecuencia más caliza y fierro en la nave, consumiendo prácticamente el mismo combustible.

Posteriormente, al correr de los años, en circunstancias que el articulista desempeñaba el puesto de Capitán Inspector de dicha compañía, conversando con el subgerente de Graneles, frente a un plano de las Zonas de Líneas de Carga y Áreas Estacionales correspondiente al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, apreciamos —comparativamente— que la República Argentina tenía una extensa Zona de Verano Permanente (ver figura N° 1) muy superior a la chilena, y pensamos: ¿Por qué Chile no tiene esta misma zona en su litoral del Pacífico?

Nos entusiasmos con la idea de lograr este beneficio para los armadores chilenos y para todas las naves que recalaren a puertos chilenos, y empezamos a trabajar en este proyecto que nos parecía inalcanzable.

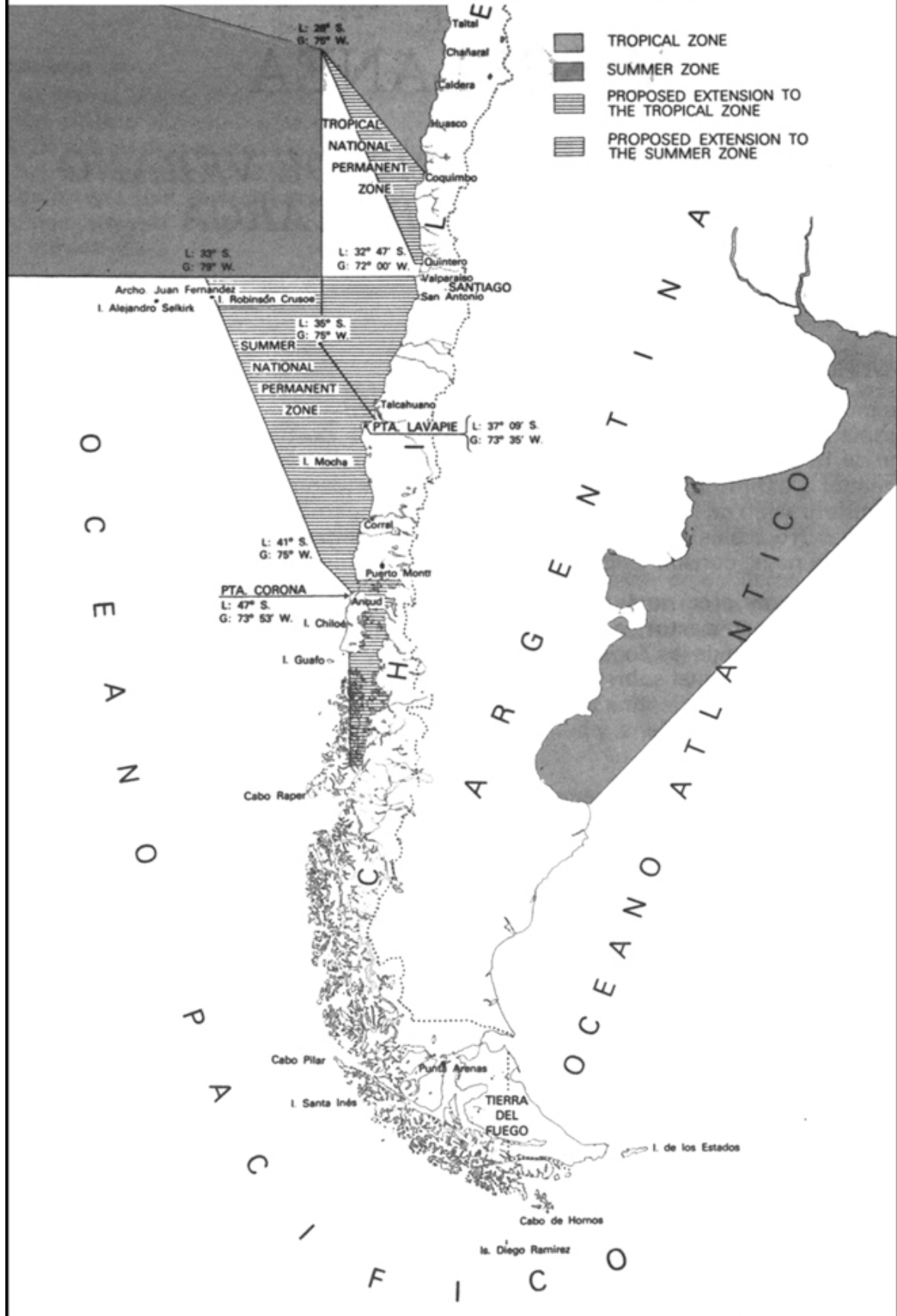
Consultamos felizmente con la persona indicada, en la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DGTMMM), el encargado de la División de Asuntos Internacionales, quien nos asesoró muy acertadamente, iniciándose así el trámite administrativo del caso.

Corría el año 1981; la Compañía Sud Americana de Vapores, representada por su Gerente General, planteó el problema, a través de la Asociación Nacional de Armadores (ANA), al señor director de dicha Dirección General, a quién le entusiasmó la idea y la aceptó, solicitando a la ANA consultar y empezar a trabajar con los armadores para financiar esta idea-proyecto.

Después de varias reuniones y acuerdos, una comisión ad hoc buscó y preparó antecedentes que debían tramitarse a la Organización Marítima Internacional (OMI), junto con redactar el proyecto de enmienda del caso (ver nota N° 1).

En este aspecto fue importantísima la ayuda, cooperación y presentación del texto Meteorológica)and Oceanographic Conditions of the S.E. Pacific coast (Between Lat 33° S. and 45° S.), que preparó y editó para este fin el Instituto Hidrográfico de la Armada, trabajo muy bien ejecutado y con adecuada información; sirvió de "llave técnica" para abrir la

AMENDMENT TO LOAD LINES CONVENTION PROPOSED BY GOVERNMENT OF CHILE



puerta del Comité de Seguridad de la OMI, y entrar con buen rumbo en el procedimiento previsto para estas Enmiendas.

El señor director de la DGTMMM, en carta del 16 de diciembre de 1981, después de su asistencia a la 12ª Asamblea General de la OMI, en Londres, y luego de intercambiar opiniones con el presidente del Comité de Seguridad Marítima, informaba que se acordó presentar la Enmienda directamente a ese comité en su 46ª asamblea.

Así se hizo. El trámite que podía seguirse en la OMI era el señalado en el párrafo b) del Art. 29 del mismo convenio, que habla de las Enmiendas, que a la letra dice: "Art. 29.

a) Enmienda por aprobación unánime, en consulta a los gobiernos miembros de la organización, por ésta.

b) Enmienda previo examen en el seno de la organización. (Seguido por Chile).

c) Enmienda por una Conferencia".

LA ENMIENDA CHILENA

A la 46ª asamblea del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, realizada entre el 29 de marzo y el 2 de abril de 1982, asistieron 64 países y 25 observadores de organizaciones internacionales diferentes. La representación de Chile estuvo compuesta por:

— El representante oficial, el jefe de la Misión Naval de Chile en Londres;

— El representante permanente ante la OMI y Consejero para Asuntos Marítimos de la Embajada de Chile en Londres;

— Un representante de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante;

— El representante de la Asociación Nacional de Armadores, cargo que recayó en el autor de este artículo.

El día lunes 29 de marzo, después de abrirse la asamblea, se fijó una agenda de materias a tratar, quedando la Enmienda a las Líneas de Carga presentada por Chile en el ítem 18/2, tema que fue tratado el día jueves 1º de abril de 1982.

En este mismo temario 18-Varios, como ítem 18/10, la República Argentina presentó objeciones impugnando el mapa en que Chile presentó su proyecto de Enmienda, dándole, además, en su párrafo N° 3 un carácter político y asignándole intenciones que estaban lejos del real objetivo chileno y del espíritu específico de estos foros.

SIGUIENDO EL CAMINO

Asistimos nuevamente a Londres, esta vez a la 47ª asamblea del Comité de Seguridad Marítima, celebrada entre el 13 y 17 de septiembre de 1982, en la que por tabla incluida se discutiría la Enmienda propuesta por Chile.

Los pormenores de la votación fueron como sigue:

Chile, una vez abierto el debate, hizo una corta presentación, señalando que las Enmiendas propuestas se usaban en el litoral nacional para el cabotaje por más de diez años, sin ningún problema; con la aprobación que se esperaba del comité, se estimaba que servirían para el uso de naves de todas las banderas, con la gran economía que esto significaría.

Al ofrecer el presidente la palabra, el primer país en dar su voto favorable fue Ecuador. Luego, Perú argumentó omisión de años a la estadística meteorológica presentada por nosotros; quería datos de 25 años atrás; además, con otros argumentos trató de restar valor a nuestra tesis.

En ese momento, nuestra delegación pensó que se producirían más votos negativos u observaciones de países no afectos a nuestro tráfico marítimo. Pero, sorpresiva y favorablemente, votó Uruguay y luego Australia, país éste con el cual se había hablado previamente; luego vinieron los votos favorables del: Reino Unido, Países Bajos, Canadá Noruega, Suecia, Brasil, Liberia, España, Grecia, India, Estados Unidos y Nigeria.

A estas alturas del debate, el presidente del comité actuó hábilmente, proponiendo — en vista de la votación favorable— la aprobación por unanimidad si alguien no se oponía; esperando un tiempo y no habiendo otros oradores, se dio por aprobada, superándose así ampliamente los 2/3 necesarios.

Este acuerdo quedó para su presentación en la 13ª asamblea de la OMI, que se efectuaría en noviembre de 1983.

13ª ASAMBLEA GENERAL DE LA OMI

Por ser una reunión de la Asamblea General, naturalmente, asistieron más países que los presentes a una asamblea de comité: 107 países miembros, con 437 representantes, 4 Estados Asociados, 15 representantes de las Naciones Unidas y sus Agencias Especiales y observadores de organizaciones internacionales e intergubernamentales.

En representación de Chile asistieron, entre otros:

- El Embajador de Chile en Londres;
- El Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante;
- El representante permanente ante la OMI y Consejero para Asuntos Marítimos de la Embajada de Chile en Londres;
- El representante de la Asociación Nacional de Armadores, ya mencionado.

En esta asamblea fueron designadas dos comisiones, correspondiéndole a la Comisión II tratar los asuntos técnicos que en 1981 y 1982 había aprobado el Comité de Seguridad Marítima, estando entre ellos la Enmienda chilena a las Líneas de Carga, ya aprobada por mayoría en dicho comité.

La comisión inició sus labores el miércoles 9 de noviembre, analizando una larga lista de trabajos, informes, programas, proyectos, etcétera.

El lunes 14 la comisión examinó las Enmiendas y recomendó a la asamblea la aprobación de la modificación a las reglas 47 y 48-12 del mencionado Convenio de Línea de Carga, tal como lo señalaba el Anexo III, sin que en esta ocasión y para este tema hubieran objeciones de ninguna naturaleza, como pasó con otros puntos.

El Pleno de la Asamblea aprobó, el jueves 17, el informe de la Comisión II y, en consecuencia, la Enmienda.

VENTAJAS DE LAS ENMIENDAS

Al analizar el plano del Anexo IV que marca las Enmiendas, puede observarse las siguientes ventajas:

- Antes de extenderse la Zona Tropical Permanente de Coquimbo a Quintero, las naves petroleras que navegaban desde el norte hacia este terminal debían ajustar su tonelaje a la limitante de su Línea de Verano; en cambio, ahora podrán hacerlo a la Línea Tropical, lo que les permitirá una capacidad adicional de carga por viaje, de alrededor de 4.000 a 5.000 toneladas para naves de 150.000 a 200.000 toneladas *dwt*.

Las naves de carga general y de contenedores podrán viajar más cargadas, con combustible suficiente para cambiar su Línea Máxima de Carga Tropical a Verano, a la altura de la latitud 32° 47' sur, latitud del puerto de Quintero.

- Al extenderse la Zona de Verano Permanente de Valparaíso a Punta Corona (Ancud), incluso al área interior de los canales de Chiloé, hasta la salida al Pacífico por el paso Anna Pink, se incluyen importantes puertos graneleros, madereros y petroleros, tales como San Antonio, Concepción, San Vicente, lo que permitirá un incremento de alrededor de 1.500 a 2.000 toneladas por viaje a naves graneleras de 30.000 a 40.000 toneladas *dwt*. Lo anterior significa llevar más carga con un aumento pequeño de consumo de combustible, que al alto valor de hoy en día en los mercados mundiales es una buena economía para todas las compañías navieras que operan en el país. Su cálculo se hará a futuro, pero será proporcional al desplazamiento de las naves y al total de la carga que movilizemos; por ahora, hemos obtenido una solución.

CONCLUSIONES

- En la 13^a Asamblea General de la OMI fue notable el sentido marítimo de los países africanos, que se presentaron muchas veces unidos, como asimismo la ayuda técnica que lograron para sus academias de marina mercante y para sus organizaciones portuarias.

- Los países árabes lograron que próximamente se introduzca el uso de su idioma en la documentación de la OMI, objetivo aprobado para los hispanoamericanos pero que ha costado que se cumpla, ya que nuestro grupo, lamentablemente, no se presenta tan unido como nuestra realidad geopolítica lo requiere.

- Es un deber destacar la labor de la representación chilena, que tiene una favorable acogida en la organización, como se demostró al ser elegido Chile como miembro del Consejo con una alta votación, entre el Grupo C de los países que tienen "especiales intereses en la navegación y transporte marítimo, representando a otra parte del mundo".

También fue de gran utilidad la presencia de personal técnico en nuestra delegación, pues así participamos en forma práctica en la Comisión II.

- Chile, como país marítimo, no debería dejar de asistir a estas reuniones de la OMI, con una delegación debidamente seleccionada y preparada.

- Es de responsabilidad de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, pero a la vez incumbencia de la ANA, preocuparse de los problemas que le son inherentes y que deben presentar a dicha Dirección.

- En un país marítimo como Chile somos muchos los que podemos hablar sobre temas del mar; destacar su importancia a nivel nacional nos compete a todos.

* * *

Nota N° 1

ENMIENDAS A LAS REGLAS 47 Y 48 Y CARTA QUE ILUSTRA LAS NUEVAS ZONAS PROPUESTAS

REGLA 47

ZONA PERIÓDICA DE INVIERNO DEL HEMISFERIO SUR

El límite norte de la zona periódica de invierno del Hemisferio Sur será el siguiente:

La loxodrómica desde el cabo Tres Puntas, en la costa oriental del continente, hasta el punto de latitud 34°S. y de longitud 50°W.; el paralelo de latitud 34°S. hasta la longitud 17°E.; la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 35°10'S. y de longitud 20°E.; la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 34°S. y de longitud 28°E.; la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 35°30'S. y de longitud 118°E.; la loxodrómica desde este punto hasta el cabo Grim en la costa noroeste de Tasmania, las costas septentrional y oriental de Tasmania hasta el punto más meridional de la isla de Bruny; la loxodrómica desde este punto hasta Black Rock Point en la isla Stewart; la loxodrómica desde este último hasta el punto de latitud 47°S. y longitud 170°E.; la loxodrómica desde este último punto hasta el punto de latitud 33°S. y longitud 170°W. y el paralelo de latitud 33°S. y longitud 170°W. y el paralelo de latitud 33°S. *hasta el punto de latitud 33°S., longitud 7°W.; la loxodrómica hasta el punto de latitud 41°S., longitud 75°W.; la loxodrómica hasta el faro Punta Corona en la isla de Chibé, latitud 47°S., longitud 73°53'W., paralelamente a las costas norte, este y sur de la isla de Chiloé hasta el punto de latitud 43°20'S., longitud 74°20'W., y desde el meridiano de longitud 74°20'W. hasta el paralelo de latitud 45°45', incluyendo la zona interior de los canales de Chiloé desde el meridiano 74°20'W. hacia el este.*

REGLA 48

ZONA TROPICAL

- 1) No cambia.
- 2) Límite sur de la zona tropical.

El límite sur de la zona tropical será:

La loxodrómica desde el puerto de Santos, Brasil, hasta el punto donde el meridiano de longitud 40°W. corta al trópico de Capricornio, el trópico hasta la costa occidental de África; desde la costa oriental de África el paralelo de latitud 20°S. hasta la costa occidental de Madagascar, las costas occidentales y septentrional de Madagascar hasta la longitud 50°E., el meridiano de longitud 50°E. hasta la latitud 10°S., el paralelo de latitud 10°S. hasta la longitud 98°E., la loxodrómica desde este punto hasta Port Darwin, en Australia, las costas de Australia y de la isla de Wessel hacia el este hasta el cabo Wessel, el paralelo de latitud 11°S. hasta la costa occidental del cabo York; desde la costa oriental del cabo York el paralelo de latitud 11°S. hasta el meridiano de longitud 150°W., la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 26°S. y longitud 75°W., *la loxodrómica hasta el punto de latitud 32°47'S., longitud 72°W. y desde este punto el paralelo de latitud 32°47'S. hasta la costa occidental de América del Sur.*

- 3) No cambia.