

**UNIVERSIDAD RAFAEL LANDIVAR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS**

**FORMACION Y ADMINISTRACION DE AGENCIAS
REPRESENTANTES DE COMPAÑIAS TRANSNACIONALES DE
TRANSPORTE MARITIMO EN GUATEMALA**



TESIS

Presentada al Consejo de la
Facultad de Ciencias Económicas

Por:
BORIS GERARDO CARRILLO IEBESCAS

Previo a conferirsele el Título de

ADMINISTRADOR DE EMPRESAS

En el Grado Académico de

LICENCIADO

Guatemala, agosto de 2,000.

AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD RAFAEL LANDIVAR

RECTOR	Lic. Gonzalo de Villa, S.J.
VICE-RECTOR GENERAL	Licda. Julia Guillermina Herrera Peña
VICE-RECTOR ACADEMICO	Licda. Julia Guillermina Herrera Peña
VICE-RECTOR ADMINISTRATIVO	Dr. Hugo Eduardo Beteta
SECRETARIO GENERAL	Lic. Renzo Lautaro Rosal
DIRECTOR FINANCIERO	Ing. Carlos Vela Shipper
DIRECTOR ADMINISTRATIVO	Arq. Victor Paniagua

CONSEJO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

DECANO	Lic. Jose Miguel Gaitan
VICEDECANO	Lic. Ligia García
SECRETARIO	Licda. Annabella Orellana de Motta
DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO DE ECONOMIA	Licda. Ligia García
DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS	Lic. Edgar Balsells
DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO DE CONTADURIA PUBLICA Y AUDITORIA	Lic. Marco Mauricio Morales
DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO DE MERCADOTECNIA, PUBLICIDAD Y COMERCIO INTERNACIONAL	Lic. Jose Eugenio Valladares
DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO DE TURISMO	Lic. Vinicio Bobadilla Rosales
REPRESENTANTE DE CATEDRATICOS	Lic. Arnoldo Castillo Barajas Lic. Luis Ardon
REPRESENTANTE DE ALUMNOS	Estuardo Guerra Eduardo Marroquín



BUFETE MARITIMO LEGAL ASOCIADO



Lic. Luis Rolando Coronado Conde
Lic. Adolfo A. Vela Galindo

Guatemala, 12 de mayo de 2000

Licenciado Edgar Balsells
Director de Administración de Empresas
Universidad Rafael Landívar

Estimado Licenciado:

Atentamente me dirijo a usted, para referirme al honroso encargo que me diera esa Facultad para asesorar al estudiante Boris Gerardo Carrillo Illescas, en su trabajo de Tesis para optar al Título Profesional de **LICENCIADO EN ADMINISTRACION DE EMPRESAS**. El estudiante Carrillo Illescas ha realizado su trabajo a satisfacción, razón por la cual cumplo con rendir el presente Dictamen.

El título de la Tesis es el de **"FORMACION Y ADMINISTRACION DE AGENCIAS REPRESENTANTES DE COMPAÑIAS TRANSNACIONALES DE TRANSPORTE MARITIMO EN GUATEMALA"**.

En mi opinión, el trabajo de tesis lo ha desarrollado con esmero y dedicación, además de haber discutido conjuntamente los puntos de vista que el estudiante sustenta en su trabajo. Asimismo, realizó una investigación completa en el medio naviero guatemalteco.

En consecuencia, el trabajo realizado por el señor Carrillo Illescas, llena los requisitos necesarios técnicos y académicos que debe contener una tesis profesional.

Sin otro particular, me es grato suscribirme de usted con las muestras de mi especial consideración y estima.

Muy atentamente,

Lic. Luis Rolando Coronado Conde
Asesor

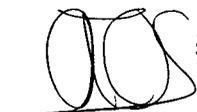


Universidad Rafael Landívar
Facultad de Ciencias Económicas

Reg. E-222-2000-S

**LA SECRETARIA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
VEINTIOCHO DE AGOSTO DEL AÑO DOS MIL**

De acuerdo al dictamen rendido por el Licenciado Luis Rolando Coronado asesor de la tesis denominada "FORMACION Y ADMINISTRACION DE AGENCIAS REPRESENTANTES DE COMPAÑIAS TRANSNACIONALES DE TRANSPORTE MARITIMO EN GUATEMALA" presentada por el señor Boris Gerardo Carrillo Illescas y la aprobación de la Defensa Privada de tesis, según consta en el acta No. 212-2000 del 28 de agosto del año 2,000, la Secretaría de la Facultad de Ciencias Económicas autoriza su impresión, previo a su graduación profesional de Administrador de Empresas en el grado académico de Licenciado.




Licda. Annabella Orellana de Motta
Secretaria de Facultad de Ciencias Económicas

cc.
Archivo
ar/AO

ACTO QUE DEDICO

A Dios y a La Virgen María

A mis Padres: Bryan Carrillo y Flor de María de Carrillo

A mis Hermanos: Paola, Karla y Bryan

INDICE

I.	INTRODUCCION	1
	1.1 Términos navieros	2
	1.2 Antecedentes históricos de la marina mercante	4
	1.3 Elementos para la formación de agencia naviera	
	1.3.1 Formación y constitución de sociedades	9
	1.4 Elementos para la administración de una representación de agencia marítima	9
	1.4.1 Definición de Administración	9
	1.5 Clasificación de la Administración	14
	1.5.1 Planeación	15
	1.5.2 Organización	18
	1.5.3. Dirección	19
	1.5.4 Integración de Personal	20
	1.5.5 Control	21
	1.6 Departamentos de una agencia naviera	23
	1.7 Sistema Portuario	24
	1.7.1 Importancia del comercio marítimo	25
	1.7.2 Transporte marítimo	25
	1.7.3 Buque	26
	1.7.4 Elementos necesarios de la empresa marítima	28
	1.7.5 Sistemas de transporte	29
	1.7.6 Contenedores	30
	1.7.7 Líneas navieras	32
	1.7.8 Conferencias Marítimas	32
II.	PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	34
	2.1 Objetivos	36
	2.2 Variables de estudio	36
	2.3 Definición de variables	37
	2.4 Alcances y Limitaciones	39
	2.5 Aporte para Guatemala	40
III.	METODO	41
	3.1 Sujetos	41
	3.2 Instrumentos	42
	3.3 Procedimiento	42
	3.4 Tipo de investigación	42
IV.	RESULTADOS	43

V.	DISCUSION DE RESULTADOS	55
5.1	Guía para formación y administración de agencias Representantes de compañías transnacionales de transporte Marítimo en Guatemala	59
5.2	Conclusiones	101
5.3	Recomendaciones	103
VI.	REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	104

ANEXOS

A	Cálculo de Costo Portuario-Nave Evergreen Pto Quetzal
B	Cálculo de Costo Portuario-Nave NCS Pto Quetzal
C	Cálculo de Costo Portuario-Nave Evergreen Pto Santo Tomás
D	Cálculo de Costo Portuario-Nave NCS Pto Santo Tomás
E	Diagrama de Flujo de comercio Internacional Pto Quetzal
F	Diagrama de Flujo de comercio Internacional Pto Santo Tomás
G	Tipo de Contenedores
H	Capacidad de los equipos

I. INTRODUCCIÓN

Guatemala, así como el resto de países centroamericanos nunca han sido marítimos es decir, jamás han poseído un tráfico marítimo propio, ya que han dependido por muchos años y hasta la fecha de las compañías navieras que pertenecen a países altamente desarrollados en este campo.

Guatemala, como todo país que tiene relaciones comerciales con el extranjero, necesita de la utilización de medios de transporte como el marítimo, que constituye un pilar fundamental en el movimiento de las mercancías tanto de importación como de exportación, a su vez Guatemala por su ubicación geográfica, entre el océano Atlántico y el océano Pacífico, depende en un 80% del transporte marítimo a través de los puertos para su comercio con el exterior (dato proporcionado por la cámara de comercio de Guatemala).

Es importante tomar en cuenta que a pesar de que los otros medios de transporte en el comercio mundial, han llevado a cabo grandes adelantos, el transporte marítimo continúa siendo el principal sistema de movilización de productos en el comercio mundial, es por ello mi preocupación por el estudio, explicación, identificación de elementos necesarios para realizar una adecuada y eficiente formación y administración de una agencia representante de transporte marítimo, por la misma experiencia que he tenido en el medio marítimo durante algún tiempo he llegado a determinar fallos en la administración de estas agencias. En síntesis, el enfoque de esta investigación está diseñada no sólo para determinar cuál es el procedimiento legal para la formación de una agencia marítima, sino que también para mejorar la administración de las mismas.

De esta forma, el presente trabajo está enfocado en la elaboración de una guía para toda aquella persona que tenga interés en resolver las distintas interrogantes que en cuanto al agenciamiento internacional se dan, es decir dar a conocer los procedimientos que se deben de realizar para la misma, así como su administración y los elementos básicos y necesarios; el tema ha sido seleccionado debido a la importancia que el autor considera tiene para nuestro país el mismo, pues este estudio ha llegado a constituir uno de los temas administrativos de mayor uso en el comercio.

Espero de esta manera, que en cuanto a la formación para la representación marítima se refiera, el presente trabajo sea un aporte para los comerciantes, sociedades y personas individuales.

1.1 Términos Navieros

Como es notorio en estos estudios de investigación y en este caso en particular, se mencionarán una serie de términos marítimos poco comunes para las personas que no se encuentran involucradas en el medio marítimo, es por ello que a continuación se mencionarán algunos de ellos, los más importantes y más usuales:

-Agente Naviero. (Ship Agent), es el representante de una compañía naviera internacional, u operador de barco sin línea fija o regular, que facilita la llegada, el despacho de aduana, las operaciones de carga y descarga, y el pago de derechos, mientras el barco se encuentra en un puerto específico.

-Autoridad Portuaria (Port Authority), es el gobierno estatal que facilita en alguna otra forma, muelles, diques, equipo de carga y descarga y otras instalaciones en terminales portuarias.

-Atraque: operación de ubicar un buque en un sitio previo al muelle. Este concluye en el momento que es amarrado el último cabo a las bitas del muelle.

-Bita: poste de hierro fijado íntegramente al muelle.

-Buque: generalmente, embarcación utilizada como un medio de transporte fluvial/marítimo.

-Calado (Buque): profundidad del agua necesaria para que el buque flote.

-Carga General: término aplicado a la carga suelta de un buque conformado por una variedad de artículos/bienes no restringida a un producto básico único.

-Condiciones de carga: a) Carga FIO: libre de gastos de embarque/estiba y descarga/deseestiba. b) Carga FI: libre de gastos de embarque/estiba c) Carga FO: libre de gastos de descarga/deseestiba.

-Chasis: aparato tipo remolque, provisto de ruedas, diseñado para acomodar contenedores, lo que permite mover la carga en trayectos largos.

-Conferencia Marítima: grupo colectivo que determina tarifas para compañías de vapores.

-Conocimiento de Embarque: documento mercantil, también conocido como Bill of Lading (BL), que acredita el embarque de las mercancías abordo del buque. Es el documento que ampara la propiedad de las mismas.

-Consignatario: persona que recibe los bienes enviados al propietario

-Contenedores: práctica o técnica de utilizar un dispositivo en forma de caja para almacenar, proteger y manejar una cantidad de bultos como una unidad de transporte; sistema de embarque basado en contenedores de gran capacidad (normalmente de 20 o 40 pies de largo) que pueden ser intercambiados entre camiones, trenes y buques sin tener que mover el contenido.

-De puerta a puerta (Door to Door): traslado de un contenedor o remolque, con su contenido, de la instalación o almacén del embarcador hasta la instalación o almacén del consignatario.

-Manifiesto de Carga: documento firmado por el capitán del barco que contiene el número del conocimiento de embarque y la descripción/destino de la mercancía embarcada; listado de los embarques en la carga por número/ consignatario / destino / peso.

-Marítimo: comercio/navegación oceánica o en puertos de mar.

-Puerto (Port): bahía, ensenada o refugio donde puede anclar o atracar un barco.

-Roll-On/Roll-off: sistema de operación de carga, descarga y transferencia de mercancías por rodadura utilizando furgones, plataformas o chassises.

-Tarifa: cargo por transporte establecido para el movimiento de bienes; en el transporte interestatal el precio/tarifa es aprobado por la comisión de comercio interestatal.

-Transporte: la parte del servicio de transporte representada por el movimiento de bienes al punto de destino, después de haber sido cargados, pero antes de ser descargados.

-Transporte Intermodal: Utilizar más de un medio de entregar un embarque.

1.2 Antecedentes Históricos de la Marina Mercante

En Guatemala, existen antecedentes históricos sobre la evolución de la Marina Mercante, según el historiador y recopilador guatemalteco Gabriel Martínez del Rosal (1975) indica que se remonta a la época colonial, donde se otorgó protección y se estimuló a las personas que deseaban dedicarse a la actividad del transporte marítimo. Por cédula real de fecha 6 de febrero de 1535, el Emperador Carlos V toma las medidas en Guatemala. Por medio de esta Cédula Real, el monarca español otorga licencia general a los vecinos de la provincia de Guatemala para que puedan construir sus navíos en la costa del Mar del sur y levantar velas a donde desean, un año antes, por Real Cédula, del 20 de febrero de 1534, Carlos V ordenaba a Pedro de Alvarado, Gobernador de la Provincia de Guatemala, que fundara un puerto sobre la costa del Mar del Sur para fomento del Comercio Marítimo. Es digno de recordarse que fue justamente Pedro de Alvarado quien inicio, en Puerto de Iztapa, los primeros buques en Guatemala, habiéndolos llevado consigo en su expedición al Perú. En el siglo XVI, Guatemala construyó sus propias naves, tanto en Puertos del Pacífico como del Atlántico y llevó a cabo un intenso comercio recíproco con los reinos o provincias del llamado Mar del Sur (lo que es ahora Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile).

A fines del siglo XVI, por Cédula Real del 30 de Enero de 1580, el Rey Felipe II ordena a las autoridades de Guatemala la construcción de dos galeras y una saetilla, para la defensa de las costas de nuestro país. Este antecedente pudiera considerarse como el primer intento de fomentar una marina de guerra en la Provincia de Guatemala. Los buques mercantes españoles y criollos tuvieron que ser protegidos por la Armada Real. Por cédula Real del 16 de julio de 1561, se vieron obligados a navegar en conserva, es decir, lo que conocemos hoy en día por navegar en convoy, esto trajo como consecuencia que Guatemala perdiera en pocos años todo el terreno ganado en materia de desarrollo naviero. El doctor Francisco de Paula García Pelaez (historiador), define la situación así: "Guatemala, pueblo marítimo y guerrero, que en los tiempos del Alvarado puso dos armadas en el Mar del Sur y llevó uno a las costas del Perú y otro a las de Nueva Galicia; que en tiempos de la primera audiencia venció socorros de gente, armas y bastimentos contra Gonzalo Pizarro en aquel reino y que en los tiempos de la segunda solicitó con su marina el comercio para la China; que más adelante encio otra armada hasta Acapulco en persecución del celebre Drake; este pueblo, andando el tiempo encontró tropiezos en su carrera, deja la navegación y abandona la defensa de sus costas y por consiguiente, su comercio con los reinos vecinos".

Guatemala trató de obtener permiso para el comercio con China, lo que fue negado por la Metrópoli. Solo España obtuvo dichos permisos. El comercio con el Perú lo trató de realizar uno de los pioneros de los Armadores de Guatemala, don Pantaleón Herrera, quien en 1604 estaba construyendo un navío en Iztapa con ese objetivo; pero también fue frenado en su intento por Real Cédula que dispuso que solamente buques peruanos podrían llegar a las costas de Guatemala, limitando la frecuencia de dos navíos anuales de 200 toneladas cada uno. Posteriormente fue abolida la navegación por los Mares del Sur, así como la navegación y comercio entre Guatemala y la Nueva España por Cédula Real del 17 de Noviembre de 1704. Con ello se eliminó todo incentivo para la construcción de navíos y creación de empresas armadoras en Guatemala.

Sin embargo, pocos años más tarde, la corte Española vuelve a pensar en fomentar la Marina Mercante Nacional al especificar en Real cédula del 22 de Febrero de 1718 que en caso de que se ofrezcan dos o más comerciantes para el uso del permiso para traer vinos del Perú, es preferido el que se obligare a fabricar navios en Guatemala.

El rey Carlos III vino a marcar una época en la legislación naviera para Guatemala, por medio de Cédula real del 17 de enero de 1774, deroga todas las prohibiciones de comercio recíproco entre España y los reinos vecinos de Nueva España, Santa Fe y el Perú. El rey Carlos IV amplió dichos conceptos por medio de Cédula Real del 18 de Septiembre de 1803, cuyo contenido tenía el específico objeto de fomentar la navegación en los mares del Sur, entre los reinos del Perú, Nueva España, Nuevo reino de Granada y Guatemala.

La cédula del 27 de febrero de 1807, crea el consejo supremo de Almirantano, institución que pasa a regular con mucho detalle todo lo relativo a la navegación y comercio marítimo. Se dá prioridad a la carga transportada hacia España en navios de bandera nacional (española o de las provincias), y se establece el principio de reciprocidad en el trato con los otros países. Esta Cédula manda a fomentar el Comercio Marítimo al máximo posible. Determina medidas disciplinarias y de organización para aumentar la seguridad y eficiencia de transporte a todas partes del mundo. Manda procurar se abaraten los fletes pero no por medios coactivos, sin introduciendo toda medida que tienda a la economía en los elementos básicos de la navegación.

El establecimiento del Consulado de Comercio por Real Cédula de 1793 vino a codificar toda la legislación marítima y comercial, ajustándola a las ordenanzas de Bilbao, pues hasta entonces se regía por lo dispuesto en la recopilación de Leyes de Indias en las de Castilla e incluso en las Siete Partidas. Sin embargo, los resultados de esta teórica libertad o fomento al desarrollo naviero no surtía los efectos deseados, debido al estricto control que la Metrópoli ejercía sobre la importación de productos agropecuarios de Guatemala. El real Consulado de Comercio, comunicaba al Gobierno el 6 de Agosto de 1821, que el tráfico marítimo de Guatemala con Perú, Chile y Nueva España estaba reducido a dos o tres galetas al año.

Según Coronado (1977) en relación a los antecedentes históricos de la marina mercante comenta: La situación cambió con la Independencia de Centro América. El primer Gobierno de la república Centroamericana decretó con fecha 13 de febrero de 1822 la libertad de Comercio, en un documento memorable redactado por José Cecilio del Valle, aumentando en forma inmediata el número de nativos que ingresaron y salieron de nuestras costas. Durante el presente siglo, en el año de 1948, la señora Germain de León, hizo el primer intento en el transporte marítimo. Para el efecto adquirió el barco "Thalia" y posteriormente el "Sandra", con estos barcos realizaban el transporte de banano de Puerto Barrios a Miami, Estados Unidos de Norte América.

Desgraciadamente este intento no fructificó, debido al bloqueo que hicieron la compañía norteamericana United Fruit Company y los ferrocarriles Internacionales de Centro América, controlados también por la misma compañía norteamericana, en esa época; así mismo Guatemala, desde su independencia en 1821, hasta el año 1959, dependió totalmente en su comercio marítimo de las empresas navieras extranjeras, las cuales efectuaban el transporte de Guatemala libremente, aplicando tarifas libremente. Con fecha 5 de enero de 1959, fue creada por decreto gubernativo la Flota Mercante Gran Centroamericana (FLOMERCA). El primer barco adquirido por esta empresa fue el "Quetzaltenango", que llegó a puerto de Santo Tomás de Castilla, el 18 de enero del mismo año. El segundo barco, bautizado Gran Lempira, arribó a Santo Tomás de Castilla el 19 de julio de 1959. Ambas unidades fueron compradas en la República Federal de Alemania. Con estas dos naves, Flomerca inicio sus servicios propios a puertos de Estados Unidos y Europa Occidental. En 1968, se fundó la Compañía Guatemalteca de Navegación Sociedad Anónima, siendo esta compañía la primera de la iniciativa privada en Guatemala. Posteriormente esta empresa se transformó y reorganizó en otra nueva, con el nombre de Armadora Marítima Guatemalteca, Sociedad Anónima, al emitirse el Decreto 41-71 del Congreso de la república, el 18 de mayo de 1971. Este Decreto legislativo proporcionaba cierta protección a las empresas marítimas nacionales, para transportar en forma exclusiva la carga clasificada por la Ley de Fomento Industrial. Con esta limitada protección, Armadora Marítima Guatemalteca (ARMAGUA), adquirió su primera unidad, que fue bautizada con el nombre de "PETEN", este barco arribó a Santo Tomás de Castilla el 25 de agosto de 1972, fue el primer barco mercante guatemalteco abanderado en puerto nacional.

Posteriormente el 10. de marzo de 1974, arribó aguas guatemaltecas el segundo barco de esta empresa, que fue bautizado con el nombre de "PETEN II", con estas dos unidades ARMAGUA incrementó sus servicios establecidos a puertos de los Estados Unidos. El 4 de octubre de 1975, la misma compañía bautizó y abanderó con la presencia de autoridades competentes su tercera unidad con el nombre de "TIKAL" en su primer viaje al continente europeo encallo en aguas de la República Dominicana, el 20 de octubre de 1975; en consecuencia se perdió este barco. En agosto de 1972, se fundo la compañía Líneas Marítimas de Guatemala, Sociedad Anónima. Esta compañía adquirió el barco llamado "Lago de Atitlán"; posteriormente adquirió el "Lago de Izabal". Con estas dos unidades, dicha compañía se ocupa principalmente del transporte de carga a granel, también de Puertos americanos a Guatemala.

Es notorio indicar que en Guatemala no existe un concepto claro sobre lo que significa y representa tener una Marina Mercante Nacional y esto se debe principalmente a que los diferentes gobiernos que ha tenido Guatemala desde la independencia no se han preocupado de fomentar esta actividad que es vital para el desarrollo del país. La política que nuestro gobierno ha adoptado por regla general es dejar en manos de compañías extranjeras el comercio marítimo exterior de Guatemala. En muchos otros países de América Latina como la Argentina, Brasil, Venezuela, Colombia, se han emitido leyes verdaderamente proteccionistas, a efecto de que sus respectivas Marinas Mercantes no sean absorbidas por las grandes empresas marítimas multinacionales de los países altamente desarrollados, o bien que no se vean forzadas a llegar a la quiebra a corto o largo plazo.

También se hace notar, comenta Coronado (1977) que en el gobierno de Guatemala no existe un organismo Ad-hoc que se encargue específicamente de velar por el desenvolvimiento del transporte Marítimo. En la actualidad, es el Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas el órgano encargado del transporte marítimo. Es posible que en el futuro, el Estado tome conciencia de esta situación y emita leyes tendientes a proteger y fomentar el desarrollo de nuestras empresa navieras, pues es necesario que Guatemala cuente con su propia Marina Mercante ya que es un elemento estratégico para cualquier contingencia o emergencia nacional o mundial; La Existencia de una Marina Mercante Nacional evita que las grandes compañías

extranjeras eleven sus tarifas en forma arbitraria, tal y como lo hacían en el pasado, pues las empresas nacionales constituyen un freno para esos propósitos.

1.3 Elementos para la formación de una agencia naviera

1.3.1 Formación y constitución de sociedades

Las empresas marítimas guatemaltecas existentes están organizadas según Martínez (1997) en forma de Sociedad Anónima y como toda sociedad mercantil, deben de seguir los preceptos legales contenidos en nuestro Código de Comercio que en el artículo 14 sobre las sociedades mercantiles dice: personalidad jurídica.

Martínez (1997) hace mención que para la constitución de sociedades la persona o personas que comparezcan como socios fundadores, deberán hacerlo por sí o en representación de otro, debiendo en este caso acreditar tal calidad en forma legal. El artículo 15 del mismo cuerpo legal establece: Legislación aplicable. En relación a lo dispuesto sobre la Sociedad Anónima nuestro código de comercio en su artículo 86 indica: Sociedad Anónima, ésta es la que tiene el capital dividido y representado por acciones.

1.4 Elementos para la administración de una representación de una agencia marítima

1.4.1 Definición de Administración

Robbins (1985) comenta en relación a la administración; los esfuerzos que son supervisados por los encargados de planearlos, organizarlos, dirigirlos y controlarlos, han existido por miles de años. Las pirámides de Egipto y la Gran Muralla China son evidencia palpable de proyectos de tremendo alcance, en los que se emplearon miles de personas y que fueron realizados bastante antes de los tiempos modernos. Las pirámides en particular, son un ejemplo interesante. ¿Quién le dijo a cada trabajador lo que tenía que hacer? ¿Quién se aseguró de que hubiese suficientes piedras en el lugar para mantener a los trabajadores ocupados? la respuesta a tales preguntas es: la

administración. Sin importar cómo se llamase a los administradores en esos tiempos, alguien tuvo que planear lo que tenía que hacerse, organizar gente y materiales para hacerlo, encabezar y dirigir a los trabajadores e imponer algunos controles para asegurar que todo se estuviese realizando de acuerdo con lo planeado. La primera mitad de siglo veinte, fue un período de diversidad en términos del pensamiento administrativo. A principios de los sesenta se inició la formación de un marco de referencia unificador de la administración; el enfoque de procesos fue propuesto como una manera de sintetizar la diversidad, el enfoque de sistemas reconoce la interdependencia entre las actividades internas de la organización y entre la organización y su medio ambiente.

Según Reyes (1995) comenta la palabra administración se forma con el prefijo ad, hacia, y con ministratio; esta última palabra proviene a su vez de minister, vocablo compuesto de minus, comparativo de inferioridad, y del sufijo ter, que funge como término de comparación. La etimología del vocablo minister es, pues, diametralmente opuesta a la de magister: de magus, comparativo de superioridad, y de ter. Si magister (magistrado) indica una función de preeminencia o autoridad - el que ordena o dirige a otros en una función-, minister expresa precisamente lo contrario: subordinación u obediencia, el que realiza una función bajo el mando de otro, el que presta un servicio a otro. Así, la etimología de administración da la idea de que ésta se refiere a una función que se desarrolla bajo mando de otro, de un servicio que se presta. Servicio y subordinación son, pues, los elementos principales obtenidos. A su vez en su texto cita varios autores con definiciones de administración, a continuación se mencionan:

-E.F.L. Brech: Es un proceso social que lleva consigo la responsabilidad de planear y regular en forma eficiente las operaciones de una empresa, para lograr un propósito dado.

-H. Fayol: Administración es prever, organizar, mandar, coordinar y controlar.

-J.A. Fernández Arena: Es una ciencia social que persigue la satisfacción de objetivos institucionales por medio de una estructura y a través del esfuerzo humano coordinado.

-W. Jiménez: Es una ciencia compuesta de principios, técnicas y prácticas cuya aplicación a conjuntos humanos permite establecer sistemas racionales de esfuerzo

cooperativo, a través de los cuales se pueden alcanzar propósitos comunes que individualmente no se pueden lograr.

-Koontz: La dirección de un organismo social, y su efectividad en alcanzar sus objetivos, fundada en la habilidad de conducir a sus integrantes.

-Money: es el arte o técnica de dirigir e inspirar a los demás, con base en un profundo y claro conocimiento de la naturaleza humana.

-Peterson: Una técnica por medio de la cual se determinan, clarifican y realizan los propósitos y objetivos de un grupo humano particular.

-Tannenbaum: el empleo de la autoridad para organizar, dirigir y controlar subordinados responsables, con el fin de que todos los servicios que se presentan sean debidamente coordinados en el logro del fin de la empresa.

-Terry (1992): La administración es un proceso muy particular consistente en las actividades de planeación, organización, ejecución y control, desempeñadas para determinar y alcanzar los objetivos señalados con el uso de seres humanos y otros recursos; consiste en lograr un objetivo predeterminado mediante el esfuerzo ajeno en otras palabras, lograr que se hagan las cosas mediante otras personas.

Indica las características claves para entender la administración son:

1. La administración tiene un propósito. La administración trata con el logro de algo específico, expresado como objetivo o meta. El éxito administrativo por lo general se mide por el grado hasta el cual se alcanzan los objetivos. La administración existe debido a que es un medio efectivo de hacer que se haga el trabajo necesario. El hecho de que algunos ejecutivos tengan subordinados a sus órdenes no los hace ipso facto gerentes.

2. La administración hace que sucedan las cosas: Los gerentes centran su atención y sus esfuerzos para producir una acción exitosa. Saben dónde principiar, qué hacer para mantener las cosas en movimiento y cómo seguir. Los gerentes que triunfan tienen

ansia de alcanzar logros. Esto significa que en algunos casos la persona que practica la administración puede encontrar que no está ganando un concurso de popularidad, pero los miembros del grupo siguen respetando al gerente. El miembro de la administración se lleva bien con las personas, pero no sólo porque le agradan, sino también siendo firme y útil y esperando lo mejor.

3. La administración es una actividad, no una persona o grupo de personas: La palabra manejar es más precisa y descriptiva que administración. Sin embargo, el uso popular ha hecho de administrar el término ampliamente aceptado. La administración no se refiere a personas, es una actividad como la de caminar o leer.

4. La administración se logra por, con y mediante los esfuerzos de otros: Para participar en la administración se necesita renunciar a la tendencia normal de hacer todas las cosas usted mismo y hacer que las tareas se ejecuten por, con y mediante los esfuerzos de los miembros del grupo.

5. Por lo general la administración está asociada con los esfuerzos de un grupo: Es común asociar la administración con un grupo. Sin embargo, la administración también es aplicable a los esfuerzos de un individuo. El énfasis de grupo se deriva del hecho de que una empresa cobra vida para alcanzar objetivos y éstos son alcanzados con más facilidad por un grupo que por una persona.

6. La administración es intangible: Se le ha llamado la fuerza invisible, su presencia está evidenciada por el resultado de sus esfuerzos. Los resultados de una mala administración son claros.

7. La administración es un medio de extraordinario para producir un verdadero impacto sobre la vida humana: Un gerente puede hacer mucho para mejorar el entorno de trabajo, para estimular a la gente a hacer mejores cosas y para hacer que sucedan cosas favorables. Un gerente puede lograr progresos, aportar esperanza y ayudar a los miembros del grupo a adquirir lo mejor de la vida.



Koontz (1994) define la administración como el proceso de diseñar y mantener un ambiente en el que las personas, trabajando en grupos, alcancen con eficiencia metas seleccionadas. Es necesario ampliar esta definición básica:

1. Como administradores, las personas realizan funciones administrativas de planeación, organización, integración de personal, dirección y control.
2. La administración se aplica a todo tipo de organizaciones.
3. Es aplicable a los administradores en todos los niveles organizacionales.
4. La meta de todos los administradores es la misma: crear un superávit.
5. La administración se ocupa de la productividad; esto implica eficacia y eficiencia.

Indica la administración, al igual que otras actividades o disciplinas es un arte; se trata de conocimientos prácticos, consiste en hacer las cosas de acuerdo con el contexto de una situación. La administración como práctica es un arte.

Reyes (1995) da a conocer la importancia de la administración: Se da donde quiera que existe un organismo social, aunque lógicamente sea más necesaria cuanto mayor y más complejo sea éste.

-El éxito de un organismo social depende, directa e inmediatamente, de su buena administración, y sólo a través de ésta, de los elementos materiales, humanos con que ese organismo cuenta.

-Para las grandes empresas la administración técnica o científica es indiscutible y obviamente esencia, ya que por su magnitud y complejidad simplemente no podrían actuar si no fuera a base de una administración sumamente técnica. Es en ellas donde quizá la función administrativa puede aislarse mejor de las demás.

-Para las empresas pequeñas y medianas también quizá su única posibilidad de competir con otras es el mejoramiento de su administración o sea, obtener una mejor coordinación de sus elementos.

-La elevación de la productividad, quizá la preocupación de mayor importancia actualmente en el campo económico social depende, por lo dicho, de la adecuada

administración de las empresas, ya que si cada célula de esa vida económico social es eficiente y productiva, la sociedad misma, formada por ellas, tendrá que serlo.

1.5 Clasificación de la Administración

Robbins (1992) indica que cuando usamos el término administración nos referimos al proceso de llevar a cabo las actividades eficientemente con personas y por medio de ellas. Este proceso representa las funciones o actividades primarias del administrador. Estas se clasifican en planeación, organización, liderazgo (dirección) y control. A principios del siglo veinte, un industrial francés llamado Henri Fayol afirmó que todos los administradores realizan cinco funciones administrativas: planean, organizan, dirigen, coordinan y controlan. A mediados de los años cincuenta dos profesores de la UCLA utilizaron las funciones de planeación, organización, contratación de personal, dirección y control, como marco de referencia de un libro de texto sobre administración. "Si no sabemos adónde vas, cualquier camino puede llevarte". Dado que las organizaciones existen para alcanzar cierto propósito, alguien tiene que definir este propósito y los medios para alcanzarlo. Ese alguien es la administración. La función de planeación contempla definir las metas de la organización, establecer una estrategia global para el logro de estas metas y desarrollar una jerarquía detallada de planes para integrar y coordinar actividades.

Los administradores también se encargan de diseñar la estructura de la empresa. Llamamos organización a esta función. Incluye la determinación de las tareas a realizar, quién las debe realizar, cómo se agrupan las tareas, quién reporta a quién y dónde se toman las decisiones.

Toda organización incluye personas, y es responsabilidad de la administración dirigir y coordinar a estas personas. Esta es la función de dirección. Cuando los administradores motivan a sus subordinados, dirigen las actividades de otros, escogen el canal de comunicación más adecuado, resuelven conflictos entre sus miembros o solucionan su resistencia al cambio, realizan funciones de liderazgo.

La última de las funciones que desempeñan los administradores es la de control. Una vez fijadas las metas, formulados los planes, delineados los arreglos estructurales y

empleando, entrenado y motivado el personal, existe la posibilidad de que algo salga mal. Para asegurar que las cosas vayan como deben, la administración debe monitorear el desempeño de la organización. El desempeño real debe compararse con las metas fijadas previamente. Si hay alguna desviación significativa, es tarea de la administración volver la organización a su ruta. Este monitoreo, comparación y corrección potencial es lo que entendemos cuando nos referimos a la función de control.

Los administradores afectan los resultados de la organización a través de las decisiones que toman. Una parte significativa del desempeño de una organización puede ser atribuible a las acciones de la administración. Sin embargo, algunos determinantes claves del desempeño son sustancialmente incontrolables para el administrador.

El estudio de la administración puede ser valioso por una o dos razones. Primero, te presenta el cuerpo de investigación que te provee de la base científica de la administración para ayudarte a ser un administrador más eficaz. Segundo, para aquellos que no planean una carrera en administración su estudio puede darles un conocimiento más profundo de la manera en que sus jefes se comportan y de las funciones internas de las organizaciones.

1.5.1 Planeación

Robbins (1992) manifiesta que la planeación es el proceso de determinar objetivos y definir la mejor manera de alcanzarlos. Se ocupa, de los medios, (cómo se debe hacer) y de los fines (qué es o que se tiene que hacer). La planeación puede definirse mejor según que sea formal o informal, todos los administradores realizan planeación, pero ésta puede ser sólo del tipo informal. Nada está escrito y en pocas o ningunas ocasiones se comparten los objetivos con otros en la organización. La planeación es general y carece de continuidad, por supuesto la planeación informal existe en algunas organizaciones grandes y hay negocios pequeños que tienen planes formales muy complejos.

Koontz (1994) la planeación en la administración incluye la selección de misiones y objetivos y las acciones para cumplirlos, requiere tomar decisiones: es decir, seleccionar entre cursos alternativos de acción. La planeación y el control están

estrechamente interrelacionados. Existen muchos tipos de planes, como los propósitos o misiones, los objetivos o metas, las estrategias, las políticas, los procedimientos, las reglas, los programas y los presupuestos.

Robbins (1992) cuando usamos el término planeación, nos referimos a la planeación formal. Existen objetivos específicos. Estos objetivos por lo general están escritos y disponibles para todos los miembros de la organización.

Los administradores deben planear porque ello da dirección. Reduce el impacto del cambio, minimiza el desperdicio, la redundancia y fija los estándares para facilitar el control. La planeación establece el esfuerzo coordinado, da dirección tanto a los administradores como a los no administradores; cuando todos saben a dónde se dirige la organización y lo que se espera que contribuyan para alcanzar los objetivos, debe existir mayor coordinación, cooperación y trabajo en equipo.

La planeación es una manera de reducir la incertidumbre a través de la previsión del cambio, también aclara las consecuencias de las acciones que la administración puede tomar ante el cambio. Las fuerzas de planeación son mirar hacia adelante, prevén los cambios, consideran el impacto de estos cambios y desarrollan respuestas apropiadas.

La planeación también puede reducir las actividades traslapadas y antieconómicas, es factible que la coordinación anterior al hecho descubra el desperdicio y la redundancia. Además, cuando los medios y los fines son claros, las ineficiencias se vuelven más obvias. La planeación establece los objetivos o estándares que deben usarse para facilitar el control. Si no estamos seguros de lo que tratamos de alcanzar, ¿cómo podremos determinar si lo hemos alcanzado? En la planeación, desarrollamos los objetivos. En la función de control comparamos el desempeño real con los objetivos, identificando cualquier desviación significativa y aplicando las acciones correctivas necesarias. Sin planeación, no se puede hacer control.

Reyes (1995) la planeación consiste en fijar el curso concreto de acción que ha de seguirse, estableciendo los principios que habrán de orientarlo, la secuencia de operaciones para realizarlo y las determinantes de tiempos y de números necesarios para su realidad. Goetz ha dicho que planear es hacer que ocurran cosas que, de otro modo, no habrían ocurrido; equivale a trazar los planos para fijar dentro de ellos la futura

acción. En el fondo consiste en tomar decisiones hoy, sobre lo que habrá de lograrse en el futuro. Es por ello que se afirma que planear consiste en el proceso para decidir las acciones que deben realizarse en el futuro.

Según Terry (1992) la Planeación: para un gerente y para un grupo de empleados es importante decidir, o estar identificado con, los objetivos que se van a alcanzar. El siguiente paso es alcanzarlos, esto origina las preguntas de qué trabajo necesita hacerse, cuándo y cómo se hará, cuáles serán los necesarios componentes del trabajo, las contribuciones de cada uno de tales componentes y la forma de lograrlos. Es esencia, se formula un plan o un patrón integrado predeterminado de las futuras actividades. Esto requiere la facultad de prever, de visualizar, del propósito de ver hacia adelante. en pocas palabras, es necesario la planeación.

Reyes (1995) planeación consiste en la determinación del curso concreto de acción que se habrá de seguir, fijando los principios que lo habrán de presidir y orientar, la secuencia de operaciones necesarias para alcanzarlo y la fijación de criterios, tiempos, unidades necesarias para su realización.

Comprende las siguientes etapas:

1. Políticas. Principios para orientar la acción.
2. Procedimientos. Secuencia de operaciones o métodos.
3. Programas. Fijación de tiempos requeridos para cada acción.
4. Presupuestos. Que no son sino programas en que se precisan unidades, costos y los diversos tipos de pronósticos en los que aquéllos descansan.
5. Estrategia y táctica. Son el ordenamiento de esfuerzos y recursos para alcanzar los objetivos amplios, en el primer caso y concretos, en el segundo.

Terry (1992) presenta las actividades de cada función fundamental de la administración:

Planeación: Aclarar, ampliar y determinar los objetivos. Pronosticar: Establecer las condiciones y suposiciones bajo las cuales se hará el trabajo. Seleccionar y declarar las tareas para lograr los objetivos. Establecer un plan general de logros, enfatizando la creatividad para encontrar medios nuevos y mejores de desempeñar el trabajo. Establecer políticas, procedimientos y métodos de desempeño. Anticipar los posibles problemas futuros. Modificar los planes a la luz de los resultados del control.

1.5.2. Organización

Según Koontz (1994) en el ramo administrativo, la organización se refiere al número de personas que un administrador puede supervisar con eficacia así también se entiende como sistemas o patrón de cualquier grupo de relaciones en cualquier clase de operación, la empresa en sí misma, cooperación de dos o más personas, la conducta de los integrantes de un grupo y la estructura intencional de papeles en una empresa formalmente organizada.

Robbins (1992) comenta que organizar es una de las funciones de la administración la que se ocupa de escoger qué tarea deben realizarse, quién las tiene que hacer, cómo deben agruparse, quién se reportará a quién y dónde deben tomarse las decisiones. En la función de planeación fijamos objetivos, pero se requiere de gente para lograrlos. Se necesita asignar tareas a las personas y estas tareas deben coordinarse.

Según Terry (1992) la Organización. Después de que la dirección y formato de las acciones futuras ya hayan sido determinadas, el paso siguiente, para cumplir con el trabajo será distribuir o señalar las necesarias actividades de trabajo entre los miembros del grupo o indican la participación de cada miembro del grupo. Cada uno de los miembros asignados a una actividad componente se enfrenta a su propia relación con el grupo y la del grupo de miembros con otros grupos de la empresa. Las cuestiones de quién decide qué asuntos y cuándo son típicas. Este trabajo de distribución de las tareas y de establecer y mantener relaciones por parte del gerente se conoce como organizar. Se puede considerar cómo hacer que el plan creado por el gerente tenga significado para cada uno de los miembros de grupo.

Reyes (1995) organización se refiere a la estructuración técnica de las relaciones que deben darse entre las funciones, jerarquías y obligaciones individuales necesarias en un organismo social para su mayor eficiencia. En la misma definición se advierte claramente las tres etapas:

1 Funciones. La determinación de cómo deben dividirse y asignarse las grandes actividades especializadas, necesarias para lograr el fin general.

2 Jerarquías. Fijar la autoridad y responsabilidad correspondiente a cada nivel existente dentro de una organización.

3 Puestos. Las obligaciones y requisitos que tiene en concreto cada unidad de trabajo susceptible de ser desempeñada por una persona.

1.5.3 Dirección

Para Koontz (1994) la Dirección administrativa se define como una función de los administradores que implica el proceso de influir sobre las personas para que contribuyan a las metas de la organización y del grupo; se relaciona principalmente con el aspecto interpersonal de administrar.

Según Reyes (1995) dirección es impulsar, coordinar y vigilar las acciones de cada miembro y grupo de un organismo social, con el fin de que el conjunto de todas ellas realice del modo más eficaz los planes señalados. Por lo tanto, comprende las siguientes etapas:

1. Autoridad y mando. Es el principio del que daría toda la administración y, por lo mismo, su elemento principal, que es la dirección. Dentro de este elemento tiene importancia especial el problema de las decisiones.

2. Comunicación. Es como el sistema nervioso de un organismo social, pues lleva al centro director todos los elementos deben conocerse, y de éste las órdenes de acción necesarias hacia cada órgano y célula, debidamente coordinadas.

3. Delegación. es la forma técnica para comunicar a los subordinados, la facultad de decidir sin perder el control de lo que se ejecuta.

4. Supervisión. La función última es revisar si las cosas se están haciendo tal y como se habían planeado y ordenado.

Terry (1992) comentó en relación a la dirección que para llevar a cabo físicamente las actividades que resultan de los pasos de planeación y organización es necesario que el gerente tome medidas que inicien y continúen las acciones requeridas para que los miembros del grupo ejecuten la tarea. Las medidas que se elijan dependen de los miembros particulares del grupo, de la actividad componente por hacer y del criterio del gerente. Entre las medidas comunes utilizadas por el gerente para poner el grupo en acción están dirigir, desarrollar a los gerentes, instruir, ayudar a los miembros a mejorarse lo mismo que su trabajo mediante su propia creatividad. La dirección es una función fundamental de la administración ésta a su vez trata de proporcionar poder estimular o de mantener un ambiente de trabajo en el cual los miembros quieran desempeñarse mejor.

Las actividades importantes de cada función fundamental de la administración en dirección son: Conducir y retar a otros para que hagan su mejor esfuerzo, Motivar a los miembros, Comunicar con efectividad, Desarrollar a los miembros para que realicen todo su potencial, revisar los esfuerzos de la ejecución a la luz de los resultados del control.

1.5.4 Integración de Personal

Koontz (1994) definió integración de personal o recursos humanos. Se entiende como el ocupar y mantener ocupados los puestos en la estructura organizacional con personal competente. Este objetivo se logra al: identificar las necesidades de la fuerza laboral, determinar el número de personas disponibles, reclutar, seleccionar candidatos para los puestos, asignar a los candidatos, ascenderlos, evaluarlos, planear sus carreras, remunerarlos y capacitarlos o desarrollarlos.

Según Reyes (1995) la Integración consiste en los procedimientos para dotar al organismo social de todos aquellos elementos, tanto humanos como materiales, que la mecánica administrativa señala como necesarios para su más eficaz funcionamiento, escogiéndolos, introduciéndolos y buscando su mejor desarrollo. Aunque la integración comprende cosas y personas, lógicamente es más importante la de las personas y, sobre todo, la de los elementos administrativos o de mando. De acuerdo a lo mencionado anteriormente la integración abarca:

1. Selección. Técnica para encontrar y escoger los elementos más adecuados.
2. Introducción. La mejor manera para lograr que los nuevos elementos se articulen lo más rápida y óptimamente que se posible al organismo social.
3. Desarrollo. Todo elemento en un organismo social busca y necesita progresar, mejorar por medio de la capacitación, adiestramiento y la formación del personal.

1.5.5 Control

Según Koontz (1994) comenta la última etapa importante dentro de la administración es el Control que se entiende como la función administrativa que consiste en medir y corregir el desempeño individual y organizacional para asegurar que los acontecimientos se adecuen a los planes. El control implica medir el desempeño con metas y planes; así como mostrar dónde existen desviaciones de los estándares y ayudar a corregirlas.

Robbins (1992) definió el Control como el proceso de monitoreo de actividades para asegurar que se cumplen conforme a lo planeado y corregir desviaciones significativas. En forma específica, es un proceso de tres etapas: medición, comparación y acción administrativa. El control supone que el estándar ya existe, habiéndose fijado en la función de la planeación. El control es importante porque verifica que los objetivos sean cumplidos conforme a lo planeado y asegurar que no se abuse de la autoridad delegada.

Existen tres tipos de control:

El control protoalimentación (hacia adelante) se dirige al futuro y prevé los problemas de antemano.

El control concurrente tiene lugar cuando una actividad se está realizando. el control de retroalimentación tiene lugar después de la actividad.

Un sistema efectivo de control es descrito con las siguientes cualidades: exactitud, oportunidad, ahorro, flexibilidad, inteligibilidad, criterios múltiples y sugerencia de acciones correctivas. Algunos sistemas de control, dada la carencia de varias de estas cualidades, pueden ser en realidad disfuncionales. Pueden estimular a la gente a verse bien en criterios de control y, no obstante, ignorar otras medidas importantes de desempeño y manipular los datos de control para reducir las variaciones del estándar.

Reyes (1995) comentó el Control consiste en el establecimiento de sistemas que permitan medir los resultados actuales y pasados, en relación con los esperados, con el fin de saber si se ha obtenido lo que se esperaba, a fin de corregir y mejorar, y además para formular nuevos planes.

Comprende, tres etapas:

1. Establecimiento de estándares y controles. Porque sin éstos es imposible hacer la comparación, base de todo control, Este paso es propio del administrador.
2. Operación de los controles. Esta suele ser una función propia de los técnicos especialistas en cada uno de ellos.
3. Evaluación de resultados. Esta es una función administrativa, que vuelve a constituir un medio de planeación.

Según Terry (1992) los gerentes siempre han encontrado conveniente comprobar o vigilar lo que se está haciendo para asegurar que el trabajo de otros está progresando en forma satisfactoria hacia el objetivo predeterminado. Establecer un buen plan, distribuir las actividades componentes requeridas por este plan y la ejecución exitosa de cada miembro no asegura que la empresa será un éxito. Pueden presentarse discrepancias, imponderables, mal interpretaciones y obstáculos inesperados y habrán de ser comunicados con rapidez al gerente para que se emprenda una acción correctiva.

Se buscan respuestas a las preguntas: ¿Qué tan bien debe hacerse el trabajo? ¿Qué tan bien se está haciendo?. Esta función de la administración constituye el control.

1.6 Departamentos de una Agencia Naviera

Coronado (1977) en su tesis recomienda y dá a conocer los departamentos necesarios para una adecuada y efectiva administración de una empresa naviera dedicada al transporte de carga marítima, entre ellos:

- Departamento Legal: este se ocupa principalmente del asesoramiento en materia jurídica y en defensa de los intereses de la empresa en cuestiones judiciales o extrajudiciales.
- Departamento de Personal: encargado de la contratación de todo el personal.
- Departamento de Relaciones Públicas: se le asigna el contacto que tiene la empresa con el exterior, con los medios de comunicación.
- Departamento de Solicitación y Tráfico: es el órgano de promoción de ventas de la empresa, consiste en obtener la mayor cantidad de mercadería para transportarla a bordo de los barcos que la empresa tiene.
- Departamento de Reclamos: atiende los pedidos de indemnización de los cargadores, consignatarios.
- Departamento de Operaciones: Organiza y controla la ejecución de los itinerarios de los barcos y mantiene un estrecho contacto con los agentes marítimos en los distintos puertos que recalán los barcos y con los capitales en navegación.
- Departamento Administrativo contabilidad: es el encargado de manejar los fondos de la empresa, recauda y paga sumas de dinero a través del cajero o tesorería; registra contablemente las operaciones, prepara los estados financieros.

1.7 Sistema Marítimo

Coronado (1977) nos indicó la importancia del análisis del sistema de transporte que sirve a carga en contenedores o furgones transportados por servicios navieros de líneas regulares; los servicios de transporte se evalúan según los atributos de costo y nivel de servicio. Costo se define como todo desembolso de dinero incurrido en el movimientos de la carga entre los puntos de origen y destino. Nivel de servicio incluye una serie de factores, como la misma disponibilidad del servicio, tiempo de tránsito, frecuencia, fiabilidad y seguridad de la carga. Es importante dar a conocer como los fletes nos definen las líneas navieras como representantes navieros, agentes navieros, asociaciones de agentes y líneas navieras. Puertos como empresas portuarias, compañías de estiba, organismos e instituciones de gobierno.

Villanueva (1996) indicó que el sistema portuario marítimo nacional de cualquier país es factor determinante para su desarrollo por ser un elemento estratégico en la cadena de transporte que influencia directamente con los costos de los productos; indica a su vez que Guatemala es el primer país en tener funcionando el primer puerto semi-privado a nivel centroamericano: Puerto Barrios. En 1990 este puerto fue dado en usufructo por 25 años a la Compañía Bananera Independiente (Cobigua). Esta compañía reconstruyó el puerto y se encarga de la administración del mismo.

Es necesario contar con una autoridad marítima nacional que supervise, coordine y fiscalice las actividades portuarias y marítimas del país, y que el Estado, a través de este organismo, se limite a ejercer el papel subsidiario que le corresponde según la misma Constitución de la República dejando en manos de la empresa privada la administración de los servicios portuarios. Concluye, con ello se lograría una mayor eficiencia y productividad en la prestación de los mismos, lo que incurriría directamente en los costos del servicio portuario, favoreciendo la economía nacional a través de la importación y exportación de productos a un menor costo y la obtención de una mayor competitividad a nivel internacional, incluyendo el transporte marítimo.

Garrido (1996) comentó en relación a Puerto Quetzal como el primer puerto multipropósito guatemalteco en el litoral Pacífico, que presta sus servicios al transporte marítimo internacional, ubicado en el municipio de San José, departamento de Escuintla a su vez comenta históricamente que en 1980 se inició la construcción del Puerto y el 18

de marzo de 1983 se inauguraron los servicios portuarios, ofrece distintos servicios portuarios, suficiente área para ampliación portuaria y para desarrollo industrial.

1.7.1 Importancia del Comercio Marítimo

Según Recinos (1997) indica la importancia y el origen del comercio marítimo, que ha llegado a ser un bastión importante en la economía de los pueblos. Indica que el auge de las relaciones comerciales internacionales dio origen a que el transporte marítimo adquiriera especial importancia; siendo una de las principales razones la economía que reporta a los comerciantes en el envío de sus mercantes, especialmente de aquellas que por su peso y volumen no pueden ser transportadas por otros medios; a pesar, del desarrollo que ha adquirido el comercio marítimo, especialmente en países desarrollados y del gran impulso que se le ha dado en sus legislaciones.

Fariña (1959) dá a conocer el mecanismo de la responsabilidad del porteador marítimo funciona sobre una base de relaciones económicas y jurídicas derivadas de las actividades del buque en orden a los transportes que realiza. Estas actividades han sido preparadas en una fase preliminar, mediante contratos celebrados para facilitar la movilización de personas o de bienes, a fin de atender a las necesidades sociales y, a la vez, obtener un justo lucro con estos servicios.

1.7.2 Transporte Marítimo

Guitán (1960) define el transporte marítimo como un concepto distinto del tráfico marítimo, aunque se empleen indiferenciadas ambas denominaciones. Actualmente, el transporte marítimo no realiza tráfico ni comercio alguno, en la acepción estricta de estos términos. Antiguamente, y durante la edad Media, el transporte por mar constituyó un verdadero tráfico; mejor dicho, la función predominante era la negociación de las diversas mercancías, llevando ánejo su transporte. El dueño de la nave o representante de la propiedad de los copartícipes - el senyor de la nau o patrón- iba en el barco con los mercaderes. La expedición se realizaba para vender o negociar en otros puertos las mercancías que se porteaban a bordo, unas veces en masa o en común otras como mercancías del patrón y aún se

comerciaba con las encomiendas, que eran mercancías o dinero para traficar con ello y obtener ganancias que a su vez, podían o debían, según lo estipulado, ser invertidas en otros géneros, y cuyos tráficos se confiaban al patrón de la nave o a los mercaderes, o bien a otras personas que iban a bordo, y aún, en algunos casos, a los marinos.

Estas empresas constituían un verdadero comercio marítimo, y el transporte por mar se consideraba mas bien un accesorio del tráfico, que era la verdadera fuente de beneficios. La evolución del tráfico por mar. Entre las ruinas del imperio romano han perecido, como otros muchos valores culturales y materiales, los adelantos que habían realizado la navegación y tráfico por mar, con sus progresos técnicos , su expansión por el mundo dominado por Roma y sus instituciones jurídicas. El tráfico marítimo va perdiendo su carácter limitado local y se activa su funcionamiento lento primitivo; los intereses económicos modificables acrecen en importancia por el intercambio y el transporte que los distribuye y que se extiende progresivamente su radio de acción con el comercio por mar e instituciones coordinadoras de los heterogéneos intereses de los mercaderes de diferentes países.

1.7.3 El Buque

Coronado (1977) expone el buque, como medio de realización del transporte; las personas a su servicio y la empresa que planea y dirige las navegaciones y tráficos integran un conjunto de elementos personales y materiales que alcanzan modernamente una destacada función económica. Las actividades del transporte marítimo tienen una evidente especialización, representan valores económicos de gran importancia, en movilidad constante; están supeditadas a la evolución incesante de los progresos técnicos. Interfieren en sus orientaciones aspectos problemáticos, como son los de las necesidades nacionales, la competencia de los mercados, las medidas proteccionistas, las exigencias de la seguridad de las navegaciones.

El riesgo, siempre latente en la expedición marítima, es una característica trascendente del transporte marítimo. Otra, es la coordinación internacional en numerosos aspectos: seguridad y reglas para la navegación, normas que es preciso observar para diversas clases de transporte, otras para casos de numerosas incidencias y

en evitación de riesgos, para la exacción de responsabilidades, para determinar la competencia de jurisdicciones estatales. El transporte por mar de mercancías aparece vinculado a grandes intereses económicos. El abastecimiento de los propios mercados, la obtención de productos y manufacturas del exterior, la balanza comercial con sus importaciones y exportaciones, es decir, todo el sistema económico de una nación, se encuentra ligado, más o menos directamente, a las facilidades existentes para sus transportes por mar.

En el tráfico comercial marítimo se mueven muy variadas clases de mercancías, viajando independientemente en el mismo buque, con la denominación genérica de carga en general. Se transportan amparadas por el título de propiedad y representativo de cada una de esas mercancías, conocidos con el nombre de conocimiento de embarque, este en sus formas primitivas, es un documento sencillo, considerado únicamente como recibo representativo de las mercancías embarcadas para su transporte. El destinatario de las mercancías es la entidad o persona a quien se dirigen las mercancías, según la póliza o el conocimiento. El consignatario designado es quien debe recoger la mercancía correspondiente a los diversos receptores y realizar la distribución entre ellos de las partidas fraccionadas, que aparecen como una expedición en el conocimiento. El consignatario designado en la póliza o en el conocimiento puede ser consignatario de todo o de parte del cargamento, o bien el propio consignatario del buque.

Estrada (1973) comenta que sobre los buques que los grandes adelantos tecnológicos han permitido que se fabriquen tipos de buques que se adapten mejor a la naturaleza de la carga. En cuestión del transporte marítimo dice, que se considera tradicionalmente como una empresa de mucho riesgo en el mercado libre y hace a su vez un análisis: cuando la demanda de servicio marítimo es superior a la oferta se obtienen grandes utilidades, y cuando ocurre lo contrario se sufre grandes pérdidas.

En relación a la carga en sí, comenta que la diversidad cada vez mayor de los productos que han de transportarse y las nuevas exigencias que se han hecho a los naveros han dado como resultado la contracción de buques de mayor tamaño, más rápidos y especializados, así como el perfeccionamiento de las técnicas de manipulación de la carga.

Couper (1987) da a conocer en su texto la evolución de la manipulación de la carga; desde la década de los sesenta se ha asistido a la mayor revolución en la manipulación de la carga desde la introducción de la máquina de vapor. La manipulación de la carga ha experimentado comenta, un proceso de mecanización tanto en los países desarrollados como en los países en desarrollo, aunque en ambos dicho proceso se ha producido con distinto ritmo.

Da a conocer los nuevos equipos mecánicos de manipulación de contenedores introducidos en numerosos puertos durante los años sesenta y setenta se diseñaron para realizar unidades de carga grande y pesadas y trasladarlas rápidamente a los sistemas de transporte por tierra. Sustituyeron a una parte importante del trabajo manual y agilizaron significativamente todo el proceso de carga y descarga de buques. Posteriormente, las tareas más simples y repetitivas empezaron a ser realizadas por equipos automatizados y no por operadores humanos. Ello permitió una mayor rapidez en el movimiento, apilamiento y retirada de las pilas de los contenedores, lo cual a su vez contribuyó a aumentar la velocidad de la carga y descarga de los contenedores de los buques.

1.7.4 Elementos necesarios de la empresa marítima

Potter (1998) indica que los elementos necesarios de la empresa marítima son: en primer lugar, el empresario, que es el titular de ella y coordinador de todo el complejo constitutivo de la empresa; en segundo lugar, cabe señalar las personas que prestan a la empresa su trabajo: capitán, oficiales, tripulación, personal no embarcado, gerente, empleados y personal auxiliar, como los agentes marítimos en puertos .

La organización de las Agencias en los puertos así como su desenvolvimiento está íntimamente ligada con la oficina principal y las agencias marítimas. Se puede decir que la agencia portuaria funge como un sub-agente especial de la compañía naviera, pues esta agencia tiene prácticamente las mismas atribuciones y obligaciones de la Agencia Naviera.

1.7.5 Sistemas de Transporte

Arbolea (1982) determina y analiza el comercio como fuente que genera riquezas directamente de carácter material pero indirectamente de índole humana y cultural. Es que el comercio intercambia bienes materiales y espirituales trasladando riquezas y ofreciendo la oportunidad durante el transporte para el conocimiento e intercambio de ideas, cultura, lenguas y tecnología.

Para lograr la mejor rentabilidad comenta, en el empleo de los modos de transporte es necesario sistematizarlo, para ello es conveniente calificar, ordenar y administrar los factores del sistema de transporte. Estos factores son:

a) Traslado físico de mercaderías:

- Carga: tipo, volumen y peso.
- Origen y destino,
- Instrumento de transporte disponible (elementos que transportan pero que no tienen tracciones propias: pallets, contenedores, barcasas, remolques de auto transbordo, vagones, etc.),
- Tecnología de transporte disponible (conjunto de elementos físicos que están vinculados con el movimiento de los instrumentos: autoelevadores, grúas, elementos de transbordo),
- Infraestructura vial, ferroviaria, fluvial, marítima y aérea.
- Creación de centros multimodales de transbordo.
- Modos de transporte (marítimos, fluviales, terrestres y aéreos).

b) Soluciones institucionales y de facilitación:

- Estandarización de documentos de comercio y transporte,
- Simplificación de documentación,
- Racionalización de trámites y procedimientos,
- Eliminación de la intervención consular,
- Codificación de productos, lugares, empresas,
- Reducción y coordinación de exigencias aduaneras,
- Simplificación de requisitos sanitarios,

- Mejoras en el tránsito y atención de personas (conductores, personal auxiliar, apoderados, etc.),
- Normalización de elementos de equipo de transporte (pallets, contenedores, barcazas, etc),

c) Apoyo logístico

- Comunicaciones,
- Implementación de la transmisión electrónica de datos,
- Capacidad de control de los desplazamientos, y
- Capacitación de personal.

Salazar (1981) define el transporte de carga comercial como el acto por medio del cual una persona natural o jurídica llamada porteador o transportista, se obliga a trasladar un bien desde un lugar a otro por medio de vehículos de su propiedad o de terceros, comprometiéndose a entregar la cosa objeto del transporte en iguales condiciones a las recibidas en el lugar predeterminado y cobrando por este servicio un precio específico.

A su vez hace mención del transporte por agua como el tipo de transporte que utiliza todas las rutas fluviales tales como ríos, canales, lagos, mares y océanos; dentro de las ventajas se puede comentar el bajo costo y la capacidad para transportar grandes cantidades de mercancías a grandes distancias y como desventajas para el usuario es la lentitud del traslado, se debe embarcar grandes cantidades de mercaderías para que sea rentable y se debe estar cerca de un puerto para tener ventaja del bajo costo.

1.7.6 Contenedores

Arbolea (1982) el contenedor en su condición de unidad de carga con aptitud de elemento de equipo de transporte constituye actualmente, y lo será por largo tiempo, el medio más divulgado y mejor concebido, en cuanto a su ingeniería, para el desarrollo del transporte multimodal mediante la sistematización e integración de los distintos medios: agua (marítimo, fluvial y lacustre), tierra y aire.

El transporte es la actividad principal para presentar un producto final, pues aún en el caso de las manufacturas intermedias, solo constituyen una interrupción del tránsito desde la producción de materia prima hacia el consumidor.

Habla un poco de historia referente a los primeros contenedores; se puede asegurar con un buen margen de precisión que el puntapié inicial del sistema se dio por 1801 cuando un doctor inglés, James Anderson, lanzó una idea de la transferencia diciendo algo así como "Supongan ustedes un tren cuyos vagones fueran todos iguales, cargados con azúcar o mercaderías de peso, apoyados sobre una estructura que descansa sobre dos ejes de cuatro ruedas. Los vagones se desplazan hasta un punto debajo de una grúa que los toma y los coloca sobre un carro que los transportara por el camino hasta su destino". A mediados de ese mismo siglo los pioneros que se movilizan hasta el oeste del territorio norteamericano utilizan los denominados "vanguard cars" que consistían en carros donde lo único que se renovaba era el conductor y los caballos. En este caso se estaban anticipando a los actuales "trailers" y al sistema de "chassis contenedor".

En 1890 se emplean en Estados Unidos y Europa pesadas cajas de madera para el tráfico ferroviario. No se trata de equipos normalizados sino que se construyen de acuerdo a su contenido y se los llama "lift-van". Aunque se emplean en sistema "puerta a puerta" todavía no constituían una herramienta fundamentalmente marítima como en la actualidad. En 1906 empieza Europa a utilizar un recipiente de medida uniformes 18' x 8' x 8' iniciando así una etapa que culminaría en la normalización internacional de 1967.

Arbolea (1982) realiza un análisis del contenedor desde un enfoque técnico y estático. En tal sentido su evolución debió sufrir las vicisitudes propias de todo desarrollo tecnológico basado en la experiencia de los hechos sobre la marcha; es así que a fines de la década del 50 el contenedor era considerado todavía como una especie de super envase y no se esbozaba siquiera la idea de que fuera la pieza clave que permitiría la materialización definitiva del sistema de transporte multimodal. El autor ve el contenedor como un eslabón base en la cadena de transporte, hasta lograr un verdadero sistema integrado de transporte, se hace necesario que éste presente la menor cantidad de variantes en sus características, permitiendo en contraparte la mayor y

mejor adaptación de todos los demás elementos que intervienen en este proceso integrador.

1.7.7 Líneas Navieras

Estrada (1977) hace énfasis en la determinación e identificación de las distintas tipos de navieras que se utilizan a nivel centroamericano, se mencionan las siguientes:

a) Líneas extrarregionales para carga general, de tráfico irregular, condicionado a la existencia de carga en volúmenes apropiados. Consecuentemente es un servicio de rutas indirectas para con la región.

b) Líneas extrarregionales para carga especializada. Son de tráfico regular y de rutas diestras. Unas se especializan en banano, otros en transporte de carga por sistema roll-on-roll-off (sistemas de carga unitarizada con propios medios de locomoción, o sea un contenedor con ruedas para ser remolcado por un cabezal).

Coronado (1977) indicó: Se entiende por empresa naviera o marítima el conjunto de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para explorar una o más buques en el tráfico marítimo. La evolución de la industria naval marca una diferenciación progresiva de las funciones relativas al tráfico naval. La cada vez más acentuada división del trabajo, con respecto al aumento de magnitudes del buque y de la empresa naviera, ha determinado, con la transformación lenta de los procesos económicos y la adaptación de las instituciones jurídicas a aquellos, la atribución de cada función a una persona distinta.

1.7.8 Conferencias Marítimas

Estrada (1977) identifica la importancia y funcionamiento de las conferencias marítimas y las define como agrupaciones de varias compañías navieras que operan en determinadas rutas, siendo su finalidad principal concertar acuerdos para la aplicación de fletes uniformes.

El funcionamiento de una conferencia consiste en:

- a) llevar un control estricto de sus miembros y en un momento dado elimina la competencia que sobrevenga en la ruta de que se trate;
- b) Ejerce control para que no haya competencia entre los miembros, para lo cual trata de uniformar los costos de fletes en común acuerdo, o bien, asigna puertos de estaca en sus rutas, restringe el número de sus viajes o realiza un pacto común de explotación de la carga de un determinado puerto.

Potter (1998). La conferencia Marítima de Guatemala se encuentra conformada por las líneas: Dole, King Ocean, Maerks-Sealand, Seabord Marine y Crowley American Transportation.

Macías (1998). Las conferencias marítimas tienen entre sus ventajas la uniformidad de los fletes así como la estabilidad del servicio prestado hacia los usuarios; a su vez estas cuentan con una serie de desventajas para los usuarios, una de ellas es el nivel de fletes, que se consideran demasiado altos, en lo que influye la posición monopolista de las conferencias, otra es la fijación unilateral del flete, sin considerar si las tarifas reflejan las tendencias del mercado, a su vez la fijación de fletes discriminatorios y el monopolio de los servicios expone al usuario a tomarlos aunque sean obsoletos.

De acuerdo al Código de Comercio de Guatemala en su artículo 794, por el contrato de Transporte, el portador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otros pasajeros o mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario.

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Los constantes cambios en los mercados generan la demanda de gran variedad y mayor calidad de los servicios del transporte. Además, la liberalización del intercambio internacional ha llevado a que la movilización de grandes distancias, en su gran mayoría salvadas por la vía marítima. Se ha observado que muchos países tienen dificultades para competir internacionalmente, debido a deficiencias en el transporte y en la regulación establecida por los gobiernos. Esto da lugar a pensar que la infraestructura de transporte puede convertirse tanto en un cuello de botella que limita el crecimiento de un país, como en una ventaja comparativa que impulse el desarrollo interno.

Es importante considerar que, dentro del costo de las exportaciones, el transporte marítimo constituye una proporción elevada (aproximadamente un 52 por ciento del total de los productos). Esto indica que los efectos en las deficiencias del manejo de carga producen un alza en los precios de las exportaciones e importaciones. Estas distorsionan los precios, causan una desventaja comparativa en relación con países que sí disponen de manejo eficiente.

Actualmente en Guatemala no se cuenta con una guía para administrar y formar una representación de transporte marítimo; es por ello su importancia de determinar como se ve afectada la persona individual que se encuentra interesada en involucrarse en el medio marítimo y su efecto que se tendría al momento de desconocer los procedimientos de su realización y formación.

En Guatemala las navieras que operan son en su mayoría de entidades extranjeras es por ello que estas cuentan con empresas o personas individuales que representan y manejan las agencias de carga, razón por la cual es de sumo interés establecer los síntomas y efectos de su manejo y administración.

Una situación de sumo interés a tomar en cuenta es la situación actual del puerto del Pacífico Puerto Quetzal y de los puertos en el Atlántico, Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla, de ellos es interesante el manejar datos de equipos (grúas), instalaciones, área, patios, muelles, servicios que ofrecen, costos de atraque y descarga

de contenedores; así como la cantidad de mercaderías que se manejan de estos puertos, tanto de exportación como de importación.

En los últimos tiempos en Guatemala se ha contado con un índice muy elevado de robo y atracos de mercaderías en contenedores provenientes de los puertos del Atlántico es por ello interesante el saber cómo y con quién se deben de realizar los traslados terrestres, qué tipo de seguridad utilizar para bajar ese índice de violencia en la travesía de Izabal hacia Guatemala y a su vez la importancia que la naviera le pueda proporcionar al cliente una logística de transporte bien organizada. Las navieras con el afán de no tener problemas con faltantes en su carga han implementado el contar con cabezales propios para transportar los contenedores y así crear un predio bien ubicado, seguro y que cuente con equipo de mantenimiento y reparación especializado en el medio marítimo.

Guatemala es uno de los países que depende en gran parte de las importaciones del extranjero (Estados Unidos) para la comercialización y satisfacción de la demanda de los consumidores, el costo de transporte marítimo de estas mercancías es uno de los factores determinantes para la fijación de precios de los bienes de consumo y a su vez incide directamente en la economía del país determinando la cantidad de bienes que se importan en comparación con la cantidad de bienes que se exportan.

En relación a lo anterior es importante conocer ¿Cuál es el procedimiento legal para la formación y administración de agencias representantes de compañías transnacionales de transporte marítimo en Guatemala?

2.1 OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN

Objetivo General

Proponer una guía funcional en donde se incluyan los procedimientos que se deben realizar para la formación legal y administración de una representación de transporte marítimo en Guatemala.

Objetivos Específicos

-Establecer las funciones operativas de los puertos del Atlántico y Pacífico de Guatemala y su incidencia en el manejo de la carga de exportación e importación así como costos, equipos y facilidad de operación portuaria.

-Identificar cuáles navieras operan en Guatemala dedicadas a la carga comercial así como los costos de transporte marítimo y explicar el motivo por el cual en su mayoría son empresas internacionales.

-Proporcionar información de cantidad y tipo de mercadería saliente o entrante de Guatemala así como los elementos administrativos necesarios para el manejo de una agencia marítima, portuaria y su predio.

-Identificar el personal y departamentos organizacionales necesarios para el adecuado funcionamiento y manejo de una agencia transnacional de transporte marítimo en Guatemala.

2.2 VARIABLES DE ESTUDIO

-Elementos para la formación de una agencia naviera.

-Elementos para la administración de una representación de una agencia marítima.

2.3. DEFINICIÓN DE VARIABLES

Conceptual.

Formación de una agencia representante marítima

“Hace referencia a una serie de pasos y requisitos necesarios para el establecimiento de una organización; se entiende por empresa naviera o marítima el conjunto de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para explorar una o más bloques en el tráfico marítimo”(Scialoja, p47, 1986)

Administración de una representación de una agencia marítima

“Proceso de diseñar y mantener un ambiente empresarial marítimo en el que las personas trabajen juntas para lograr propósitos eficientemente seleccionados”(Koontz, 1994).

Operacional

Formación de una agencia representante naviera

Para esta investigación significa tomar en cuenta la serie de reglas a seguir en base al código de comercio de Guatemala al establecer una empresa dedicada al transporte de carga marítima, se mide con los siguientes indicadores.

-Requisitos Legales necesarios para la formación de agencias representantes de compañías transnacionales de transporte marítimo.

Administración de una representación de una agencia marítima

Significa poner en marcha actividades relacionadas con la representación de una naviera en Guatemala. Se mide con los siguientes indicadores.

- Gestiones administrativas para su organización
- Cantidad de personal necesario.

Servicios requeridos para el funcionamiento operacional de la empresa:

- Predio: *Mejor ubicación
- *Requerimientos legales y administrativos

-Equipos

- *Tipos de contenedores que se manejan en Guatemala
- *Tamaños de contenedores
- *Capacidad de contenedores (peso-volumen)
- *Tipos de chasis utilizados en Guatemala
- *Mantenimiento y servicio a equipos.

-Buque

- *Tipo de Buque (RO/RO, LO/LO), Portacontenedores, Multipropósitos y buques convencionales.

-Elementos de la empresa:

- *Gastos Administrativos (sueldos y salarios)
- *Gastos Operativos (alquiler oficinas, predio de equipos, mantenimiento de equipos, etc)
- *Gastos Financieros y
- *Costos Portuarios

-Puertos

- *Tipo y cantidad de carga entrante y saliente
- *Puertos de Carga y Descarga
- *Autoridades Portuarias
- *Puerto de Santo Tomas de Castilla
- *Puerto Barrios
- *Puerto Quetzal
- *Tipos y costos por servicios ofrecidos en los puertos.

2.4 ALCANCES Y LIMITACIONES

Por medio de información del transporte marítimo (áreas de estudio) en oficinas de puertos, personas en el medio (experiencia), navieras en el sistema, cámaras de comercio e industria; se determinó que es de sumo interés la realización de una guía para ser utilizada como una herramienta tanto administrativa como operacional con la finalidad de tener un panorama más claro de cómo manejar un agenciamiento de una naviera internacional.

La mayoría de las veces es un tanto difícil que organizaciones como los puertos del Atlántico, Pacífico y navieras brinden información a personas particulares para un estudio, afortunadamente el contar con el apoyo y aprobación de algunas navieras que utilizan los servicios portuarios, ayuda a obtener y recopilar información de los distintos servicios y actividades que desempeñan los puertos como puerta de entrada y salida al comercio internacional.

A su vez el manejo y selección de personal para este tipo de empresa así como la logística operativa de contenedores, barcos de una agencia marítima no es difícil de obtener.

La información selectiva como: cantidad y tipo de carga que se maneja de importación y exportación, costos de fletes terrestres, gastos operativos, gastos administrativos y gastos financieros son cifras y datos que no se manejan abiertamente en el medio.

Normalmente, los datos sobre flujos de carga son proporcionados por las Aduanas en toneladas. Sin embargo, los datos que éstas registran no se encuentran disponibles fácilmente así como actualizados. Por otra parte, no se tiene en consideración si la carga es transportada de otra manera que no sea en contenedores. Parece que las fuentes de información apropiadas para obtener estadísticas sobre el flujo de carga con únicamente los puertos.

2.5 APORTE PARA GUATEMALA

El medio marítimo en Guatemala es un medio que se encuentra centralizado entre pocas empresas internacionales, razón por la cual muchas veces la información e historia de las navieras representantes es un tanto escasa y escueta.

De esta forma, el presente estudio está enfocado en la elaboración de una guía para toda aquella persona que tenga interés en resolver las distintas interrogantes que en cuanto a el agenciamiento internacional se dan, es decir dar a conocer los procedimientos que se deben de realizar para la misma así como su administración y los elementos básicos y necesarios. El tema ha sido seleccionado debido a la importancia que se considera tiene para nuestro país, pues este estudio ha llegado a constituir uno de los temas administrativos de mayor uso en el comercio administrativo e internacional.

Si se cuenta con esta guía existiría más interés en el medio y es muy probable que surgieran mayores representaciones de líneas navieras no existentes en el país, esto vendría a beneficiar al usuario con mayores opciones de transporte, costo, servicio y al consumidor final en los niveles de precios.

III MÉTODO

3.1 SUJETOS

Por ser un tema sumamente especializado se utilizó una muestra de expertos en la materia, la que está constituida por los siguientes expertos:

- SEALAND/MAERKS. Ing Rolando Gómez, gerente general.
- SEALAND/ MAERKS. Lic. Victor Benavides, gerente ventas.
- Agencia Náutica Centroamericana ANCSA oficina representante de King Ocean. Ing. James Potter, gerente general.
- ARMAGUA. Lic. Luis Rolando Coronado Conde, gerente general.
- CAT. Lic. Juan Padilla, asesor legal.
- ANCSA. Jorge Writh, gerente operaciones agencia Puerto Barrios y Sto Tomás.
- AGENCIA MARITIMA GLOBAL, S.A. (Dole Ocean Liner). Licda Dalila de Pontaza, gerente.
- CROWLEY AMERICAN TRANSPORT. Lic. Enrique Boerne, gerente de ventas.

Se realizaron entrevistas a los sujetos anteriores, siendo estas personas que han tenido la experiencia de haber participado en la formación y administración de agencias navieras. A la vez se tomó en cuenta las empresas de transporte marítimo con mayor porcentaje de participación en el mercado marítimo de acuerdo a las distintas rutas.

Se recopiló información estadística en la portuaria nacional de Guatemala así como en la cámara de comercio (diagramas de flujo de carga, costos portuarios).

3.2 INSTRUMENTOS.

Los instrumentos escogidos para la elaboración del trabajo de campo fueron entrevistas en base a cuestionarios estructurados (ver anexo I) elaboradas por el autor del presente estudio; con las mismas se trató de recopilar y determinar la información necesaria para la formación y administración de agencias representantes de compañías transnacionales de transporte marítimo, tomando en cuenta que la información proporcionada por los expertos evaluados fue válida y confiable. Se comparó con los documentos legales (registro mercantil, estadísticas, leyes comerciales y marítimas) así como administrativos existentes, se llevó a cabo la guía.

3.3 PROCEDIMIENTO

Para llevar a cabo el presente trabajo de campo se utilizó la entrevista en base a el cuestionario estructurado elaborado por preguntas abiertas. Una vez elaborado el instrumento de recolección de datos con el cual se pretendió encontrar respuesta al problema planteado por medio del análisis de las variables propuestas, se presentó a las personas expertas en la materia. Estos datos posteriormente se compararon con el entorno teórico del asunto en todas sus dimensiones, posteriormente se compararon los resultados de ese estudio con los resultados de la entrevista, en seguida se observó si se cumplieron los objetivos, al final se presentó la guía, las conclusiones y recomendaciones.

3.4 TIPO DE INVESTIGACION.

En lo que refiere a el tipo de investigación se determinó que de acuerdo al planteamiento del problema y al desarrollo del mismo, la metodología de investigación es de tipo descriptiva en donde se tomó los datos relevantes de los sujetos involucrados en la formación y administración de agencias representantes de compañías transnacionales de transporte marítimo en Guatemala así como datos estadísticos recopilados.

IV. RESULTADOS

REQUISITOS PARA LA CONSTITUCION DE EMPRESAS MERCANTILES, CUYO OBJETO PRINCIPAL ES REPRESENTAR A COMPAÑIAS DE TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL

Las empresas marítimas guatemaltecas existentes están organizadas en forma de Sociedad Anónima y como toda sociedad mercantil, deben de seguir los preceptos legales contenidos en nuestro Código de Comercio. La sociedad mercantil constituida de acuerdo a las disposiciones del código e inscrita en el registro Mercantil, tendrá personalidad jurídica propia y distinta de la de los socios individualmente considerados.

Sociedad Anónima es la que tiene el capital dividido y representado por acciones. La responsabilidad de cada accionista está limitada al pago de las acciones que hubiera suscrito.

Después de haber llenado todas las formalidades que exige la ley, la nueva empresa marítima deberá iniciar los trámites ante el propio Ministerio de Economía para clasificar como empresa marítima. Esta empresa deberá llenar los requisitos que están contenidos en el código de comercio vigente, así como los requisitos que para el efecto exige dicho Ministerio, tales como:

1. Solicitud formal del Ministerio de Economía para la clasificación y autorización de la empresa.
2. Certificaciones de la partida de nacimiento de cada uno de los accionistas guatemaltecos que componen el 75% del capital pagado (en el caso de que tengan buques propios).
3. Certificaciones de que sus acciones son nominativas y que están totalmente pagadas.
4. Asimismo deberá comprobar que es Armador, acreditando que tienen buques propios.



A partir del momento en que el Ministerio de Economía resuelva favorablemente la solicitud de la nueva empresa, deberá hacerlo de acuerdo con las realidades de las actuaciones y los claros preceptos de la ley.

LEYES MARITIMAS QUE RIGEN EL MANEJO Y ADMINISTRACION DE UNA LINEA NAVIERA

Guatemala cuenta con una legislación marítima de fomento a la marina mercante Decreto No 26-77, ésta hace énfasis en las organizaciones de carácter particular, que sean armadoras, siempre deben de cumplir con que su capital no sea menor del 75% guatemalteco y que si aquel fuera accionado, dicho porcentaje esté representado por títulos nominativos. Igualmente indica que son líneas nacionales de transporte marítimo las ya organizadas como tales y autorizadas por el ministerio de Economía, siempre que llenen los requisitos que señala el artículo 2 del mismo.

Poseer un capital suscrito no menor de diez millones de quetzales del cual debe estar pagado no menos del 25%, es decir dos millones y medio de quetzales. El 75 por ciento o más de dicho capital pagado y de las ampliaciones deberá ser propiedad de guatemaltecos.

En el caso de Sociedad por acciones, todas las acciones que la empresa emita deberán ser nominativas; presentar la documentación necesaria que compruebe la nacionalidad de los accionistas o de las personas jurídicas que hayan adquirido las acciones y demostrar a satisfacción del Ministerio de Economía que el capital con que han adquirido esas acciones es guatemalteco y no propiedad de extranjeros.

REQUISITOS NECESARIOS PARA ESTABLECER UNA AGENCIA PORTUARIA

Los Requisitos no son a criterio o discreción, existe un procedimiento bien establecido por las autoridades portuarias. Para que alguna persona pueda establecer una oficina o agencia portuaria tanto en el atlántico como en el pacífico son:

- Ser una empresa debidamente registrada en Guatemala como sociedad,
- Proveerle al puerto toda la documentación que ampara que se es una empresa legalmente inscrita en Guatemala,
- Llenar un formulario de establecimiento para brindar servicio de agenciamiento; dentro de esto se declara la razón social, domicilio comercial, se debe dar a conocer a las autoridades portuarias la persona que representa legalmente a la empresa en los puertos, como persona responsable de la estación.

DEPARTAMENTOS Y PERSONAL NECESARIO PARA LA OPERACION DE UNA AGENCIA REPRESENTANTE DE UNA COMPAÑIA TRANSNACIONAL DE TRANSPORTE MARITIMO EN GUATEMALA

Tres áreas muy bien definidas:

1. Area Administrativa: Contabilidad, Recursos Humanos, Auditoria.

En las empresas navieras transnacionales grandes se cuenta con un departamento de relaciones públicas el cual propicia al departamento de ventas que tengan acceso a los grandes contratos transnacionales así como velar por el mantenimiento social e imagen social de la empresa, se cumple con funciones puramente propagandísticas y se participa en eventos de beneficencia.

2. Area Operativa: es como la columna vertebral del manejo de una empresa marítima esta subdividida: en dos grandes área que son:

-La Operación Marina: la cual se refiere a toda la atención del buque y de la carga mientras está en la mar, así como el atracada en los puertos. Es el área encargada de llevar el buque a puerto seguro. El área de operaciones marinas esta comprendida no solo por el personal de tierra, está comprendida también por el capitán del buque, el primer oficial, los tres oficiales de carga, los marineros de cubierta y el ingeniero de maquinas.

-La Operación de Tierra: se inicia desde que los contenedores cruzan el gancho del buque hasta que se deposita en la bodega del cliente, en los casos del transporte intermodal consiste en el servicio hasta el destino final de la carga.

Los marineros de tierra son los que proveen que el buque este en puerto seguro y pueda operar de manera segura.

Esta operación de tierra se sud-divide en tres grandes áreas:

-El área administrativa del trabajo del barco: es la encargada de proveerle de todos aquellos servicios que se necesitan al llegar al país destino, desde el permiso de atraque hasta el momento de entregarle el zarpe, es un área puramente administrativa de gestiones ante autoridades portuarias y navales.

-El área puramente operativa física: es efectuar la descarga y la carga del barco.

-La otra área implica la provisión de todo aquello que sea necesario para llevar la carga a la puerta del cliente. En ésta se involucra la logística de transporte terrestre, la logística de talleres y mantenimiento para la flota (camiones, chassises y contenedor secos y refrigerados); los contenedores, equipos necesitan un mantenimiento muy puntual y sumamente; se debe de establecer áreas de mantenimiento en carretera los cuales permitan llevar un monitoreo periódico de cada dos horas para un chequeo mecánico de los contenedores.

Los talleres con los que se cuentan en los puertos y el taller mecánico base son donde se receptionan todo los contenedores que llegan de los puertos. Se le debe dar un servicio preventivo a los equipos y en algunos casos servicio emergente de reparación con la finalidad de regresarlos a los puertos en buenas de condiciones.

3. Area Comercial o de Mercadeo: es parte primordial del desarrollo de una empresa marítima, el cual está conformado por el Departamento de ventas y el Departamento de atención al cliente; se debe contar con una fuerza laboral que sea extremadamente

profesional, tomando en cuenta que al momento de realizar la ventas se vende un servicio.

El proceso de venta de servicio marítimo inicia desde la primera visita al cliente y finaliza hasta que se realiza la entrega de la mercadería al otro lado del mundo puesta en el lugar, día y hora que el cliente la solicita.

En el área de mercadeo y ventas se cuenta con vendedores los cuales son los que dan la impresión por la empresa en el medio así como la atención al cliente. Los vendedores ejecutan la venta y la gente de atención al cliente le da el seguimiento hasta el punto de obtener del cliente una satisfacción por el servicio que ha recibido, a su vez son los que se preocupan porque el cliente reciba su documentación a tiempo, hacer las facturas a tiempo, notificarle en que momento llega su carga, hacerle los cambios a los documentos por redestinación de la carga; son los encargados de mantener informado al cliente tanto de buenas como de malas noticias así como atrasos en el itinerario en del barco, problemas del puerto con las grúas, atraso en la operación del barco por condiciones climatológicas.

El área comercial comprendida en el área de ventas y mercadeo generalmente es menor por mucho a los grupos operativos en sus dos grandes facetas: el área marina y el área de tierra son los que crean todas las bases y fundamentos posible para que la línea naviera opere, es por ello que requieren de un número de personal mayor, por lo mismo el mayor gasto es el operativo.

GASTOS

Los elementos administrativos conocidos como gastos administrativos, estos siendo sueldos y salarios, gastos operativos conformados por alquileres, gastos de predio y mantenimiento, equipos, gastos portuarios, gastos terrestres y gastos financieros, se limito a no ser incluidos en el presente estudio por razones profesionales solicitadas por los sujetos. Se hará mención de costos establecidos en los reglamentos de ley tales como tarifas y costos portuarios.

REQUISITOS NECESARIOS PARA ESTABLECER UN PREDIO PARA EL MANTENIMIENTO Y REPARACION DE CONTENEDORES

Los requisitos se consideran puramente mercantiles y comerciales, luego de haber cumplido de estar plenamente establecido como persona jurídica o como persona individual.

Se debe que cumplir con las condiciones de trabajo para el trabajador para ser una operación segura que rige dentro de estas terminales que se refiere al apropiado manejo de herramienta, al estado en el que se debe encontrar la persona para manejar maquinaria peligrosa, delicada, acumulación de líquidos explosivos, corrosivos, químicos inflamables, oxidantes, vapores venenosos etc.

En las intimidades que hacen apto un predio, que se consideran son de tipo internas: se necesita contar con un área determinada debidamente cercada con valla perimetral, con cierta altura que esta especificada en los acuerdos de los super cargadores por motivos de seguridad, cuando se inicia a instalar un predio se debe pensar primordialmente como hacerlo seguro, desde el punto de vista de evitar la intrusión de extraños dentro del predio, debido a que todo lo que se encuentra dentro del mismo es propiedad ajena bajo el custodio de la naviera. Parte de hacerlo seguro operacional y funcional es que sea asfaltado de lo contrario se tendrán seis meses que se puede operar en el verano pero en el tiempo de invierno será muy dificultoso que no podrá llegar a lograr los objetivos de una compañía intermodal que es manejar carga de forma práctica, segura y rápida.

Dentro de un predio se debe contemplar que tipo de comunicación se tendrá porque los predios están considerados como puertos de acopio y se han determinado como terminales de paso para la carga, no son áreas de almacenamiento o áreas de estacionamiento, son terminales de paso en donde lo único que se debería de realizar es determinar el estado del contenedor hasta el momento de llegar a un punto determinado, manteniendo las características con las cuales fue embarcado en su origen.

El predio debe de contar con una sección de mantenimiento y talleres que es parte integral de operación, en el caso en el que la carga no se encuentre en las

condiciones adecuadas se debe de estar en la posibilidad de recuperarle su calidad antes de ser entregada al cliente.

El predio debe de contar con una infraestructura de personal que incluye operaciones, mantenimiento y administración que es la gerencia y manejo administrativo del predio; este debe ser suficientemente capaz de poder atender sus necesidades propias siendo estas pagar el agua, luz, teléfono y así poder asegurar que el resto de la operación en el predio este abierto las 24 horas en condiciones seguras, marcar los parámetros de seguridad de evacuación, anti-incendios, terremoto. Estos son elaborados por la parte administrativa del predio; es necesario contar con un gerente de predio porque éste tiene la misma responsabilidad que un capitán de un barco, el cual tiene a su cargo contenedores ajenos bajo su custodia.

Se debe contar adicionalmente con un gerente de operaciones y un gerente de mantenimiento así como sus supervisores.

UBICACION IDONEA PARA UN PREDIO DE CONTENEDORES

Las empresas marítimas en Guatemala buscan para la ubicación del predio de contenedores áreas cercanas a la ciudad capital lo que significa fuera del perímetro urbano, esto obedece a que la mayoría de industrias nacionales se han establecido en la zona industrial que comprende zonas 11, 7, 12, 18 y tendencia hacia el área sur, Villa nueva, Palin etc.

Los predios han ido tomando esa misma característica de irse orientando al sur del país. Se considera que para la ubicación de un predio en esas áreas, la cercanía con nuestros puntos de recepción y entrega de la carga. los accesos viales a las mismas, tomando en cuenta que la mayoría de almacenadoras y almacenes fiscales se han establecido dentro de estas zonas y por lo mismo ha sido esas áreas muy llamativo para el establecimiento de predios de contenedores. A su vez se toma en cuenta el valor de renta y gastos administrativos.

Los puntos estratégicos son zona 12 y Amatitlán y esto se debe a su conexión directa a la salida hacia el sur. Esto obedece a que el comercio de Guatemala a corto plazo esta enfocado hacia Asia ya no a Europa y Estados Unidos como actualmente ocurre; Puerto Quetzal esta localizado geográficamente estratégicamente en medio de América.

Se tiene planeado descentralizar el comercio en Guatemala en la zona central y expandirse al área cercana de Amatitlán por varias razones tal como la planicie geográfica. Todo esto con lleva a un impacto económico grande como lo es el costo, el funcionamiento, la comunicación y las carreteras de acceso.

PREDIO Y EQUIPO DE MANTENIMIENTO

En función de costo, una agencia naviera como tal no se embarcaría en la apertura de un predio para su representado, excepto en el caso en que toda la inversión que se haga sea propia; en el caso de una agencia que consiga la representación de una línea extranjera, no tendría ningún tipo de beneficio tener un predio propio.

Tomando en cuenta que en una agencia los ingresos son derivados de su capacidad de venta, ellos cobran una determinada comisión por cada contenedor que venden o por cada tonelada métrica que le venden y la ponen a bordo de un barco. Toda el área de mantenimiento, acoplo, almacenamiento, distribución excepto que se represente una línea propia traería cuenta la inversión.. De lo contrario como un agente externo ningún predio es conveniente y rentable.

El equipo de mantenimiento y taller de contenedores esta conformado principalmente:

- Taller que se adapte a la entrada de contenedores de 20', 40' , 40'HC y 45'
- Equipo son soldadura autógena y eléctrica así como contar con personal capacitado.
- Equipo especial para lavado y reparación de contenedores.
- Contar con montacargas y herramientas necesarias.

TIPOS, TAMAÑOS Y CANTIDAD DE CONTENEDORES

Dependiendo de que empresa de transporte marítimo sea, varía los tipos, tamaños y cantidad de contenedores a utilizar, no existe un patrón, depende directamente de la carga a transportar.

Por ejemplo:

Cantidad de contenedores: para atender el mercado guatemalteco con un 30% del mercado total, maneja 1557 conts cada semana y 23 contenedores de más tomando en cuenta que estos son utilizados para casos en que sea necesario algún tipo de sustitución (información proporcionada por empresa marítima de Guatemala).

TIPO Cant Contenedores

40'	480
40' HC	310
45'	271
40'RR	170
20'	300
Flat Beds	4
Open Tops	10
Tanques	3
TOTAL	1557

Información proporcionada por empresa marítima de Guatemala.

Para determinar un estimado de la cantidad de contenedores que se maneja tomando en cuenta que 1557conts es el 100% . 300 contenedores son 19 equipos de 20 pies los cuales se manejan dentro del 30% global del mercado naviero total.

Ver los distintos tipos, medidas, peso y capacidad cubica de los contenedores en Anexo F, Anexo G y Anexo H.

TAMAÑO Y CANTIDAD DE CHASISES NECESARIOS PARA INICIAR LABORES EN EL MERCADO MARITIMO DE GUATEMALA

Tomando en cuenta que para el traslado terrestre de contenedores es necesario el uso de chasis, se estima la siguiente tabla:

Inventario Chassis Guatemala

20'	57
*20/40'	6
40'	354
*40/45'	67
45'	8
TOTAL	492

Información proporcionada por empresa marítima de Guatemala.

*20/40 pies Combo es un chasis que tiene un largo total de 40 pies pero acepta que se cargue 1 x 40 pies o 1 x 20 pies o 2 x 20 pies. Tiene Twist locks (seguros) en el medio que permite una caja de 40 o permite 2 de 20 o 1 de 20 no mayor de 12 toneladas en la parte frontal del chasis.

*40/45 pies se le conoce como Strech que significa que crece, se alarga, se estira; la medida original de chasis es 40 pies pero si se frenan los ejes traseros al chasis y se hala, este se estira porque en el medio tiene una extensión y se convierte en un chasis de 45 pies. Este es utilizado independientemente para contenedores de 40 o 45 pies porque tiene las mismas características de peso.

Adicionalmente la medida ideal para las llantas de los chasis en Guatemala es 1000 x 20 en relación a rodamiento, revoluciones por minuto y altura de los puentes.

PUERTO MÁS CONVENIENTE PARA ATRAQUE DE BARCOS TOMANDO EN CUENTA SERVICIOS, COSTO-BENEFICIO Y VENTAJAS

En el Pacífico actualmente se cuenta únicamente con Puerto Quetzal, el anteriormente conocido Puerto San José actualmente es utilizado únicamente como plataforma para descargar mangueras, melaza, lubricantes. El Puerto San José ya no es considerado un puerto según las especificaciones de los puertos de carga marítima.

En el Atlántico se tiene la alternativa de Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla; aunque Puerto Barrios este en manos privadas y sea una administración mucho más eficiente que la de Santo Tomás, operativamente Santo Tomás sigue siendo un puerto más eficiente y sigue siendo el puerto de mayor conveniencia porque partiendo del metraje lineal que ofrecen ambos puertos, Santo Tomás ofrece mucho más espacio de atracaderos (seis muelles, 911 metros), Puerto Barrios ofrece un máximo de 4 atracaderos o muelles, la profundidad en Santo Tomás es mayor tiene 32 pies y en Puerto Barrios 28 y 30 pies en el atracadero principal.

Santo Tomás cuenta con grúa de tierra, Puerto Barrios no cuenta con grúa de tierra porque la estructura del muelle no fue diseñado para trabajar con grúas de tierra. Los patios de almacenamiento en Santo Tomás son 12 veces más grandes que los de Puerto Barrios. Comparten el mismo canal de navegación, la diferencia allí se hace en la instalación misma, Santo Tomás es más ventajoso.

El puerto de Santo Tomás cuenta con seis atracaderos en los cuales es posible atracar 6 barcos simultáneamente ya sean estos de contenedores, graneleros y tanqueros. El atracadero número 6 es para tanqueros, el atracadero número 5 es para los que trabajan en paletas o bobinas (bananeros o papeleros), el atracadero número 4 es para contenedores, los atracaderos número 1 y número 2 son para graneleros y el atracadero número 3 es para ferris o barcos Rol On/ Rol Off que son los que atracan de popa y hacen su descarga a través de rampas.

Ver cálculo de costo portuario Pto. Quetzal Anexo A y B. Calculo de costo portuario Pto Santo Tomás Anexo C y D. (fuente: portuaria nacional).

Ver Diagrama de flujo de comercio internacional en Pto Quetzal, Anexo E y Pto Sto Tomás Anexo F. (fuente: portuaria nacional).

(Los cálculos de costos portuarios y los diagramas de flujo son objeto de revisión periódica, por parte de las autoridades portuarias).

TIPO DE BUQUE

Tomando en cuenta las condiciones macro económicas de nuestro país y el comercio marítimo internacional los buques más utilizados para el transporte de mercadería en el mercado guatemalteco son:

1.El Buque Granelero por ser un país que aún importa y exporta granos: azúcar e importamos en grano todo los fertilizantes para la agroindustria.

2.Buque Tanqueros: los cuales nos proveen de gasolina, diesel y otros productos petroquímicos terminados.

3.Buque Multipropósito o Porta Contenedor, Rol on /Rol off: los cuales tienen la capacidad de transportar contenedores y furgones simultáneamente.

El volumen de carga tiene varios indicadores que lo dan, como por ejemplo: una línea que mueva solamente 30 contenedores semanales no necesita traer barcos con 700 teus (contenedores de 20 pies).

La capacidad de un barco Porta Contenedores podría ser de 750 teus lo cual da 15000 toneladas netas de carga como para capacidad para este tipo de buque esto incluye todo tipo de equipos y en base a este tonelaje se realiza el calculo de costos portuarios.

En relación a la carga, se ha manejado 35% de carga refrigerada contra 65 % de carga seca 9 (Información proporcionada por empresa marítima). En los meses de noviembre, diciembre y enero estos porcentajes se invierten por darle preferencia a la carga refrigerada. Dependiendo de la cantidad de carga que se maneja y las rutas que se ofrecen para cada empresa marítima se determina el número de barcos a utilizar para satisfacer la demanda.

V. DISCUSION DE RESULTADOS

FORMACION LEGAL DE UNA AGENCIA REPRESENTANTE DE COMPAÑIA TRANSNACIONAL DE TRANSPORTE MARITIMO EN GUATEMALA.

El procedimiento legal para la formación legal de empresas transnacionales en Guatemala como primera acción es darle figura jurídica en forma de sociedad anónima y como sociedad mercantil debe seguir los preceptos legales contenidos en el código de comercio de Guatemala en el artículo 14 donde trata sobre la personalidad jurídica, de acuerdo con lo mencionado por Rolando Gómez y se confirma comentando que para la constitución de sociedades, la persona o personas que comparezcan como socios fundadores, deberán hacerlo por sí o en representación de otro, debiendo en este caso, acreditar tal calidad en la forma legal.

De acuerdo con el código de comercio la inscripción de estas sociedades es obligatoria en el registro mercantil bajo los artículos, 333, 334, 337, 338, 339, 341, 351 y mencionado por Martínez (1998), indica que luego del establecimiento de todas las formalidades que exige la ley, la nueva empresa marítima deberá iniciar los trámites ante el propio Ministerio de economía y llenar así los requisitos que están contenidos en el Decreto 26-77 del congreso de la república de Guatemala.

LEYES MARITIMAS

De acuerdo a lo expuesto en relación a las empresas transnacionales establecidas en Guatemala como sociedad deberá formarse por capital reconocidamente nacional y representación empresarial en donde el Decreto de ley marítima 26-77 artículo 1 considera que las empresas nacionales y para tal efecto se indica que el capital suscrito no menor de diez millones de quetzales del cual debe estar pagado no menos del 25 %, es decir dos millones y medio de quetzales debe ser guatemalteco en un porcentaje no menor del 75% y que si fuere accionado, dicho porcentaje esté representado por títulos nominativos; El artículo 6 indica la importancia para Potter (1999) de registrarse en el Ministerio de Economía, así como las rutas en las que tuvieren servicios regulares o itinerarios fijos.

ADMINISTRACION DE AGENCIA MARITIMA

Para la administración y establecimiento de una agencia marítima, los requisitos no son a criterio o discreción, existe un procedimiento establecido por las autoridades portuarias y como administradores Koontz (1994) define a las personas que realizan funciones administrativas de planeación, organización, integración de personal, dirección y control; la administración se aplica a todo tipo de organizaciones. La administración, determina las tareas a realizar, quién las debe realizar, cómo se agrupan las tareas, quién reporta a quién y dónde se toman las decisiones.

La función de planeación contempla definir las metas de la organización como lo son: determinar en donde es más conveniente la ubicación de una oficina portuaria, en Puerto Barrios o en el Puerto Santo Tomás así como planear en donde ubicar el predio de mantenimiento y albergue para los contenedores, qué tipo de carga transportar, qué tipo de barco utilizar, qué personal será necesario para el manejo adecuado; De acuerdo a lo expuesto por Reyes (1995) la planeación consiste en la determinación del curso de acción a seguir, fijando los principios, la secuencia de operaciones y la fijación de criterios, tiempos necesarios para su realización.

Organizar las funciones administrativas en donde se determina qué tarea debe realizarse, quién las tiene que hacer, quién se reportará a quién y dónde deben tomarse las decisiones Robbins (1992). Para la operación de una agencia marítima en Guatemala existen tres áreas: el área administrativa donde se incluye la contabilidad, recursos humanos y auditoria, el área operativa que está compuesta por la operación marítima y la operación de tierra y el área comercial o de mercadeo poco distante de lo que menciona Coronado (1977) en donde recomienda y da a conocer los departamentos necesarios para la adecuada y efectiva administración de una empresa naviera dedicada a la carga, indica el departamento legal, el departamento de personal, el departamento de relaciones públicas, el departamento de tráfico, de reclamos, el departamento de operaciones y el departamento administrativo contable.

La integración para Reyes (1995) consiste en procedimientos para dotar al organismo social de todos aquellos elementos humanos y materiales necesarios para el buen funcionamiento. Se estima que de unos 109 empleados en una línea naviera por lo menos 89 personas conforman el departamento de operaciones, 7 de ventas y el resto es personal administrativo. El 70 % de los gastos y salario se distribuye en operaciones y el 28% restante se divide entre el área comercial, mercadeo, ventas, atención al cliente y la sección administrativa.

Así como contar con suficientes chasis capaces de manejar la cantidad de carga necesaria para Koontz (1994) el objetivo de la integración se logra al determinar el número de personas disponibles, reclutar, seleccionar candidatos para los puestos, asignar candidatos, remunerarlos y capacitarlos.

De acuerdo a lo mencionado por Reyes (1995) Dirección es impulsar, coordinar y vigilar las acciones de cada miembro y grupo de un organismo social, en el medio marítimo se mide en los materiales necesarios para la administración de una agencia marítima como lo es: el tipo y cantidad de contenedores necesarios para un buen desempeño de traslado de carga desde el origen hasta el destino de la misma. Para una empresa de transporte marítimo de acuerdo a su demanda en el mercado es necesario contar con 1557 contenedores cada semana y 23 contenedores de más tomando en cuenta que sean necesarios para algún tipo de sustitución.

La última etapa dentro de la administración es el control Koontz (1994) la cual se entiende como la función administrativa que consiste en medir y corregir el desempeño individual y organizacional. En empresas que se dedican a la prestación de servicios como una línea naviera es muy importante esta etapa de la administración, se toma en cuenta el tiempo de recepción de mercadería, el estado de la carga y la entrega dentro del tiempo establecido, tomando en cuenta el cumplimiento del itinerario de los barcos en el arribo y zarpe de los puertos.

Los Buques como medio de realización del transporte de acuerdo con Coronado (1977) se clasifican de acuerdo a la economía de los países así como del comercio marítimo internacional con el que se cuenta, es por ello que se logra realizar una clasificación de los mismos como los buques graneleros, buques tanqueros y los buques

multipropósitos o porta contenedores siendo estos los más utilizados en nuestro medio marítimo.

La manipulación de contenedores se da en los puertos para el mejoramiento y rapidez del traslado de carga por tierra como una unidad de carga grande y pesada; se dan varios tipos y tamaños de contenedores como lo son los 40', 40' HC, 45' y 20'. De igual forma se clasifican los chasis, estos para el manipuleo de los contenedores, Arboleya (1982) el contenedor en su condición de unidad de carga como elemento de equipo de transporte es y será el medio más útil para el desarrollo del transporte multimodal.

El sistema portuario marítimo nacional del atlántico esta conformado por Puerto Barrios, el cual está en manos privadas (Cobigua), siendo este el primer puerto semi-privado en centroamérica Villanueva (1996), cuenta con cuatro atracaderos y no tiene grúa de tierra. Puerto Santo Tomas sigue siendo el puerto más eficiente y el mayor conveniencia por su mayor espacio de atracaderos, cuenta con seis muelles con un total de 1200 metros así como un calado más profundo que puerto Barrios. A su vez Santo Tomas ofrece capacidad de atracar cualquier tipo de buque.

En la costa del pacífico se cuenta únicamente con Puerto Quetzal, el cual por su posición geográfica presta servicios al tráfico marítimo, principalmente a la cuenca del pacífico, a la costa oeste del continente americano y aprovechando su cercanía con el canal de Panamá, se conecta con el resto del mundo Recinos (1997).

5.1 GUIA PARA FORMACION Y ADMINISTRACION DE AGENCIAS REPRESENTANTES DE COMPAÑIAS TRANSNACIONALES DE TRANSPORTE MARITIMO EN GUATEMALA

Es importante y necesario al momento de pensar y planificar la formación y administración de una agencia representante de compañías transnacionales de transporte marítimo en Guatemala tomar en cuenta una serie de elementos para su buen desempeño y funcionamiento los cuales se expondrán a continuación.

Para la formación de una empresa representante de una compañía transnacional se determina que el tipo de sociedad anónima, es la adecuado para este tipo de sociedades y como toda sociedad mercantil, deben de seguir los lineamientos legales contenidos en nuestro código de comercio de Guatemala en el artículo 14 como una persona jurídica. La inscripción de estas sociedades es obligatoria en el registro mercantil y se rigen por los artículos: 333, 334 , 337, 338, 339, 341 y 351 del cuerpo legal precitado.

La sociedad anónima es la que tiene el capital dividido y representado por acciones. La responsabilidad de cada accionista está limitada al pago de las acciones que hubiere inscrito. La denominación podrá contener el nombre de un socio fundador o los apellidos de dos o más de ellos. El capital autorizado de una sociedad anónima es la suma máxima que la sociedad puede emitir en acciones . En el momento de suscribir acciones es indispensable pagar por lo menos el veinticinco por ciento de su valor nominal. El capital pagado inicial de la sociedad anónima debe ser por lo menos de veinticinco mil Quetzales (Q.25,000.00).

Adicionalmente se designa por sociedad mercantil nueva, aquella que está constituida mediante escritura pública elaborada al amparo del código de comercio en vigente.

Las sociedades cuyas escrituras constitutivas fueron fraccionadas de acuerdo al Código De Comercio, tienen obligación de inscribirse en el Registro Mercantil General de la República, y para el efecto deben llenar los requisitos siguientes:

Requisitos:

1. Formulario de solicitud de Sociedad Mercantil. (Se obtiene en el registro Mercantil).
Dicho formulario debe ser llenado con todos los datos que se piden en el mismo, los cuales los obtienen de la escritura constitutiva. El formulario puede ser firmado por el Representante legal o por Notario o persona interesada en inscribir la sociedad.
2. Adjuntar fotocopia legalizada del testimonio de la escritura constitutiva de la sociedad.

Procedimiento y Trámite de Inscripción:

Presentados los documentos indicados en la sección de recepción de documentos del Registro mercantil, se forma un expediente con su respectivo número de ingreso, con el cual se identificará a la sociedad todo el tiempo que tenga vida jurídica.

El expediente se traslada al departamento de procedimiento de datos con el objeto de obtener el informe respectivo sobre la denominación o derecho a la Razón Social, artículo 26 del Código de Comercio. Seguidamente por medio de conocimiento se traslada al Departamento Jurídico para la calificación que el mismo debe sufrir, el asesor comprueba si la escritura llena los requisitos establecidos en el código de comercio de la siguiente manera:

Para el caso de las sociedades Anónimas, los requisitos comprendidos en los artículos del 86 al 183 del código de comercio y otros que le son aplicables.

Si el Registro Mercantil encuentra la escritura con los requisitos legales cumplidos, se procede a recomendar la inscripción provisional, y con la autorización o el visto bueno del registrador mercantil, se inscribe provisionalmente la cual se realiza así:

- a) Se inscribe Provisionalmente, asignándole No. de registro, folio y libro. (Art. 3441 del Código de comercio, reformado por el decreto 62-95 del congreso de la república).

- b) Se emite el edicto correspondiente para poner en conocimiento público la inscripción provisional, dicha publicación se hará por cuenta del interesado una sola vez en el Diario Oficial.

Efectuada la publicación, el interesado deberá presentar con un memorial dicha publicación, indicando en el memorial, el número de expediente, registro, folio y libro que le fue asignado a la sociedad en su inscripción provisional. La publicación es agregada a su expediente respectivo.

Ocho días después de la publicación, si no existiere Oposición alguna, el Registrador Mercantil autoriza la Inscripción definitiva de la sociedad y sus efectos se retrotraerán a la fecha de la inscripción provisional. (Art. 343 del Código de comercio, reformado por el Decreto 62-95 del congreso de la república).

Para el efecto de la inscripción Definitiva, el interesado deberá presentar en la sección correspondiente de Sociedades Mercantiles, los siguientes documentos:

- a) Fotocopia del nombramiento del representante Legal, debidamente razonado por el registro.
- b) Testimonio o testimonios de la escritura de constitución y ampliación si lo tuviere.

Presentados estos documentos y habiéndose cumplido con los requisitos legales y que la Sociedad no este Condicionada, previo a su inscripción definitiva con algún requisito pendiente, el operador encargado procede a razonar el o los testimonios presentados y elabora la Patente de Sociedad que corresponde, adhiriéndoles los timbres de ley.

Observación Importante: Transcurrido 60 días desde la fecha de inscripción provisional; sin que se hubiere presentado la publicación del edicto, el Registrador ordenará la Cancelación de la Inscripción Provisional. Art. 341 Código de Comercio, reformado por el Decreto 62-95 del congreso de la república.

Posteriormente se deben iniciar los trámites ante el Ministerio de Economía en donde se clasifica como empresa marítima nacional.

Ya inscrita la sociedad anónima en el ministerio de economía se deberá de llenar los requisitos de la Marina Mercante Nacional, que están contenidos en el Decreto 26-77 (Art. 1-10). Sus Reformas al Decreto 1-82, Reformas Decreto 117-84, Reformas Decreto 140-96 y su reglamento al Decreto 26-77.

Usualmente las agencias representantes de empresas transnacionales de transporte marítimo en Guatemala a su vez pueden ser instituidas como Sociedad de Responsabilidad Limitada (Art. 78): es la compuesta por varios socios que sólo están obligados al pago de sus aportaciones. Por las obligaciones sociales responde únicamente el patrimonio de la sociedad y, en su caso, la suma que a más de la aportaciones convenga la escritura social, razón por la cual las empresas transnacionales no optan por este tipo de sociedad.

El capital estará dividido en aportaciones que no podrán incorporarse a títulos de ninguna naturaleza ni denominarse acciones. El número de los socios no podrá exceder de veinte (Art. 79). La sociedad girará bajo una denominación o bajo una razón social. La denominación se formará libremente, pero siempre hará referencia a la actividad social principal (Art 80).

Con los decretos 41-71 y 26-77, ambos del congreso de la república se legisla en relación al fomento de la marina mercante nacional y esto dio lugar a que se constituyera una empresa naviera de caracter estatal y dos empresas con capital privado. Estas tres empresas navieras adquirieron buques mercantes para cumplir con los requisitos de servicios marítimos que solicitan los importadores y exportadores Guatemaltecos.

No obstante que estas empresas navieras, principalmente las de capital privado tenían sus propios buques, dentro del objeto de las mismas se contemplaba también obtener la representación de compañías navieras transnacionales, con las que también podían suscribir contratos de transporte marítimo para cubrir ciertas rutas en forma conjunta.

Estos contratos de transporte se podían suscribir siempre y cuando no existiera conflicto de intereses entre empresas navieras contratantes.

Diferencia entre Empresa Naviera y Agente o Representante extranjero

Empresa Naviera:

1. Posee buques propios y/o arenda buques para explotar rutas marítimas.
2. Emite su propia estructura de fletes.
3. Define el itinerario ruta de los buques.
4. Nombra al agente o representante en el exterior por medio de contratos de agenciamiento y representación.
5. Define su propia política de transporte marítimo así como su administración interna y mercadeo de la empresa.
6. Poder de negociación con otras empresas navieras para explotación de servicios y para celebrar pactos de caballeros.

Agente o Representante extranjero:

1. No cuenta con servicios marítimos propios.
2. Acata las instrucciones recibidas de la empresa naviera principal.
3. Esta sujeta a los itinerarios de la empresa en el exterior.
4. No cuenta con poder de decisión en tarifas de fletes.
5. La política y el mercadeo son definidos por las oficinas principales de la empresa naviera.
6. El agente o representante debe dar cuentas mensuales de ingreso y egresos de la línea, enviado para efecto de liquidación mensual de gastos de puerto y buques para ser aprobadas por la empresa naviera principal.

REGLAMENTO AL DECRETO 26-77 DEL CONGRESO DE LA REPUBLICA

Son líneas Nacionales de Transporte Marítimo las ya organizadas como tales y autorizadas por el Ministerio de Economía, siempre que llenen los requisitos que señala el artículo 2o, del Decreto 26-77.

Las solicitudes de clasificación deberán estar contenidas en artículo 45 y llenar los requisitos siguientes:

- a) Designación precisa de la autoridad quien se dirige;
- b) Nombre, razón social o denominación, nacionalidad, domicilio y demás generales del solicitante; así como el nombre, profesión y domicilio del mandatario, representante legal.
- c) La petición en términos concretos; y
- d) Lugar y fecha de la solicitud y, forma autógrafa del solicitante, mandatario o representante legal.

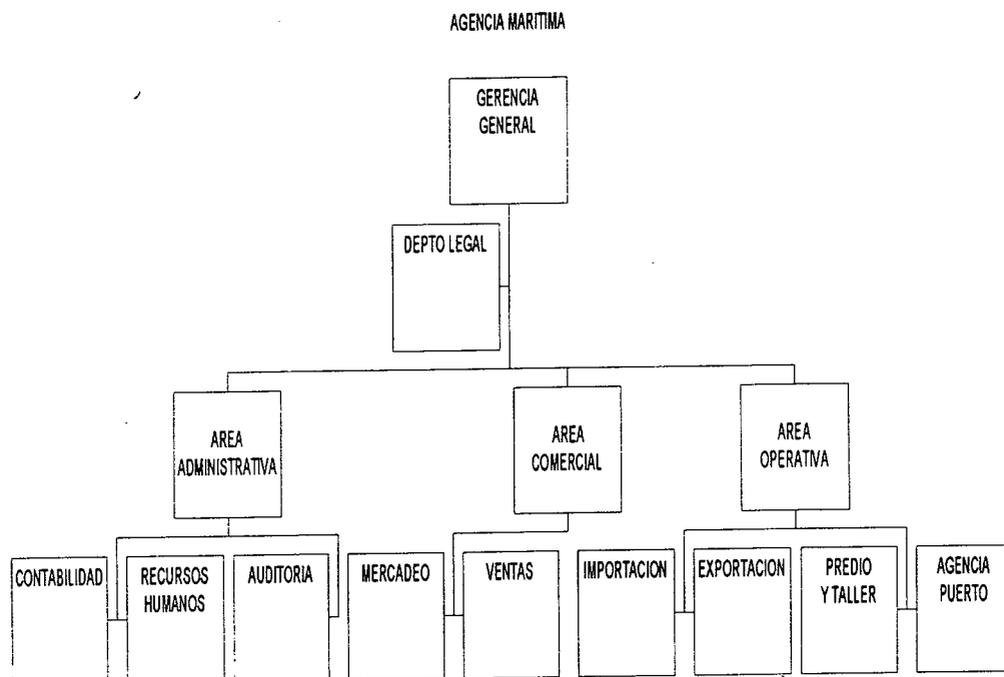
A lo que se refiere lo anterior, deberá presentarse:

- a) Declaración jurada en la que conste que el capital de la empresa es guatemalteco en una proporción no menor del setenta y cinco por ciento (75%).
- b) Documentos que acrediten su condición de empresa armadora; que cuente con barcos propios registrados en Guatemala, con capacidad no menor de 2,000 toneladas y, que navegan con bandera guatemalteca;
- c) La patente de comercio respectiva, copia legalizada de la escritura de constitución de la sociedad, debidamente inscritas en el registro Mercantil cuando se trata de Líneas Nacionales de Transporte Marítimo propiedad del Estado o en que éste tuviere una participación mayor del 50% de su capital.

- d) Poseer un capital suscrito no menos de diez millones de quetzales (Q10.000,000.00) del cual debe estar pagado no menos del 25%, es decir dos millones y medio de quetzales (Q 2.500,000.00). El 75 por ciento o más de dicho capital pagado y de las ampliaciones deberá ser propiedad de guatemaltecos;
- e) Comprobar, mediante certificación del Registro de la Propiedad, que sus barcos hayan sido debidamente registrados.
- f) Para los efectos del registro de rutas deberán indicar las rutas en que tengan servicios regulares e itinerarios fijos, con barcos propios o arrendados.
- g) Será motivo suficiente para que el ministerio de economía pueda cancelar la clasificación de Línea nacional concedida, cuando la totalidad o una parte de 75 por ciento del capital de la empresa deje de ser nacional.

DEPARTAMENTOS Y PERSONAL

Es necesario apuntar que difícilmente la actividad que desarrolla una empresa de navegación será igual a la de otra, por atender distintos servicios marítimos, que puedan incluir transporte de pasajeros, por ser o no propietarios de barcos con los cuales opera en su tráfico. La estructura orgánica y las modalidades funcionales deben necesariamente diferir por responder a exigencias de operaciones diferentes. Sin embargo, por el tipo de empresas que se ha indicado y tomando como base funciones comunes a casi todas; existe un órgano que define la política general, de quien dependen los otros sectores o departamentos de la empresa, los cuales están, distribuidos o ubicados, en el siguiente esquema orgánico que considero el más generalizado:



De acuerdo a lo expuesto se determinó que para el buen desempeño de una empresa dedicada al transporte marítimo es necesario contar con el siguiente personal necesario: El 70% del salarios es de operaciones, 28% se divide entre el área comercial, mercadeo, ventas, atención al cliente y la sección administrativa; ésta última debería de ser en una compañía naviera la más pequeña, no invertir mucho recurso, mucha fuerza de trabajo en esa sección sino suplementarlo por tecnología, actualmente se cuenta con sistemas electrónicos que permiten llevar una contabilidad totalmente computarizada, control de gastos preestablecido; lo que facilita el no tener que realizar tanta contratación y gastar tanto recurso en sueldos para esa área; donde se necesita gastar altos recursos es en el área de ventas y en operaciones que inevitablemente se deben de reclutar personal capacitado y experto en el medio. (información proporcionada por sujetos de estudio).

FUNCIONES Y ACTIVIDADES DE PUESTOS

Tomando en cuenta la identificación de los departamentos y áreas claves para el funcionamiento de una agencia representante de una compañía transnacional dedicada al transporte marítimo en Guatemala, se hará mención de los puestos, funciones y actividades del personal operativo y administrativo:

Coordinador de Ventas

- Revisión de reporte diario de ventas
- Proporcionar tarifas por teléfono
- Recepción de bookings
- Clasificación y sellado de B/L'S
- Ingreso en computadora de reportes
- Actualización de datos en cuentas de los clientes
- Reportar a gerencia de ventas

Ejecutivo de ventas

- Visita y atención a clientes
- Promover el servicio de transporte marítimo
- Resolución de conflictos con clientes
- Seguimiento de cliente nuevos y actuales
- Realización de bookings (reservación de carga)
- Realización de reporte diario de las visitas diarias

Coordinador de exportaciones

- Coordinar retiro y posicionamiento de contenedores en plantas o fabricas de los clientes
- Elaboración de B/L'S finales y enviarlos al cliente
- Coordinar entrega de documentos de exportación
- Asignación de número de B/L a clientes
- Verificar y contar con información en las ordenes de embarque
- Envío de información a oficinas en el extranjero
- Envío de datos finales al puerto de zarpe

Asistente de exportaciones

- Elaboración de cotizaciones
- Recepción de bookings de los clientes
- Clasificación y sellado de B/L'S
- Solicitud de contenedores al departamento de operaciones para su exportación
- Envío de courier con documentos originales a oficina en el extranjero
- Envío de documentación al puerto de zarpe

Coordinador de Exportaciones

- Elaboración, Coordinación y recepción de B/L'S
- Coordinación de movimientos de los contenedores en los puertos de arribo
- Coordinación de traslados de contenedores del puerto a la ciudad capital
- Coordinación de la descarga de contenedores con el predio
- Preparación de documentos para estadísticas

Asistente departamento de exportaciones

- Notificación por teléfono y por escrito a los clientes de arribo de la carga
- Coordinación de documentos de puerto a ciudad capital
- Llevar control de guías
- Elaboración de archivos de nit de clientes
- Envío de faxes a puerto
- Archivo general

EL SISTEMA DE SERVICIOS MARÍTIMOS

Se define a una línea naviera como una corporación que posee (alquila) y opera barcos portacontenedores y contenedores, y que ofrece servicios de embarque a los dueños de la carga con destino internacional. Las líneas navieras publican sus itinerarios y emiten una tarifa de fletes.

Los barcos que transportan contenedores pueden ser del tipo Lift-On/Lift-Off (Lo/Lo), Roll-On/Roll-Off (Ro/Ro), o una combinación de las configuraciones Ro/Lo. Los barcos Ro/Ro y Ro/Lo pueden transportar también furgones (*trailers*) y otras cargas rodantes (automóviles, tractores). Además, en el comercio contenedorizado de la región se pueden encontrar barcos semi-contenedorizados (SC) que son capaces de transportar carga contenedorizada y no-contenedorizada (breakbulk).

En la actividad naviera de línea, los barcos son emplazados y operados en servicios específicos. Un servicio de línea se define como un grupo de barcos que navegan a lo largo de una rotación fija siguiendo un itinerario también establecido. Cada barco recalca en la misma sucesión de puertos cada número fijo de días. Un servicio puede ser caracterizado a través de tres parámetros: los puertos en el itinerario, frecuencia del servicio y tiempo de tránsito entre los puertos. La [Figura 1](#) presenta la relación de líneas navieras participando en el comercio internacional de la región con servicios contenedorizados. La [Figura 2](#) presenta una lista de los servicios que estas líneas brindan y las regiones comerciales que sirven, tal como han sido definidas por las líneas.

Servicios Conjuntos y Alianzas

Una línea puede proporcionar uno o muchos servicios, dependiendo del número de naves emplazadas y las rutas comerciales que escoge servir. Igualmente, un servicio puede ser proporcionado por una sola línea o por varias líneas que establecen un acuerdo de operación. En este último caso, cada línea contribuye con uno o más barcos que estarán emplazados en lo que se denomina *servicio conjunto*. El acuerdo común entre las partes es esencialmente un acuerdo de repartición de espacios; cada miembro obtiene espacios en los barcos de los socios a cambio de espacios en su barco. Algunas veces, existen

miembros que no aportan barcos pero que participan del servicio conjunto al alquilar espacios.

Una reciente tendencia mundial es que las líneas se asocien y formen *alianzas*, donde los miembros operan varios servicios conjuntos.

	Abreviación	Línea Naviera
1	CCNI	Compañía Chilena de Navegación Interoceánica SA
2	CGM	CGM
3	CHL	Consortium Hispania Lines
4	Cncr	Concorde Shipping
5	Cntl	Conti-Lines NV
6	Cowl	Crowley American Transport
7	CSAV	Compañía Sud Americana de Vapores
8	C-Y	Cho Yang
9	Dmco	D'amico Società di Navigazione SpA
10	Dole	Dole Ocean Liner Express
11	DSR	DSR-Senator
12	Ecud	Ecuadorian Line
13	Ever	Evergreen Marine Corp
14	FMG	Flota Mercante Grancolombiana
15	G-W	Great White Fleet
16	H-L	Hapag Lloyd
17	HMM	Hyundai Merchant Marine
18	Hrsn	Harrison Lines
19	H-S	Hamburg Sud
20	Hyde	Hyde
21	Kent	Kent Line
22	King	King Ocean Service
23	Kirk	Kirk Freight Line
24	Lsr	Laser Lines
25	Lyks	Lykes Lines
26	Mrb	Maruba SCA
27	Mrsk	Maersk
28	NCS	New Caribbean Service
29	Ndl	Nedlloyd Lines
30	Nrdn	Nordana Line
31	Ntwr	Network Shipping
32	NYK	Nippon Yusen Kaisha
33	Rckm	Rickmers Linie
34	Sbrd	SeaBoard
35	Sld	SeaLand
36	Slym	Solymer
37	S-M	SeaLand Maersk
38	TMG	Transportación Marítima Grancolombiana
39	TMM	Transportación Marítima Mexicana
40	Vncr	Venacribe
41	Zim	Zim Israel Navigation

Figura .1 Relación de Líneas Operando en Centroamérica
Fuente: cámara de comercio Guatemala

Figura .2 Relación de Servicios Contenedorizados Emplazados en Centroamérica.

Línea Naviera	Servicio
Cho Yang	Round-The-World (Eastbound/Westbound)
Comp. Sud Americana de Vapores	US East Coast / South America West Coast
Concorde Shipping	US Gulf / North Central America
Crowley American Transport	US East Coast / South Central America US Gulf / Central America Florida / Central America Intra-Caribbean Feeder
Dole Ocean Liner Express	US East Coast / Honduras / Costa Rica Gulf US / Honduras Gulf US / Honduras / Guatemala Port Everglades / North Central America Central / South America / Antwerp Central / South America / Hamburg
Evergreen Marine Corp	Caribbean Interport Service Caribbean-Miami Interport Service Round-The-World (Eastbound) Round-The-World (Westbound)
Great White Fleet	US East Coast - Gulf / North Central America
Kent Line	Canada / US East Coast / Caribe Caribe Feeder
King Ocean Service	Port Everglades / Costa Rica
Maruba SCA	ECSA / WCSA / CAM / USWC
Nedlloyd Lines	Gulf / CAM / ECSA (UCASA) Caribbean Feeder (SOUCAR) Asia / Panama / USEC (PACENA)
Network Shipping	South Central America / US East Coast North Central America / Gulf Caribbean Coast SA / South Central America / Florida South Central America / Europe
New Caribbean Service	North Europe / Caribbean North Central America / Kingston Feeder
Nippon Yusen Kaisha	Far East / CAM (Margarita Express)
Nordana Line	Mediterranean / Latin America / USA US Gulf / Latin America
SeaBoard	South Florida / North Central America South Central America
SeaLand Maersk	South Central America North Coast / Caribbean North Central America Service Florida / Central America Service West Coast / Central America Services US East Coast / West Coast South America Europe / US / Far East (Pendulum Westbound) Far East / US / Europe (Pendulum Eastbound)
Solymar	Everglades / Cortes
Transportacion Maritima Mexicana	CAM / Mexico (CAMEX) Far East / US

Fuente: cámara de comercio Guatemala



Figura 3 presenta las relaciones entre las rutas de comercio, patrones de servicios marítimos y opciones de transporte para el comercio de Centroamérica con Europa Norte y Asia.

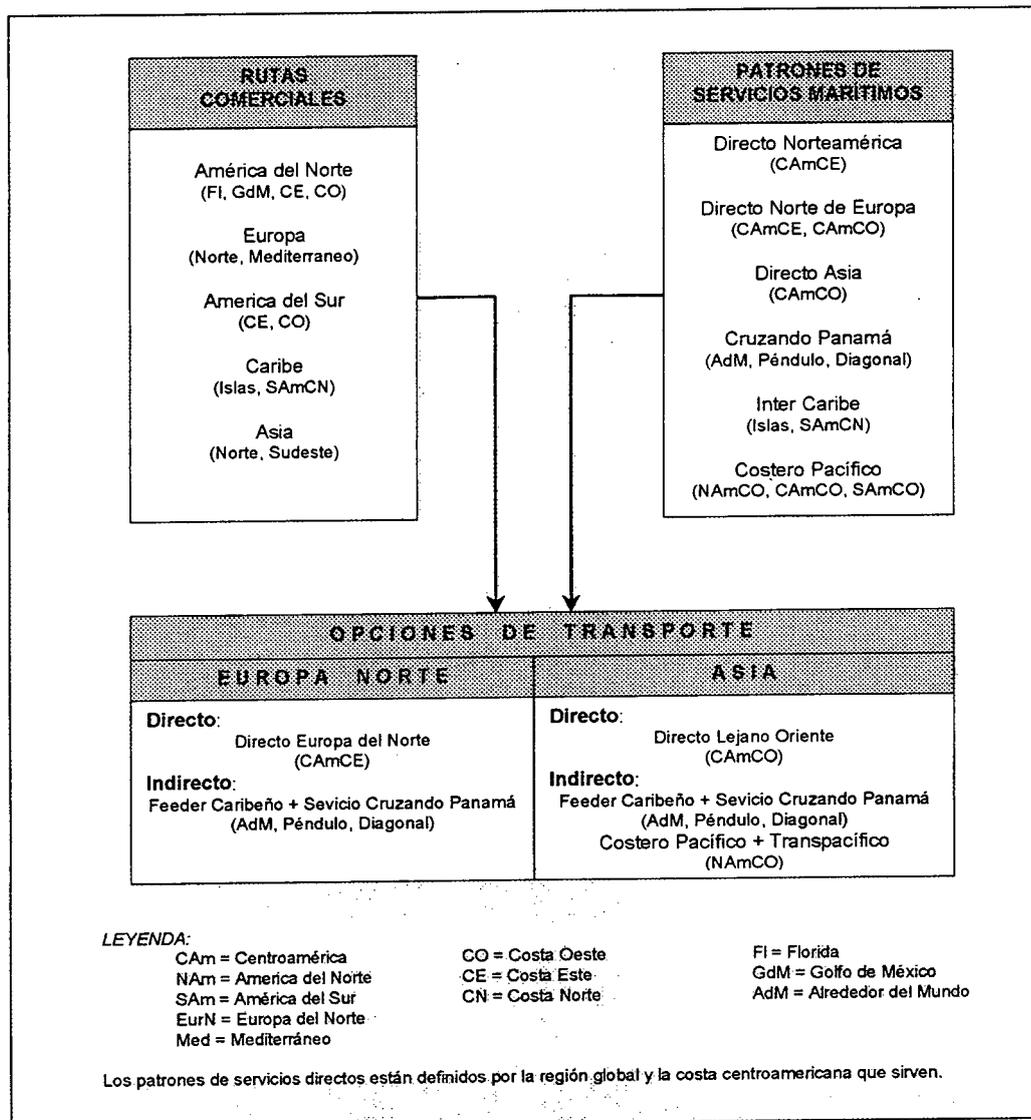


Figura .3 Rutas Comerciales, Servicios Marítimos y Opciones de Transporte
Fuente: portuaria nacional

Categorización de Líneas Navieras

En términos de su alcance comercial general, las líneas navieras que sirven Centroamérica pueden categorizarse en:

- **Líneas Regionales** -- las líneas que se concentran principal en el comercio con las Américas, incluyendo el Caribe y Centroamérica. Los servicios proporcionados por estas líneas son normalmente directos, conectando una subregión de Centroamérica con Estados Unidos, a través de un puerto en Florida del Sur o el Golfo de México.
- **Líneas Globales** -- las líneas que se concentran principalmente en el comercio mundial, comprendiendo las rutas principales este-oeste entre América del Norte, Europa Norte y el Lejano Oriente. Estas líneas sirven Centroamérica principalmente a través de servicios feeder, usando centros de transbordo regional no necesariamente localizados en Centroamérica.
- **Líneas Bananeras** -- las líneas que se concentran principalmente en el transporte de bananos en la dirección norte, principalmente a América del Norte y Europa. Estas líneas ofrecen servicios a otro tipo de carga usando la disponibilidad de espacio en la dirección sur, además de alguna capacidad limitada en la dirección norte.

EVOLUCIÓN Y TENDENCIAS DE LAS LÍNEAS

Líneas regionales

Las líneas regionales se especializan en el comercio a los EE.UU., principalmente en la ruta de comercio corta y densa con Florida del Sur. Las líneas principales en esta categoría incluyen: Crowley American Transport, SeaLand, Seaboard Marine y King Ocean. Existen también varias líneas regionales más pequeñas sirviendo regiones fuera de los EE.UU. Por ejemplo: Solyman Lines, Kent Line, Maruba Lines, Consortium Hispania Lines, Concord Lines, etc. El New Caribbean Service (NCS), anteriormente Carol,

también puede considerarse un servicio regional proporcionado por un consorcio de 6 líneas europeas globales y líneas sudamericanas.

Servicios Intermodales

Casi todas líneas navieras proporcionan servicios intermodales. Es decir, a través de su agente local, normalmente toman responsabilidad tanto del transporte marítimo como terrestre. En caso de la carga de exportación, la línea envía un contenedor vacío al punto interior (por ejemplo, el almacén o lugar de embalaje o empaquetamiento) para ser llenado y luego regresa al puerto. En el caso de importaciones, la línea envía el contenedor lleno desde el puerto al punto final de entrega en el interior, donde el contenedor se vacía y se devuelve al puerto o a un depósito regional.

La ventaja del sistema intermodal es su eficacia en el control del uso de equipos y coordinación de modos de transporte, que tiende a reflejarse en un mejor servicio para el usuario. La desventaja es que extiende el control de las líneas sobre el sistema de transporte a expensas de otros participantes del mercado de servicios, además de ser un servicio mas caro, en términos comparativos.

ESTRUCTURA DE LOS FLETES

El análisis de los fletes cobrados por las líneas navieras es una proceso complicado debido a la existencia de un gran volumen de fletes diferentes que varían por cada transportador, mercancía, el método de embarque (bolsa, paletizado, granel, etc.), volumen y frecuencia de embarque, y también por la dirección de embarque (rumbo Norte o rumbo Sur). Debido a que los fletes se cotizan típicamente "todo incluido", se consideró importante analizar cada uno de los componentes de la estructura de esta modalidad para identificar mas precisamente las tendencias usadas por las líneas navieras que sirven la región cuando fijan sus precios.

La estructura tarifaria incluye cuatro categorías básicas. Estas son: (1) El flete marítimo básico desde el puerto de origen al puerto de destino, (2) Sobrecargos relacionadas a los puertos (frecuentemente identificadas como recargos) de origen y

destino, (3) Cobros relacionados con las naves tales como combustible ("bunkering"), y (4) Cobros por conceptos administrativos frecuentemente referidos como "cargo por documentación" o relacionados al procesamiento de los manifiestos de carga.

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LAS CONFERENCIAS DE LÍNEAS NAVIERAS

Han habido tres conferencias relevantes a la evolución de fletes marítimos en la región: *EE.UU./Central American Liner Association*, referida como CALA; *Latin America Steamship Services Association*, referida como LASSA; y *Central America Discussion Agreement*, referido como CADA.

CALA se estableció a mediados de la década de los años ochenta y se desbandó al final de 1993. La erosión de fletes anteriormente descrita comenzó en 1991 y, probablemente, llevó a los miembros más grandes de la conferencia, tales como Crowley, Sea-Land, y Maersk, a que cuestionaran la utilidad de permanecer en ella.

LASSA se formó en 1994 por seis transportadores (Maersk, Sea-Land, Crowley, Seaboard Marine, King Ocean Services, y Tropical Shipping) y se desbandó después de un año debido a la continua reducción de fletes por algunos de sus propios miembros. Los transportadores independientes, tales como Kent Lines, y los transportadores de fruta (Dole, Great White Fleet, Central America Freight), continuaban ejerciendo una presión competitiva considerable que se reflejaba en una constante reducción de fletes. Esta erosión continua hizo que los miembros de la conferencia concluyeran nuevamente que su organización no era de utilidad alguna si es que no se llegaba a incluir, de alguna forma, a todas las líneas sirviendo la región.

CADA se estableció en Agosto de 1995 con el propósito de discutir o consultar entre sus miembros el desarrollo de un consenso en como servir y estabilizar el comercio en la región y permitir, a su vez, que sus miembros "accionen libremente dentro de un ambiente competitivo". Los miembros actuales de CADA son: Seaboard Marine, Crowley, Dole, Sea-Land, King Ocean, Maersk, y Network Marine. En Abril de 1997, Great White Fleet decidió retirarse del acuerdo, aduciendo que "pertenece a

CADA no estaba sirviendo los intereses de Great White Fleet ni de sus clientes en lo que ellos consideran la forma más beneficiosa” (World Wide Shipping, Abril 1997). Este hecho ilustra que las presiones competitivas siguen forzando a algunas líneas navieras a desarrollar estrategias independientes, y que el mercado de servicios marítimos sigue siendo influenciado por las líneas independientes y “bananeras”.

La secretaría denominada *Associated Conferences Secretariat Inc.*, basada en Hollywood, Florida, es la actual organización que administra la conferencia. Esta organización ha administrado anteriormente los acuerdos LASSA y CALA, previamente mencionados, y sirvió como fuente secundaria de información sobre evolución histórica de fletes de mercancías seleccionadas.

SISTEMA MARITIMO

El sistema de transporte marítimo abarca un rango de medios de transporte, equipos y actividades relacionadas, que hacen posible el transporte de carga entre puntos hacia/desde puertos en regiones globales.

El costo de transporte total incluye los cargos incurridos por los dueños de la carga y consignatarios en la *red de transporte* que está normalmente compuesto de tres eslabones: transporte marítimo, puerto y transporte terrestre:

Los Componentes Principales del Sistema Marítimo

El sistema de transporte marítimo consiste de los siguientes componentes:

- **Regiones de Comercio** -- las regiones mundiales que comercian con Guatemala;
- **Puertos** -- los puntos de entrada/salida a través de los cuales la carga fluye hacia/desde Guatemala desde/hacia las regiones de comercio;
- **Rutas de Comercio** -- las rutas que conectan las regiones mundiales con Guatemala;

- *Flujos de Carga* --los flujos a lo largo de las rutas de comercio, normalmente agrupados por principales productos (siempre y cuando la información se encuentre disponible); y
- *Servicios Navieros* -- las líneas navieras y sus servicios para transportar la carga que fluye a lo largo de las rutas de comercio.

Típicamente, una ruta completa involucra tres nodos: dos nodos extremos y un nodo del puerto; y dos eslabones: uno para conectar el interior de Guatemala por la vía terrestre y el otro para la conexión marítima.

Regiones y Rutas de Comercio

Las rutas de comercio generalmente son definidas por las dos regiones que participan en el comercio.

- *América del Norte* - que incluye 4 subregiones: Florida del Sur, Costa del Golfo de México, Costa Oeste, Costa Este, Canadá y México

Centroamérica se divide por costa (del Atlántico o Caribe, y del Pacífico) y por países. Sin embargo, en términos de patrones de servicios marítimos, las líneas navieras tienden a dividirla en dos subregiones: Centroamérica Norte, que incluye Guatemala, Honduras, Nicaragua y Salvador; y Centroamérica Sur, que incluye Costa Rica y Panamá.

Flujos de Puerto-a-Puerto

Cada subregión con la que comercia Centroamérica está dividida en puertos. El criterio principal para la división en regiones y subregiones es el patrón que siguen las líneas navieras en sus servicios. Por ejemplo, Florida Sur, una subregión de América del Norte, incluye 2 puertos principales: Miami y Port Everglades

Un ejemplo relacionado se da en la costa del este de Guatemala, donde se localizan 2 puertos principales en una gran proximidad: Santo Tomás y Barrios. El flujo puerto-a-puerto entre la costa del este de Guatemala y Florida del Sur puede incluir la combinación de flujos entre Santo Tomás/Barrios, por un lado, y Miami/Everglades, por el otro.

Flujos de Punto-a-Punto

Para los países que tienen puertos en el Atlántico, la mayoría del comercio se origina y termina en el interior y requiere transporte terrestre, factor que, generalmente, aumenta considerablemente el costo y el tiempo del servicio.

INDICADORES DE FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA MARITIMO

El indicador principal del funcionamiento del sistema de transporte marítimo es el “flete total” por transporte. Este indicador se calcula multiplicando el número de unidades de flujo de carga que el sistema mueve por el costo unitario de los servicios de transporte dados. De acuerdo con las definiciones anteriores esto incluye:

- **Unidades de Carga** – el contenedor, definido según la longitud, tipo y la carga dentro de él (por ejemplo, un contenedor reefer de 40’ con melones);
- **Costo Unitario (Fletes)** – el costo por el transporte de carga a lo largo de toda la ruta; y
- **Costo Total del Sistema** --la multiplicación de los factores anteriores.

Algunas líneas navieras o sus agentes locales ofrecen fletes sobre la base de servicios punto-a-punto (fletes intermodales) que abarcan la cadena entera de transporte. En la mayoría de los casos, sin embargo, los fletes son cotizados puerto-a-puerto y son uniformes dentro de una subregión (e inclusive dentro de una región). El flete marítimo puerto-a-puerto para los servicios de línea incluye, usualmente, la mayoría de los costos portuarios. Sin embargo, algunos de los costos portuarios son pagados separadamente por los dueños de la carga y deberían ser tomados en consideración al calcular el costo total por el uso del sistema de transporte.

EMPRESA PORTUARIA NACIONAL SANTO TOMAS DE CASTILLA

Ubicación Geográfica

La empresa portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, está ubicada en el municipio de Puerto Barrios del departamento de Izabal, en la región nororiental de la república de Guatemala, siendo hasta ahora la empresa portuaria más importante del país. Esta situada en la Bahía de Amatique en el mar de las antillas a 15 grados y 42' de latitud norte y a los 88 grados y 37' de longitud oeste. Su ubicación geográfica esta determinada por las condiciones naturales del lugar, al abrigo de los vientos huracanados del Caribe, por la protección que le brinda el cabo Tres puntas y el arrecife coralífero denominado Lengua de Buey.

Las aguas del puerto son tranquilas, profundas, sin fuerte corrientes y libres de arrastre de ríos caudalosos, por lo que no requiere de grandes inversiones en defensas como rompe olas. La profundidad máxima en la bahía es de 18 metros, la temperatura máxima en la zona es de 33 grados C, la precipitación pluvial máxima es 559 mm. Y la mínima de 49.6 mm, la humedad relativa es de 80% y la salinidad de 2.35%. La marea tiene una variación entre 30 y 50 centímetros; el oleaje, las corrientes, el desplazamiento, la sedimentación y erosión de materiales son insignificantes. El puerto dista de la ciudad de Guatemala a 295 Kilómetros.

Marco Legal

La Empresa Portuaria Santo Tomás de Castilla es una entidad descentralizada del Estado que, de acuerdo a su naturales y fines, goza de autonomía para operar, dotada de personalidad jurídica, con capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones.

Organización

Actualmente se organiza en el nivel superior jerárquica con un interventor, quien es la autoridad máxima y representante legal de la empresa, un Administrador General y un Subadministrador. Para fines administrativos y operativos cuenta con una Secretaría General y cuatro direcciones. Además, cuenta con asesoría en el campo financiero, jurídico y desarrollo portuario. Para el control interno se cuenta con Auditoría Interna.

Capacidad Operativa

La capacidad instalada en infraestructura y equipo portuario consistente fundamentalmente en un muelle tipo marginal con una extensión de 914 metros lineales distribuidos en seis puestos de atraque que son utilizados para atender barcos convencionales de carga general, barcos de graneles sólidos, de contenedores y furgones, así como un puesto de atraque exclusivo para atender cargas líquidas.

El canal de acceso de navegación, dársena de maniobra y zona de fondeo está dragado a una profundidad de 11 metros con tolerancia de 0.60 metros.

Para el manejo de la carga se cuenta con patios descubiertos con capacidad para almacenar el movimiento actual de contenedores y furgones y el crecimiento de los próximos diez años. Además, cuenta con bodegas techadas para el almacenaje de carga en general.

Los servicios que presta actualmente la Empornac son: descarga, transferencia, despacho, recepción, almacenaje, muellaje, practicaje, suministro a las naves y arrendamiento de terrenos y bodegas.

La Intervención de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, ha desarrollado su actividad enmarcada dentro del programa de Gobierno, impulsado por el presidente constitucional de la república de Guatemala, para lo cual ha generado una serie de estrategias que tienden a modernizar la empresa y hacerla competitiva en el mercado marítimo internacional. Dentro de las acciones consideradas relevantes durante su gestión, se destacan las siguientes:

En el área técnica se han desarrollado programas que permiten mantener en condiciones adecuadas de servicio toda la maquinaria y equipo con que cuenta la Empornac, complementando con la sistematización del control de existencia de repuestos.

En los sistemas operativos se han efectuado cambios cualitativamente importantes, con el propósito de mantener un adecuado control de la operación de recepción, transferencia, despacho y almacenaje a través de sistemas computarizados.

El incremento en el movimiento de la carga ha obligado a la Empornac a presentar nuevas alternativas de servicios a los usuarios. De esa cuenta, se han

autorizado a empresas privadas, la prestación de servicios de estiba y el servicio de grúas para la carga y descarga.

Distribución del Comercio que Fluye por Santo Tomás

La exportación de contenedores a través de Santo Tomás se dirige principalmente a América del Norte (78.4%), de la cual una proporción mayor va hacia el Golfo de México (48.1%), seguido por Florida del Sur (27.8%). Europa Norte sólo cuenta con una porción relativamente pequeña (8.5%). La importación tiene una distribución muy similar, con América del Norte con el mayor porcentaje (81.2%), y el Golfo de México con una posición dominante (48.2%), seguido por Florida del Sur (32.3%). La importación desde Europa Norte es mucho más pequeña (8.4%). El comercio con las Islas Caribeñas es similar a Europa Norte en términos de importaciones pero mucho más pequeño en cuanto a exportaciones. Interesantemente, no se reporta ningún movimiento de mercadería a/desde el mencionado comercio con Asia y la costa oeste de América del Norte. (Información proporcionada por el puerto 1999).

EMPRESA PORTUARIA QUETZAL

Puerto Quetzal es el primer puerto multipropósito guatemalteco en el Pacífico, que presta sus servicios al transporte marítimo internacional. Por su posición geográfica presta servicios principalmente a la cuenca del Pacífico, a la costa Oeste de Continente Americano y el canal de Panamá con el resto del mundo.

Ubicado en el Kilómetro 98, autopista escuintla - Puerto Quetzal, Escuintla

Organización

La empresa Portuaria Quetzal fue creada como una entidad estatal, descentralizada y autónoma, con personalidad jurídica propia y capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones. (Ley Orgánica, Artículo 1o).

Servicios que se prestan

a) Al Buque

- Derecho de puerto
- Ayudas a la navegación
- Fondeo, Practicaje, remolcaje estadia
- Amarre y desamarre, suministro de agua

c) A la Carga

- Descarga y Carga
- Transferencia, Despacho, recepción
- Muellaje
- Almacenaje

d) Otros Servicios

- Movimientos internos de contenedores
- Movimientos a bordo
- Vaciado y llenado de contenedores
- Suministro de energía eléctrica.

Distribución del Comercio que Fluye por Quetzal

El comercio que fluye a través de Quetzal es diametralmente diferente al de Santo Tomás. La exportación es principalmente dirigido a la costa oeste de América del Norte (53.3%), con la subregión del noreste de Asia en el segundo lugar (21.7%). La importación se enfoca más en Asia, con la subregión del noreste de Asia siendo la dominante (42.0%); la costa oeste de América del Norte es segunda (36.5%). No hay comercio con Florida o la costa este de América del Norte, aunque hay un comercio limitado con el Golfo de México. (Información proporcionada por el puerto 1999)

Figura 4 Estadísticas de Productos Principales de Exportación (toneladas métricas). Fuente: cámara de comercio Guatemala.

Producto	Puerto	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Ajonjolí	Cortés	2,059	915	1,493	841	486	215
	San Lorenzo	427	891	1,113	845	1,134	1,024
	Santo Tomás	32,877	30,592	31,932	25,817	27,643	24,223
	Total	35,363	32,398	34,538	27,503	29,263	25,462
Bananos	Barrios	nd	nd	nd	287,694	430,441	405,557
	Castilla	212,502	248,230	180,278	209,937	216,372	255,310
	Cortés	508,044	529,378	527,293	303,532	415,244	491,528
	Limón	nd	1,654,220	1,833,968	1,904,347	1,991,689	1,829,385
	Santo Tomás	273,484	355,265	230,494	275,038	284,051	326,272
Total	994,030	2,787,093	2,772,033	2,980,548	3,337,797	3,308,052	
Café	Cortés	84,013	106,822	91,223	91,991	102,749	116,254
	Limón	nd	122,056	109,844	82,808	80,682	103,010
	Santo Tomás	185,158	211,422	237,944	204,191	223,905	275,252
Total	269,171	440,300	439,011	378,990	407,336	494,516	
Frutas	Castilla	53,339	56,563	68,372	60,875	55,769	47,321
	Cortés	57,664	70,668	79,848	85,425	96,186	90,749
	Limón	nd	19,908	16,756	25,987	32,796	34,439
	Santo Tomás	47,468	52,280	59,295	66,706	59,815	60,394
Total	158,471	199,419	224,271	238,993	244,566	232,903	
Hortalizas	Cortés	11,030	14,357	14,611	15,579	17,398	14,269
	Limón	nd	19,908	16,756	25,987	32,796	34,439
	Santo Tomás	59,844	57,117	64,085	71,116	65,053	63,923
Total	70,874	91,382	95,452	112,682	115,247	112,631	
Madera	Castilla	20,562	177	234	6,750	3,757	6,411
	Cortés	56,604	81,472	103,771	87,961	74,579	74,073
	San Lorenzo	27,833	30,909	40,300	39,054	31,625	18,605
	Santo Tomás	8,086	6,292	4,205	6,005	8,938	8,315
Total	113,085	118,850	148,510	139,770	118,899	107,404	
Textiles	Cortés	14,807	26,596	35,733	48,233	68,237	104,711
	Limón	nd	30,722	37,088	38,029	41,826	45,865
	Santo Tomás	31,347	27,539	35,788	60,793	64,916	87,884
Total	46,154	84,857	108,609	147,055	174,979	238,460	

SISTEMA INFORMÁTICO DE CONTROL ADUANERO PUERTO QUETZAL (Publicación periódico Moneda, lunes 10 de julio de 2000)

El viernes 7 de julio del año, El Lic. Rudy Castañeda Superintendente de Administración Tributaria SAT, inauguró en Puerto Quetzal, el nuevo Sistema Informático de Control Aduanero Guatemalteco.

Con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo –BID-, en su primera fase, con el propósito de cumplir con el incremento de la base tributaria para cumplir con los Acuerdos de Paz, no arrastrar prácticas operacionales y administrativas deficientes, como reacción a las tendencias globales, erradicar las prácticas ilícitas de corrupción y evasión fiscal, aprovechar el uso de tecnología y propiciar el concurso de opiniones de los usuarios para crear un camino que permita mejorar el sistema aduanero.

El Lic. Héctor González, Interdente de Aduanas, manifestó que con un costo aproximado de US\$1.2 millones se implementó el nuevo sistema, mientras con el procedimiento normal se debe realizar 10 pasos y en tiempo aproximado de 2 días o más, con el nuevo sistema en cuestión de minutos y con 3 o 4 pasos se efectúan las operaciones.

El nuevo procedimiento se inicia con la transmisión y validación electrónica de la póliza, es el agente de aduanas el encargado de esta transmisión, luego se realiza el pago tributario en el sistema bancario y por último se realiza la activación del sistema aleatorio.

En el edificio de la SAT se encuentra instalado el servidor central, por medio del cual recibe información de agentes de aduanas, almacenadoras, zonas francas, gremial de exportadores, Ministerio de Agricultura, ganadería y alimentación y el Ministerio de Salud, a la vez el equipo de comunicación de la SAT esta unido a la red bancaria de tal forma que cada banco que recibe el pago de impuesto, proporciona la información tanto a la SAT como al Banco de Guatemala.

Internamente existe una red local de aduanas, con un servidor local en donde se lleva control de captura de datos, los tránsitos, dictámenes, y revisión selectiva y aleatoria.

En cuanto a la captura y validación de las declaraciones, esta se realiza desde la oficina del agente de aduanas, se cuenta con 88 agentes que ya trabajan de acuerdo a este nuevo procedimiento, ellos ingresan la información por medio del nuevo formato y transmiten la declaración electrónica vía e-mail al servidor central de la SAT en donde se realiza la validación sintática como lo es la firma electrónica, clave de seguridad y el encriptamiento, luego la validación normativa en donde se verifica los permisos del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación y del Ministerio de Salud.

Para los agentes de aduanas que aún no pueden realizar este tipo de procedimiento, lo pueden realizar manualmente entregándolo en las oficinas de la aduana y de allí se puede realizar de acuerdo al nuevo procedimiento.

Al estar validados los datos se establece que la declaración es correcta de acuerdo a la firma electrónica o que la declaración se encuentra con errores para su corrección, luego se da la impresión de la declaración y del código de barras por parte del agente.

En el pago de los tributos en los bancos, el cajero verifica el pago medio del código de barras, certifica la declaración, con la información del agente, número y total a liquidar. La información del banco es enviada al sistema de bancos y luego al equipo de comunicaciones de la SAT, misma que es recibida en el servidor de la SAT Aduanas en donde se encuentra la base de datos, la información que se recibe es la firma electrónica, fecha de pago, hora de pago o error.

En relación al proceso aleatorio llamado semáforo fiscal, consiste en un medio de control y verificación que todo lo realizado este correcto es una seguridad que los usuarios tienen, en donde cada usuario puede o no ser objeto de revisión.

Al salir la mercadería de la aduana debe presentarse la declaración, aquí en el módulo aleatorio se le asigna el código de barras, este puede dar un resultado verde o rojo, si el resultado es verde la mercadería seale y si el resultado es rojo debe pasar por un proceso de revisión física y documental en donde el verificador introduce al sistema el resultado de la revisión al sistema el resultado de la revisión y posteriormente se libera la mercadería.

El nuevo formato cumple con los requisitos establecidos en el RECAUCA, sustituye a las guías de tránsito y se puede dar control electrónico de las entradas y salidas del país de los transitos internacionales.

Dentro de las ventajas del nuevo sistema informático de control aduanero se encuentran:

- Eliminación de los procesos duplicados de captura, disminuye tiempos y errores.
- Se eliminan las filas en las aduanas para la presentación de las declaraciones aduaneras.
- Se reduce al mínimo la discreción de los funcionarios de aduanas.
- Se limita el contacto directo entre los usuarios y los funcionarios de aduanas.
- Se obtienen de manera inmediata los errores detectados en las declaraciones de aduanas, permite la corrección en ese momento.
- Reduce errores y posibles sanciones .
- Agiliza el despacho aduanero de las mercancías y se incrementa el control aduanero.
- Permite abatir los costos de operación tanto a los usuarios como a la autoridad.
- Se reduce para los contribuyentes y los particulares, que participan en la función aduanera, el nivel de incertidumbre en el despacho de mercancías.
- El país contará con un puerto modelo donde se cumplan las formalidades del despacho aduanero de mercancías, de manera ágil, moderna y eficiente, permitirá afrontar eficientemente el crecimiento del comercio exterior.

Con un servicio de 24 horas y un equipo humano de 42 laborantes, en Puerto Quetzal se inició el plan piloto por medio de sistema informático, mismo que a corto plazo será implementado en las 20 aduanas con las que se cuentan en Guatemala, 2 aduanas aéreas, 4 marítimas y 14 terrestres.

AGENCIAS PORTUARIAS

La organización de las agencias en los puertos así como su desenvolvimiento está íntimamente ligada con la oficina principal y las agencias marítimas.

Fundamentalmente ejerce las siguientes funciones:

1. Realizar un plan de trabajo para la descarga de la mercadería del barco.
2. Controlar la descarga de la mercadería, para verificar los robos y daños que se ocasionan a la misma.
3. Verificar que todos los documentos del barco están completos y vigentes.
4. Prestar la atención debida a los barcos que llegan y salen de los puertos.
5. Discutir con el jefe de operaciones de muelle del puerto sobre el número de cuadrillas de estibadores que trabajarán a bordo del barco en las operaciones de descarga.
6. Posterior a la salida del buque, gestionar el documento de zarpe, para que el buque no tenga problemas en el próximo puerto.
7. Elaborar un reporte de Descarga, para enviar a las oficinas principales de la empresa de transporte marítimo.

Las actividades de una Agencia en el Puerto son variadas; solamente se han indicado las principales. Es necesario hacer mención que la agencia portuaria recibe instrucciones de la agencia naviera para el desempeño de sus funciones antes de que el buque atraque.

PROCEDIMIENTO

Existe un procedimiento establecido por las autoridades portuarias. Para que alguna persona pueda establecer una oficina o agencia portuaria tanto en el atlántico como en el pacífico, los procedimientos son:

Solicitar y llenar debidamente los siguientes formularios

- Póliza de Fianzas : pago emitido al ministerio de Economía por concepto de derechos arancelarios para poder operar en puerto.
- Registro de entidades y Agencias navieras: solicitud dirigida a la empresa portuaria para el registro de la entidad identificada en los controles que la empresa tiene para tal efecto.
- Patente de comercio de Sociedad.
- Acta de Inscripción Patronal: se incluye nombre de los trabajadores y salarios.
- Acta de Revisión del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social: planilla de sueldos y salarios individuales firmadas por cada uno de los trabajadores.
- Notificación de la Gerencia del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social: indicando representante y obligaciones como patrono ante el IGSS.

Procedimientos administrativos:

1. Ser una empresa debidamente registrada en Guatemala como sociedad, proveerle al puerto toda la documentación que ampara que se es una empresa legalmente inscrita en Guatemala, llenar un formulario de establecimiento para brindar servicio de agenciamiento: dentro de esto se declara la razón social, domicilio comercial, se debe dar a conocer a las autoridades portuarias la persona que representa legalmente a la empresa en los puertos, como persona responsable de la estación.

2. Establecimiento de la mayor red de comunicación que se pueda proveer a los clientes.

3. Notificación de operaciones portuarias en las respectivas capitanías del puerto. Los puertos son considerados como zonas estratégicas del país y es por eso que es la marina de guerra y el capitán de puerto y comandante de la base naval quien permite el zarpe del barco.

Al finalizar las operaciones de descarga, el agente portuario solicita a la capitania del puerto el documento de zarpe del buque, indicando el próximo destino para que conste en dicho documento.

TARIFAS PORTUARIAS

El costo en que incurre el naviero o, indirectamente, el usuario de transporte marítimo al movilizar su carga (contenedor) a través de los puertos es uno de los componentes del costo total asumido al usar el sistema de transporte marítimo. Aunque la tendencia general de las líneas navieras es incluir los costos portuarios en el flete marítimo total (“all-inclusive rate”), algunas navieras todavía especifican, para algunos productos y rutas, el sobrecargo que aplican por manejo de la carga en el puerto (toda tarifa portuaria es revisada y autorizada por FMC). Cualquiera que sea el caso, es necesario aproximar de una manera uniforme cuáles son los niveles de costos por servicios portuarios, no solo para compararlos con los sobrecargos especificados por las líneas navieras, sino para hacer una comparación con los otros componentes de la red de transporte (flete marítimo y flete terrestre) o sea, sistema intermodal.

Servicios Portuarios Básicos, Barcos Representativos é Indicadores de Costos

La metodología de comparación de costos portuarios que se presenta esta basada en definir, seleccionar y calcular el costo portuario asumido por *barcos representativos* al utilizar *servicios básicos*. Mas específicamente, esta metodología incluye la selección de un grupo de barcos típicos con una carga de contenedores típica, y el cálculo del costo en el que incurren cuando solicitan un grupo uniforme de servicios en cada uno de los puertos siendo comparados. El costo portuario es medido en comparado en este análisis mediante el uso de 3 indicadores de costo.

La Figura 5 ilustra la metodología del análisis de costos portuarios. (fuente:portuaria nacional Guatemala)

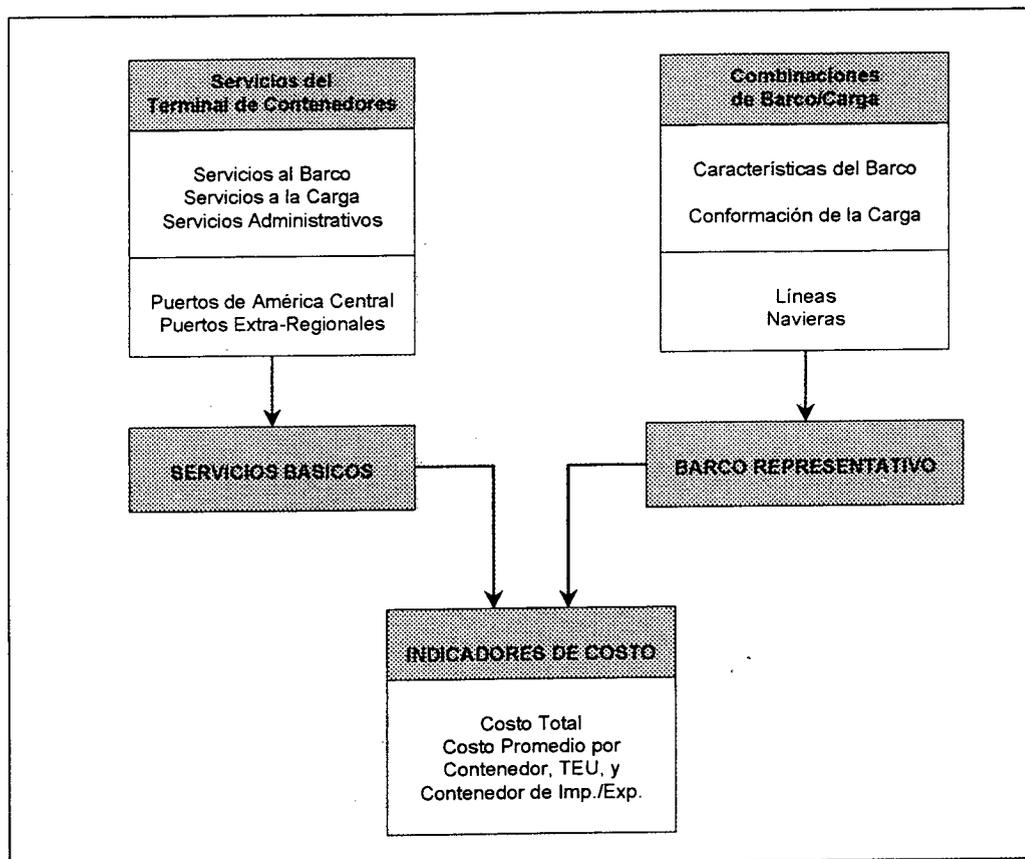


Figura 5 Metodología del Análisis de Costos Portuarios (fuente: portuaria nacional)

Servicios Portuarios Básicos

Una clasificación funcional sencilla de los servicios portuarios, y usada muy comúnmente, es la siguiente:

- *Servicios al barco*
- *Servicios a la carga*
- *Servicios administrativos*

El rango de servicios que se incluye en cada categoría varía mucho entre los puertos incluidos en la comparación. Sin embargo, existe un grupo mínimo de servicios necesarios para permitir la carga/descarga de contenedores, servicios que deben ser

provistos en todo puerto. Este grupo de servicios mínimos es el definido aquí como *servicios básicos*. Es decir, estos servicios básicos incluyen el nivel esencial de servicio que el barco y la carga necesitan recibir en el puerto.

Los servicios básicos son un “paquete” de 12-15 servicios individuales al barco y carga. Además de estos servicios, cada terminal (puerto) ofrece una serie de servicios no esenciales.

Figura 6 Categorización de Servicios Portuarios (fuente: agencia portuaria)

Categoría	Servicios Básicos	Servicios Auxiliares
Servicios al Barco	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pilotaje ▪ Remolque ▪ Amarre y Desamarre ▪ Uso del muelle 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pilotaje y remolque para trasladar nave desde área de espera (fondeo), o entre muelles. ▪ Agua y conexión telefónica ▪ Seguridad/Vigilancia, limpieza de muelle ▪ Inspecciones varias
Servicios a la Carga	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manejo de contenedores entre barco y muelle ▪ Manejo e contenedores entre muelle y patio ▪ Manejo de contenedores entre patio y puerta ▪ Uso de grúa en muelle ▪ Uso de equipo en patio ▪ Derecho de uso de instalaciones 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manejo de contenedores directamente del camión al barco (“hot containers”) ▪ Manejo de contenedores vacíos entre patio y puerta ▪ Almacenamiento mas allá de tiempo libre ▪ Almacenamiento y servicios a reefers ▪ Transferencia desde patios no-contiguos al muelle ▪ Pesaje de contenedores
Servicios Administrativos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Preparación de documentos de transferencia de contenedores ▪ Preparación de listas de carga y descarga. ▪ Inventario del patio 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Preparación del Plan de apilamiento de contenedores en el barco ▪ Preparación de secuencia de trabajo de la grúa

Servicios Básicos al Barco

Los servicios básicos al barco comprenden las actividades y cobros relacionados a la atraque/desatraque directo en el muelle. Están incluidas: pilotaje, lancha para el piloto, remolque, manejo de líneas de atraque, derecho de uso del canal de acceso y ayudas de navegación. Los servicios básicos también incluyen el derecho del uso de las instalaciones portuarias (estadía o atención a las naves).

Servicios Básicos a la Carga

Los servicios básicos a la carga incluyen tres actividades interconectadas: (a) transferencia de contenedores entre la nave y el patio; (b) transferencia de contenedores entre el patio y fuera del puerto a través de la puerta; y (c) almacenamiento transitorio en el patio durante 5 días de "tiempo libre". Los servicios básicos a la carga básicos incluyen el empleo de estibadores y el uso de equipos de transferencia en muelle y patios, y derecho de uso de puerto ("uso de instalaciones", "muellaje").

Los servicios y cargos excluidos son:

- Devolución de contenedor vacío al puerto, en el caso de importaciones FCL (Full Container Load), o la expedición del contenedor vacío fuera del puerto, en el caso de exportaciones;
- Traslado internos de contenedores hacia/desde área de inspección de aduanas o área de consolidación/desconsolidación de contenedores;
- Manejo de contenedores especiales tales como reefer o con carga peligrosa (Hazmat); y
- Manejo de contenedores directamente desde/hacia el barco hacia/desde el camión ("hot cargo/container" o contenedores urgentes).

Servicios Administrativos Básicos

Los servicios administrativos definidos como básicos incluyen los procedimientos más comunes de planificación y control de carga (despacho de órdenes de trabajo, Conocimientos de Embarque y documentos relacionados), equipos (preparación de Informes de Intercambio de Equipo), y el barco (inventario del patio, lista de carga, el plan de trabajo). Ningún cobro es normalmente aplicado por el procesamiento de servicios administrativos básicos, situación diferente al cobro por servicios básicos a la nave y a la carga.

Barco Representativo

Un movimiento se define como cualquier traslado de un contenedor entre la nave y el muelle. Incluye todos los contenedores de importación/exportación, y de transbordo.

Indicadores de Costo

Las tarifas portuarias se modifican con cierta frecuencia, ya sea por decisiones comerciales específicas (ajuste de precios, presiones competitivas, etc.) o por ajustes generales debido a cambios en la economía (inflación, tipo de cambio, etc.).

Costos Totales por Barco Procesado y Costos Promedio por Contenedor y TEU

El siguiente cuadro, Figura 7 resume el cálculo de costos portuarios para los escenarios de barcos representativos previamente descritos. Se muestra el costo total (incluyendo cobros a la nave y carga) y costos promedio por contenedor y TEU. (Fuente: portuaria nacional).

Figura 7 Costos Portuarios por Barco y Contenedor/TEU Procesado (US\$)
Fuente: portuaria nacional

Puerto	EVERGREEN			NCS		
	Total Barco	Por Contenedor	Por TEU	Total Barco	Por Contenedor	Por TEU
Acajutla	22,381	183	132	63,816	181	123
Caldera	26,055	214	153	73,298	208	141
Cortés	19,037	156	112	38,772	110	75
Cristóbal	34,964	287	206	92,990	264	179
Limón	34,978	287	206	99,215	282	191
Quetzal	25,586	210	151	60,252	171	116
S. Tomás	17,351	142	102	40,759	116	78
PROMEDIO	25,764	211	152	67,015	190	129

Cobros por Concepto de Servicios a la Nave y a la Carga

El siguiente cuadro resume los costos portuarios desagregados por servicios a la nave y a la carga. Se consideran servicios básicos a la nave tales como: pilotaje, remolques, estadía, alquiler de lancha, amarre/desamarre, etc. Los servicios a la carga incluyen: descarga/carga, recepción/despacho, muellaje al contenedor y a la carga, etc.

Figura 8 Costos Totales por Servicios a la Nave y a la Carga
Fuente: cámara de comercio Guatemala

Puerto	EVERGREEN		NCS	
	Serv. Barco	Serv. Carga	Serv. Barco	Serv. Carga
Acajutla	4,134	18,247	11,176	52,640
Caldera	8,903	17,152	23,896	49,402
Cortés	8,896	10,141	10,746	28,026
Cristóbal	5,054	29,910	6,530	86,460
Limón	11,425	23,553	31,124	68,091
Quetzal	4,664	20,922	7,040	53,212
S. Tomás	5,161	12,190	5,650	35,108
PROMEDIO	6,891	18,874	13,737	53,277

Las siguientes Figuras 9 y 10 presentan gráficamente la comparación de costos portuarios para dos barcos analizados, tomando como punto de comparación el costo promedio de un contenedor procesado a través del puerto. Información proporcionada por cámara de comercio de Guatemala.

Figura 9. Costos Promedio por Contenedor Procesado – Barco de Evergreen (en US\$). Fuente: cámara de comercio Guatemala.

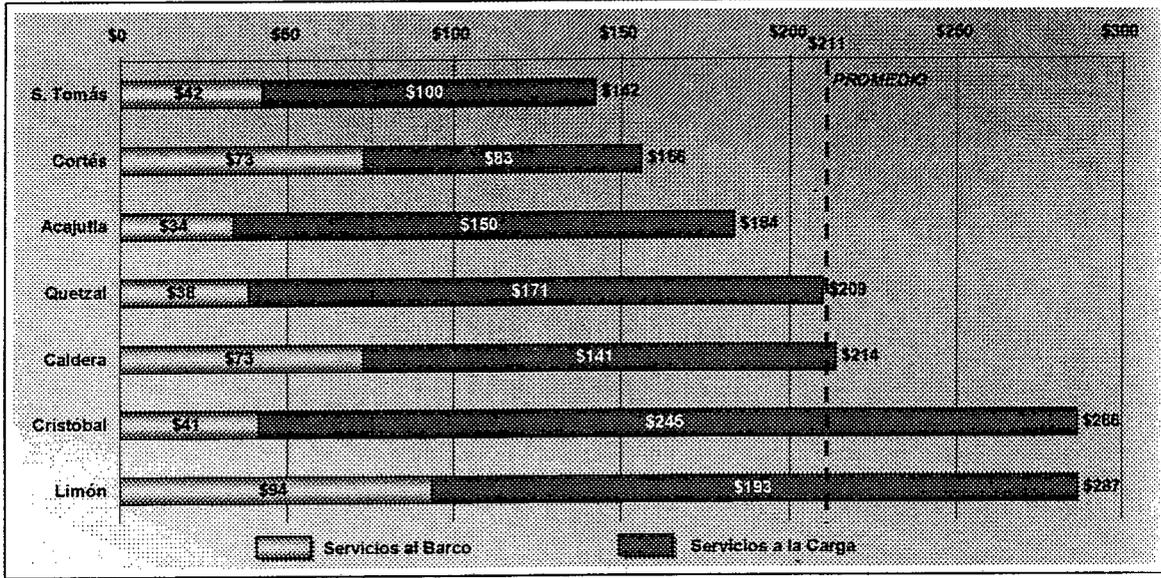
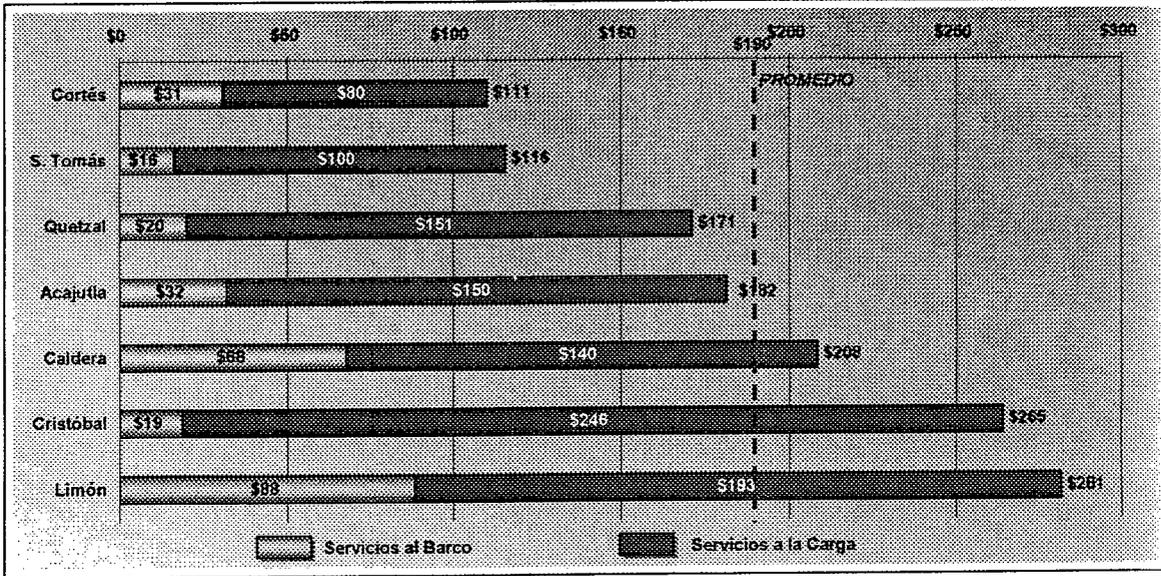


Figura 10. Costos Promedio por Contenedor Procesado – Barco de NCS (en US\$). Fuente :cámara de comercio Guatemala.



REGULACIONES MARITIMAS

Los temas de la regulación de transporte regional y otros mecanismos de control, tales como los consejos de usuarios, autoridades públicas independientes de regulación (del tipo de la Comisión Marítima Federal de los EE.UU.), y otras iniciativas institucionales, han sido tópicos de constante interés para las autoridades de transporte en Guatemala. Las iniciativas actuales para la regulación de la actividad de transporte marítimo son diferentes en cada país, y no existe en estos momentos una visión estratégica unificada para la cooperación técnica y económica entre los puertos y usuarios del sistema.

Reforma de la Ley de Transporte Marítimo de los EE.UU. Iniciada en 1997

La propuesta de ley presentada por el Senado de los EE.UU. a inicios de 1997 con el fin de modificar la Ley de Transporte Marítimo, propone crear una Junta de Transporte Intermodal que asumiría las funciones reguladoras actuales de la Comisión Marítima Federal (FMC) y Junta de Transporte por Superficie (anteriormente el ICC). Los cambios propuestos buscan dar una mayor flexibilidad en la creación de relaciones comerciales (por ejemplo, permitiendo que todos los contratos de servicio sean confidenciales y eliminando la necesidad de registrar dichos contratos de servicio en algún ente regulador), y, al mismo tiempo, mantener una agencia reguladora independiente y un eficaz control de las normas de regulación. La nueva legislación propone, específicamente:

- Permitir contratos confidenciales entre las líneas navieras y exportadores/importadores individuales, pero continuarían los actuales requisitos de registro para los contratos con conferencias;
- Mantener el requisito de la Ley de 1984 de cobrar solo los fletes registrados públicamente, pero eliminando el requisito de registrar estas tarifas con una agencia gubernamental (FMC). Los fletes estarían disponibles a través de algunos sistemas privados de información computarizada de acceso público (por ejemplo, vía Internet), servicio que sería brindado por los publicadores de tarifas debidamente autorizados por algún ente federal;

- Eliminar el FMC a comienzos de 1999; sus funciones, conjuntamente con las de la Junta de Transporte de Superficie serian asumidas por una nueva Junta de Transporte Intermodal que, por ley, tendría miembros expertos en transporte marítimo;
- Mantener la inmunidad para el establecimiento de monopolios para las conferencias de líneas navieras.

Regulación Federal - La Comisión Marítima Federal de los EE.UU.

En los EE.UU., la regulación federal del transporte marítimo, en lo que respecta al comercio internacional, ha tenido a la Comisión Marítima Federal (*Federal Maritime Commission*, FMC) como la entidad de control y ejecución. Esta comisión deriva su autoridad originalmente de la Ley de Transporte Marítimo de 1916 que creó la Junta de Transporte Marítimo. Es una agencia independiente responsable de regular el transporte del comercio internacional de los Estados Unidos y de vigilar el comercio con los estados y territorios no continuos (Alaska, Hawaii, Puerto Rico, Islas Vírgenes). La Comisión administra las leyes relacionadas con el embarque de carga con el fin de asegurar que el comercio internacional de los EE.UU. está abierto a todas las naciones en condiciones justas. Esto se cumple a través de sus funciones de control y vigilancia (por ejemplo, tiene la autoridad de imponer multas sobre la base de embarques individuales) sobre las conferencias de líneas navieras y los transportistas de servicio publico de tal forma que cobren sólo los fletes que están archivados en los registros con la Comisión. Además, revisa los contratos de servicio con el fin de garantizar un tratamiento justo e igualitario a los usuarios, líneas navieras, y otras entidades sujetas a las leyes pertinentes.

Las principales funciones reguladoras del FMC son:

1. Revisar la fidelidad de los fletes cobrados por los transportistas marítimos con los fletes registrados, tanto para el comercio marítimo doméstico como extranjero;
2. Investigar prácticas y tarifas discriminatorias entre usuarios, líneas navieras, operadores de terminales, y agentes de carga;
3. Otorgar licencias a agentes de transporte marítimo internacional; y
4. Garantizar que los transportistas sirvan el interés público.

El FMC regula los fletes, servicios, y acuerdos de empresas navieras, empresas de transporte sin embarcaciones propias ("*non-vessel operating companies*" o NVOs), y los agentes de carga autorizados. Actualmente, existen aproximadamente 500 transportistas marítimos y 2300 NVOs que deben archivar acuerdos y fletes con el FMC, y más de 2,000 agentes de carga licenciados por la Comisión. Todas estas entidades reguladas deben archivar electrónicamente los fletes y la información de los acuerdos, incluyendo los términos básicos de los contratos de servicio, por medio del un sistema automatizado de registro de tarifas implementado en el FMC desde 1992. Información registrada antes de este año se encuentra disponible sólo en los archivos físicos de la comisión.

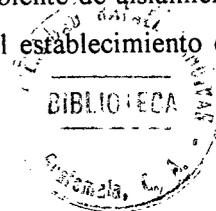
Las tarifas registradas en la Comisión son publicaciones del transportista o conferencia que contienen la relación de fletes, sobre cargos, y las reglas que se aplican al transporte de la carga cubierta por dichos fletes. Un contrato de servicio es un acuerdo especial entre el (los) transportista(s) y el usuario del servicio que se aplica en términos de una tarifa especificada. En un contrato de servicio se establece un compromiso mutuo, con el usuario garantizando una cantidad mínima de carga en un periodo especificado de tiempo, a cambio del compromiso del transportista de cobrar cierto flete y garantizar un nivel de servicio especificado. Adicionalmente, el FMC requiere que individuos o entidades que prestan servicios de muellaje, estadía en puerto, almacenamiento, u otros relacionados con uso de terminales marítimos, registren sus tarifas relacionadas con comercio marítimo doméstico o internacional. Por otra parte, la

Comisión esta autorizada a cobrar por cuotas por inscripción, derecho de uso de servicios, etc., con el fin de cubrir los costos de sus funciones de vigilancia.

El FMC proporciona inmunidad a las líneas naviera para que formen conferencias, siempre y cuando encuentre que el funcionamiento de esta conferencia sea de interés público. La Ley de Transporte Marítimo de 1916 requiere que estas conferencias estén abiertas a todos los transportistas comprometidos en comercio internacional de los Estados Unidos. Se considera que estas "conferencias abiertas" son beneficiosas al interés público porque previenen la formación de monopolios. Los críticos de este concepto de "conferencias abiertas" afirman que esta provisión ha provocado la sobre capacidad o excesivo tonelaje en las rutas principales, con la consecuencia de crear inestabilidad de fletes y servicios. La alternativa sería la formación de "conferencias cerradas", que sólo admitirían a los nuevos miembros con el voto afirmativo de los miembros existentes. Mientras los defensores de este tipo de conferencia admiten que este tipo de organización es muy similar a los monopolios (legalmente prohibidos), señalan que los usuarios forman consejos o asociaciones que están autorizadas a negociar, con las conferencias, concesiones en cuanto a nivel de servicio y fletes. La creación de "conferencias cerradas" requeriría una enmienda de la Ley de 1916, un hecho que no se ha logrado hasta el día de hoy a pesar de varios intentos en el Congreso de los EE.UU.

Regulación del Transporte Intermodal

La regulación gubernamental de transporte en los Estados Unidos se ha basado históricamente en la legislación y administración de *modos de transporte individuales*, sin consideración por la coordinación y complementariedad entre modos. Además, la regulación de cada modo se realizó en tiempos históricos diferentes. Las diferentes Comisiones Federales previamente mencionadas, tales como la Comisión de Comercio Interestatal (ICC), Comisión Marítima Federal (FMC), y la Junta de Aeronáutica Civil (después nombrada la Administración Federal de Aviación o FAA), se conformaron con la responsabilidad de promocionar y velar por un modo de transporte particular. En cierto modo, esto puso a las comisiones reguladoras en un ambiente de aislamiento o, aún más, competencia entre ellas en lugar de trabajar hacia el establecimiento de un *sistema integrado de transporte intermodal*.



Los esfuerzos por enmendar el marco regulador de transporte durante los años de la década de 1990 han cambiado gradualmente el énfasis histórico de regular individualmente los modos de transporte y se ha reconocido la importancia de un sistema de transporte intermodal integrado. Gracias a la promulgación de la Ley de Eficiencia del Transporte Intermodal por Superficie (*Intermodal Surface Transportation Efficiency Act*, o ISTEA) en 1991 por el Congreso de los EE.UU, se reconoció que era necesario establecer un nuevo marco para la planificación, implementación y regulación de sistemas de transporte, de tal forma que tuviera en cuenta las demandas de una economía global y la protección del medio ambiente. Este cambio fundamental hacia la planificación intermodal contempla las interacciones fundamentales entre los modos de transporte, incluyendo no solo la transferencia eficaz entre modos, sino también el uso eficiente de las conexiones entre ellos.

5.2 CONCLUSIONES

1. Con la presentación de la anterior guía se determinó de acuerdo al estudio realizado y al instrumento utilizado que en la formación legal de agencia como sociedad mercantil, para representar compañías transnacionales de transporte marítimo, es usual la figura de Sociedad Anónima porque tiene el capital dividido y representado por acciones así como porque la responsabilidad de cada accionista está limitada al pago de las acciones que hubiere suscrito. Así como se determinó que los procedimientos para la formación administrativa son basados en la planeación, organización, integración de personal, dirección y control, como en cualquier otra organización dedicada al transporte marítima en Guatemala.
2. Se determinó que en el puerto Santo Tomás de Castilla se cuenta con un desequilibrio comercial, en donde las importaciones representan aproximadamente 1/3 más que las exportaciones. Este desequilibrio se evidencia sobre todo en el comercio con América del Norte, específicamente con el Golfo de México, donde el exceso de importaciones sobre las exportaciones representa aproximadamente 11,000 contenedores de 20 pies (38.2%).
3. En Puerto Quetzal, el comercio global está muy desequilibrado, con importación más de dos veces que la exportación (220.5%). Este desequilibrio está sobre todo en el comercio con Asia del Norte, donde la importación es más de 4 veces la exportación, creando una diferencia anual de aproximadamente 8,000 contenedores de 20 pies.
4. Se determinó que la estructura orgánica y las modalidades funcionales de una compañía marítima en Guatemala se encuentran conformadas por tres grandes áreas, administrativa, comercial y operativa. El personal usualmente se encuentra conformado por un 70% en operaciones y un 30% en las demás áreas.
5. Se estableció que la ley (Decreto 26-77) que se refiere al transporte marítimo en Guatemala, se encuentra parcialmente en vigencia. A su vez se determinó que es de interés para la economía nacional el fomento al desarrollo de la Marina Mercante

nacional, así como el fortalecimiento de la misma para que pueda estar en condiciones adecuadas y movilizar en un porcentaje razonable el intercambio comercial de Guatemala con el mundo exterior.

6. El costo de transporte total incluye todos los cargos incurridos por los dueños de la carga y consignatarios a lo largo de la cadena de transporte compuesta por tres enlaces: transporte marítimo, puerto y transporte terrestre. Los costos portuarios asumidos por las líneas navieras son trasladados proporcionales a los dueños de la carga en los fletes marítimos.
7. Las tendencias futuras para las líneas navieras regionales involucran mayor consolidación y compartimiento de espacios en barcos, mayor frecuencia de servicio, y capacidad de barcos, y una conversión gradual de sistemas Ro/Ro a Lo/Lo.
8. Los costos de transporte terrestre son supervisados por entidades gubernamentales y no hay necesidad de una intervención institucional más extensa. alguna intervención institucional puede requerirse, sin embargo, en los mercados de los servicios portuarios, donde la competencia es limitada. Como es el caso con los fletes marítimos, se espera que la recopilación y publicación de tarifas portuarias indicadores puedan facilitar comparaciones entre los puertos, produciendo una presión para reducir costos y mejorar la productividad.
9. El transporte marítimo constituye el instrumento más importante para realizar la importación y exportación de mercaderías en Guatemala, en un porcentaje mayor del 80%.

5.3 RECOMENDACIONES

Debido a los cambios que el mundo ha tenido en los últimos años en los países desarrollados, en relación al transporte marítimo, existen cambios que han incidido también en una modernización de los servicios marítimos en Guatemala. Para poder afrontar estos cambios es importante tomar en cuenta las siguientes recomendaciones:

1. Tomar en cuenta este trabajo con el objeto de tener una guía administrativa sobre la formación de una agencia naviera en Guatemala.
2. Para regular las actividades portuarias del país es necesario la creación de una autoridad portuaria nacional con el afán de darle la importancia debida al transporte marítimo así como su captación económica de beneficios, tanto de importaciones como de exportaciones.
3. Es conveniente para las diferentes entidades de gobierno e iniciativa privada tomar en cuenta a las empresas navieras en el desarrollo económico del país ya que influyen directamente con los costos de los productos.
4. Las empresas navieras deben coadyuvar en el desarrollo portuario del país.
5. Es importante realizar una evaluación y actualización de las leyes marítimas y portuarias existentes ya que algunas normas se encuentran obsoletas.
6. Es recomendable que el estado tenga una política definida en relación al quehacer marítimo y portuario nacional.
7. Incluir en el pensum universitario de la facultad de Ciencias Económicas el estudio de la cátedra sobre administración marítima.
8. Es aconsejable que las empresas de transporte marítimo mantengan constante contacto con las empresas portuarias para que las tarifas que se aplican en los puertos no perjudiquen el costo de los productos guatemaltecos en el exterior.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Achaerandio, L. (1995). *Iniciación a la Práctica de la Investigación*. (sexta edición). Guatemala. Universidad Rafael Landívar.

Amich, J. (1991). *Diccionario Marítimo*. (cuarta edición). España.

Arbolea, B. (1982). *Contenedores*. (primera edición). Argentina. Centro de informaciones del transporte internacional.

Burgos, E. (1997). *Tu, unas historias y el camino del conocimiento*. (exclusiva edición). Guatemala.

Coronado, L (1977). "Breve introducción al derecho marítimo Guatemalteco y Centroamericano". URL. Guatemala.

Couper, A. (1987). "Nuevas técnicas de manipulación de la carga: repercusiones sobre el empleo y las destrezas del trabajo en los puertos". (segunda edición). España.

Enciclopedia Universal. (1969). México.

Estrada, E. (1973). "Transporte marítimo en Centro América". USAC.

De Aguilar, L. (1997). "Guía requisitos y procedimientos de inscripción". Registro Mercantil.

Fariña, F. (1959). "El transporte marítimo y sus sistemas de responsabilidad". (tercera edición). España: Consejo superior de investigaciones científicas.

Fritz, V . (1964). *Economía de los sistemas de transporte*. (tercera edición). México.

Koontz, H y Weihrich, H. (1994). *Administración: Una perspectiva Global*. (décima edición). México: McGraw-Hill.

Ortiz, S. (1989). "Transporte internacional de carga combinada marítima". USAC.

Recinos, V. (1997). " Análisis sobre naves mercantes y su regulación legal en el derecho marítimo en Guatemala". USAC.

Reyes, A. (1995). "Administración Moderna". (tercera edición). México:Lumusa-Noriega.

Robbins, S. (1997). "Comportamiento Organizacional". (sexta edición). México: McGraw-Hill.

Robbins, S. (1992). "Administración: Teoría y Práctica". (segunda edición). México: Prentice Hall, Inc.

Salazar, R. (1981). "Aplicación del costo directo en empresas de transporte de carga y su auditoria en Guatemala". USAC.

Terry & Franklin. (1992). "Principios de Administración". (octava edición). México: Cecsca.

Villanueva, S. (1996). "Los servicios Portuarios Marítimos Nacionales y su incidencia en la economía". UFM.

ANEXOS

- A Cálculo de Costo Portuario- Nave Evergreen Pto Quetzal
- B Cálculo de Costo Portuario- Nave NCS Pto Quetzal
- C Cálculo de Costo Portuario- Nave Evergreen Pto Santo Tomás
- D Cálculo de Costo Portuario- Nave NCS Pto Santo Tomás
- E Diagrama de Flujo de comercio Internacional Pto Quetzal
- F Diagrama de Flujo de comercio Internacional Pto Santo Tomás
- G Tipo de Contenedores
- H Capacidad de los equipos
- I Cuestionario

ANEXO A. CALCULO DE COSTO PORTUARIO - NAVE EVERGREEN

Fuente: Cámara de Comercio Guatemala

Puerto **Quetzal**

Tipo de Cambio 6 Quetzales = US \$1

Características del Buque			Composición de la Carga					
			Importación		Exportación		Transbordo	
ESLORA	M	152	Lleno 20'	30	Lleno 20'	25	Lleno 20'	3
TRB	TM	9,450	Lleno 40'	20	Lleno 40'	15	Lleno 40'	2
TRN	TM	4,500	Vacio 20'	10	Vacio 20'	5	Vacio 20'	1
			Vacio 40'	5	Vacio 40'	5	Vacio 40'	1
Total Contenedores			122			Total TEUs 170		
Cont. Llenos Imp/Exp			90			TEUs Llenos Imp/Exp 125		
Indice Im-Ex/Total			74%			Indice TEUs/Cont. 1.4		

Item	Codigo	Concepto	Unidad	Costo/Unid.	Cantidad	Costo		Costo Promedio por	
						Buq/Carga	Cont.	Cont.	TEU
Cobros Relacionados con el BUQUE									
1	2.1	Derecho de Puerto	TRB	0.10	9,450	945	7.75	5.56	
2	2.2	Practicaje	Maniobra	283.50	2	567	4.65	3.34	
3	2.3	Lancha	Buque	350.00	1	350	2.87	2.06	
4	2.4	Amarre y Desamarre	Maniobra	78.00	1	78	0.64	0.46	
5	2.5	Remolcage	Remolcador	567.00	4	2,268	18.59	13.34	
6	2.6.A.1	Estadia 0-12 hrs.	M-Eslora*hr	0.10	1,824	182	1.50	1.07	
7	2.6.A.2	Estadia 13-24 hrs.	M-Eslora*hr	0.15	1,824	274	2.24	1.61	
8							-	-	
9							-	-	
10							-	-	
Total						4,664	38.23	27.44	

Cobros Uniformes Relacionados con el manejo de CONTENEDORES

11	3.1.9	Descarga-Importacion	Contenedor	21.55	65	1,401	11.48	8.24	
12	3.2.9	Carga-Exportacion	Contenedor	21.55	50	1,078	8.83	6.34	
13	3.8.2	Desemb./Reemb-Trans.	Contenedor	49.14	7	344	2.82	2.02	
14	3.3.6	Transferencia	Contenedor	13.79	115	1,586	13.00	9.33	
15	3.4.6	Recepcion-Exp.	Contenedor	13.79	50	690	5.65	4.06	
16	3.5.6	Despacho-Imp.	Contenedor	13.79	65	896	7.35	5.27	
17	3.6.A.6	Muellaje-Exp./Imp. (cont)	Contenedor	17.24	115	1,983	16.25	11.66	
18	3.6.A.4	Muellaje-Exp./Imp. (carg)	TM	4.31	1,610	6,939	56.88	40.82	
19	3.6.A.4	Muellaje-Transb. (cont)	Contenedor	17.24	7	121	0.99	0.71	
20							-	-	
21							-	-	
22							-	-	
23							-	-	
24							-	-	
25							-	-	
Total						15,036	123.25	88.45	

Cobros Particulares Relacionados con CONTENEDORES/CARGA

26	4.4.4	Almacenaje-Import.	Contenedor	8.28	50	414	3.39	2.44	
27	4.4.4	Almacenaje-Export.	Contenedor	4.14	40	166	1.36	0.97	
28	4.4.4	Almacenaje-Otros	Contenedor	4.14	32	132	1.09	0.78	
29	4.6.b	Recargo Bulto Pesado	Contenedor	6.03	115	693	5.68	4.08	
30							-	-	
31	4.17	Alquiler de Grua	hr	320.00	14	4,480	36.72	26.35	
32							-	-	
33							-	-	
34							-	-	
35							-	-	
Total						5,886	48.24	34.62	

TOTAL	25,586	210	151
	Costo	Costo Promedio	
	Buq+Carga	Cont.	TEU

ANEXO B. CALCULO DE COSTO PORTUARIO - NAVE NCS

Fuente: Cámara de Comercio Guatemala

Puerto **Quetzal**

Tipo de Cambio 6 Quetzales = US \$1

Características del Buque			Composición de la Carga					
			Importación		Exportación		Transbordo	
ESLORA	M	204	Lleno 20'	70	Lleno 20'	65	Lleno 20'	7
TRB	TM	28,000	Lleno 40'	65	Lleno 40'	60	Lleno 40'	6
TRN	TM	13,000	Vacio 20'	25	Vacio 20'	15	Vacio 20'	2
			Vacio 40'	20	Vacio 40'	15	Vacio 40'	2
Total Contenedores					352	Total TEUs		520
Cont. Llenos Imp/Exp					260	TEUs Llenos Imp/Exp		385
Indice Im-Ex/Total					74%	Indice TEUs/Cont.		1.5

Item	Codigo	Concepto	Unidad	Costo Unit.	Cantidad	Costo	Costo Promedio por	
						Buq/Carga	Cont.	TEU
Cobros Relacionados con el BUQUE								
1	2.1	Derecho de Puerto	TRB	0.10	28,000	1,500	4.26	2.88
2	2.2	Practicaje	Maniobra	450.00	2	900	2.56	1.73
3	2.3	Lancha	Buque	350.00	1	350	0.99	0.67
4	2.4	Amarre y Desamarre	Maniobra	78.00	1	78	0.22	0.15
5	2.5	Remolcaje	Remolcador	900.00	4	3,600	10.23	6.92
6	2.6.A.1	Estadia 0-12 hrs.	M-Eslora*hr	0.10	2,448	245	0.70	0.47
7	2.6.A.2	Estadia 13-24 hrs.	M-Eslora*hr	0.15	2,448	367	1.04	0.71
8							-	-
9							-	-
10							-	-
Total						7,040	20.00	13.54

Cobros Uniformes Relacionados con el manejo de CONTENEDORES

11	3.1.9	Descarga-Importacion	Contenedor	21.55	180	3,879	11.02	7.46
12	3.2.9	Carga-Exportacion	Contenedor	21.55	155	3,340	9.49	6.42
13	3.8.2	Desemb./Reemb-Trans.	Contenedor	49.14	17	835	2.37	1.61
14	3.3.6	Transferencia	Contenedor	13.79	335	4,620	13.12	8.88
15	3.4.6	Recepcion-Exp.	Contenedor	13.79	155	2,137	6.07	4.11
16	3.5.6	Despacho-Imp.	Contenedor	13.79	180	2,482	7.05	4.77
17	3.6.A.6	Muellaje-Exp./Imp. (cont)	Contenedor	17.24	335	5,775	16.41	11.11
18	3.6.A.4	Muellaje-Exp./Imp. (carg)	TM	4.31	4,690	20,214	57.43	38.87
19	3.6.A.4	Muellaje-Transb.(cont)	Contenedor	17.24	17	293	0.83	0.56
20							-	-
21							-	-
22							-	-
23							-	-
24							-	-
25							-	-
Total						43,576	123.80	83.80

Cobros Particulares Relacionados con CONTENEDORES/CARGA

26	4.4.4	Almacenaje-Import.	Contenedor	8.28	135	1,118	3.18	2.15
27	4.4.4	Almacenaje-Export.	Contenedor	4.14	125	518	1.47	1.00
28	4.4.4	Almacenaje-Otros	Contenedor	4.14	92	381	1.08	0.73
29	4.6.b	Recargo Bullo Pesado	Contenedor	6.03	335	2,020	5.74	3.88
30							-	-
31	4.17	Alquiler de Grua	hr	280.00	20	5,600	15.91	10.77
32							-	-
33							-	-
34							-	-
35							-	-
Total						9,636	27.38	18.53

TOTAL	60,252	171	116
	Costo Buq+Carga	Costo Promedio	
		Cont.	TEU

ANEXO C. CALCULO DE COSTO PORTUARIO - NAVE EVERGREEN

Fuente: Cámara de Comercio Guatemala

Puerto **Santo Tomas**

Tipo de Cambio 6 Quetzales = US \$1

Características del Buque			Composición de la Carga						
			Importación		Exportación		Transbordo		
ESLORA	M	152	Lleno 20'	30	Lleno 20'	25	Lleno 20'	3	
TRB	TM	9,450	Lleno 40'	20	Lleno 40'	15	Lleno 40'	2	
TRN	TM	4,500	Vacio 20'	10	Vacio 20'	5	Vacio 20'	1	
			Vacio 40'	5	Vacio 40'	5	Vacio 40'	1	
			Total Contenedores		122		Total TEUs		170
			Cont. Llenos Imp/Exp		90		TEUs Llenos Imp/Exp		125
			Indice Im-Ex/Total		74%		Indice TEUs/Cont.		1.4

Item	Codigo	Concepto	Unidad	Costo Unit.	Cantidad	Costo		Costo Promedio por	
						Buq/Carga	Cont.	Cont.	TEU
Cobros Relacionados con el BUQUE									
1	12.a	Derecho de Puerto	TRB	0.12	9,450	1,134	9.30	6.67	
2	12.b.1	Estadia 0-8 hrs.	M-Eslora	1.40	152	213	1.74	1.25	
3	12.b.2	Estadia 9-24 hrs.	M-Eslora*hr	0.20	2,432	486	3.99	2.86	
4	13.a	Practicaje & Remolcaje	Maniobra	1,584.45	2	3,169	25.97	18.64	
5	13.h	Lancha	Viaje	79.21	2	158	1.30	0.93	
6							-	-	
7							-	-	
8							-	-	
9							-	-	
10							-	-	
Total						5,161	42.30	30.36	

Cobros Uniformes Relacionados con el manejo de CONTENEDORES									
11	17.a.1	Descarga-Importacion	Contenedor	24.99	65	1,625	13.32	9.56	
12	17.a.1	Carga-Exportacion	Contenedor	24.99	50	1,250	10.24	7.35	
13	17.h-i.1.1	Desc./Carga-Transb.	Contenedor	24.99	7	175	1.43	1.03	
14	17.b.1	Transferencia Imp/Exp	Contenedor	24.67	115	2,837	23.25	16.69	
15	17.h-i.2.1	Transferencia Transb.	Contenedor	24.67	7	173	1.42	1.02	
16	17.d.1	Recepcion-Exp.	Contenedor	25.34	50	1,267	10.38	7.45	
17	17.d.1	Despacho-Imp.	Contenedor	25.34	65	1,647	13.50	9.69	
18	14.a.1	Muellaje-Carga Imp.	TM	2.75	910	2,503	20.51	14.72	
19	14.a.2	Muellaje-Carga Exp.	TM	0.92	700	642	5.26	3.77	
20							-	-	
21							-	-	
22							-	-	
23							-	-	
24							-	-	
25							-	-	
Total						12,117	99.32	71.28	

Cobros Particulares Relacionados con CONTENEDORES/CARGA									
26	14.a.1	Muellaje Con. Vac. Imp.	Contenedor	3.67	15	55	0.45	0.32	
27	14.a.2	Muellaje Con. Vac. Exp.	Contenedor	1.83	10	18	0.15	0.11	
28							-	-	
29							-	-	
30							-	-	
31							-	-	
32							-	-	
33							-	-	
34							-	-	
35							-	-	
Total						73	0.60	0.43	

TOTAL	17,351	142	102
	Costo	Costo Promedio	
	Buq+Carga	Cont.	TEU

ANEXO D. CALCULO DE COSTO PORTUARIO - NAVE NCS

Fuente: Cámara de Comercio Guatemala

Puerto Santo Tomas

Tipo de Cambio 6 Quetzales = US \$1

Características del Buque			Composición de la Carga						
			Importación		Exportación		Transbordo		
ESLORA	M	204	Lleno 20'	70	Lleno 20'	65	Lleno 20'	7	
TRB	TM	28,000	Lleno 40'	65	Lleno 40'	60	Lleno 40'	6	
TRN	TM	13,000	Vacio 20'	25	Vacio 20'	15	Vacio 20'	2	
			Vacio 40'	20	Vacio 40'	15	Vacio 40'	2	
			Total Contenedores		352		Total TEUs		520
			Cont. Llenos Imp/Exp		260		TEUs Llenos Imp/Exp		385
			Indice Im-Ex/Total		74%		Indice TEUs/Cont.		1.5

Item	Codigo	Concepto	Unidad	Costo Unif.	Cantidad	Costo	Costo Promedio por	
						Buq/Carga	Cont.	TEU
Cobros Relacionados con el BUQUE								
1	12 a	Derecho de Puerto	TRB	0.12	28,000	1,200	3.41	2.31
2	12 b.1	Estadia 0-8 hrs.	M-Eslora	1.40	204	286	0.81	0.55
3	12 b.2	Estadia 9-24 hrs.	M-Eslora*hr	0.20	3,264	653	1.85	1.26
4	13 a	Practicaje & Remolcaje	Maniobra	1,676.67	2	3,353	9.53	6.45
5	13 h	Lancha	Viaje	79.21	2	158	0.45	0.30
6							-	-
7							-	-
8							-	-
9							-	-
10							-	-
Total						5,650	16.05	10.87

Cobros Uniformes Relacionados con el manejo de CONTENEDORES								
11	17. a.1	Descarga-Importacion	Contenedor	24.99	180	4,499	12.78	8.65
12	17. a.1	Carga-Exportacion	Contenedor	24.99	155	3,874	11.01	7.45
13	17. h-i.1.1	Desc. /Carga-Transb.	Contenedor	24.99	17	425	1.21	0.82
14	17. b.1	Transferencia Imp/Exp	Contenedor	24.67	335	8,264	23.48	15.89
15	17 h-i.2.1	Transferencia Transb.	Contenedor	24.67	17	419	1.19	0.81
16	17. d.1	Recepcion-Exp.	Contenedor	25.34	155	3,927	11.16	7.55
17	17. d.1	Despacho-Imp.	Contenedor	25.34	180	4,561	12.96	8.77
18	14. a.1	Muellaje-Carga Imp.	TM	2.75	2,520	6,930	19.69	13.33
19	14. a.2	Muellaje-Carga Exp.	TM	0.92	2,170	1,989	5.65	3.83
20							-	-
21							-	-
22							-	-
23							-	-
24							-	-
25							-	-
Total						34,888	99.12	67.09

Cobros Particulares Relacionados con CONTENEDORES/CARGA								
26	14. a.1	Muellaje Con. Vac. Imp.	Contenedor	3.67	45	165	0.47	0.32
27	14. a.2	Muellaje Con. Vac. Exp.	Contenedor	1.83	30	55	0.16	0.11
28							-	-
29							-	-
30							-	-
31							-	-
32							-	-
33							-	-
34							-	-
35							-	-
Total						220	0.63	0.42

TOTAL	40,759	116	78
	Costo	Costo Promedio	
	Buq+Carga	Cont.	TEU

NORTE AMERICA	9.150	37.0%
Florida (Atlántico Sur)	-	0.0%
Costa Este	99	0.4%
Costa Oeste	9,026	36.5%
Golfo de Mexico	25	0.1%

SUDAMERICA	2.597	10.5%
Costa Este	989	4.0%
Costa Oeste	1,607	6.5%

CARIBE	643	2.6%
Costa Norte Sud Am	593	2.4%
Islas	49	0.2%

EUROPA	396	1.6%
Costa Norte	371	1.5%
Mediterraneo	25	0.1%

ASIA	10,831	43.8%
Norte	10,386	42.0%
Sur	445	1.8%

OTRAS REGIONES	470	1.9%
Europa Oriental	-	0.0%
Africa	-	0.0%
Australia / N. Zelandia	25	0.1%
Med Oriente / India	445	1.8%

QUETZAL
TEUs Llenos I/E
35,944
Importación
24,729
Exportación
11,215

NORTE AMERICA	6.908	61.6%
Florida (Atlántico Sur)	-	0.0%
Costa Este	-	0.0%
Costa Oeste	5,978	53.3%
Golfo de Mexico	931	8.3%

SUDAMERICA	695	6.2%
Costa Este	101	0.9%
Costa Oeste	594	5.3%

CARIBE	359	3.2%
Costa Norte Sud Am	90	0.8%
Islas	269	2.4%

EUROPA	348	3.1%
Costa Norte	280	2.5%
Mediterraneo	67	0.6%

ASIA	2,624	23.4%
Norte	2,434	21.7%
Sur	191	1.7%

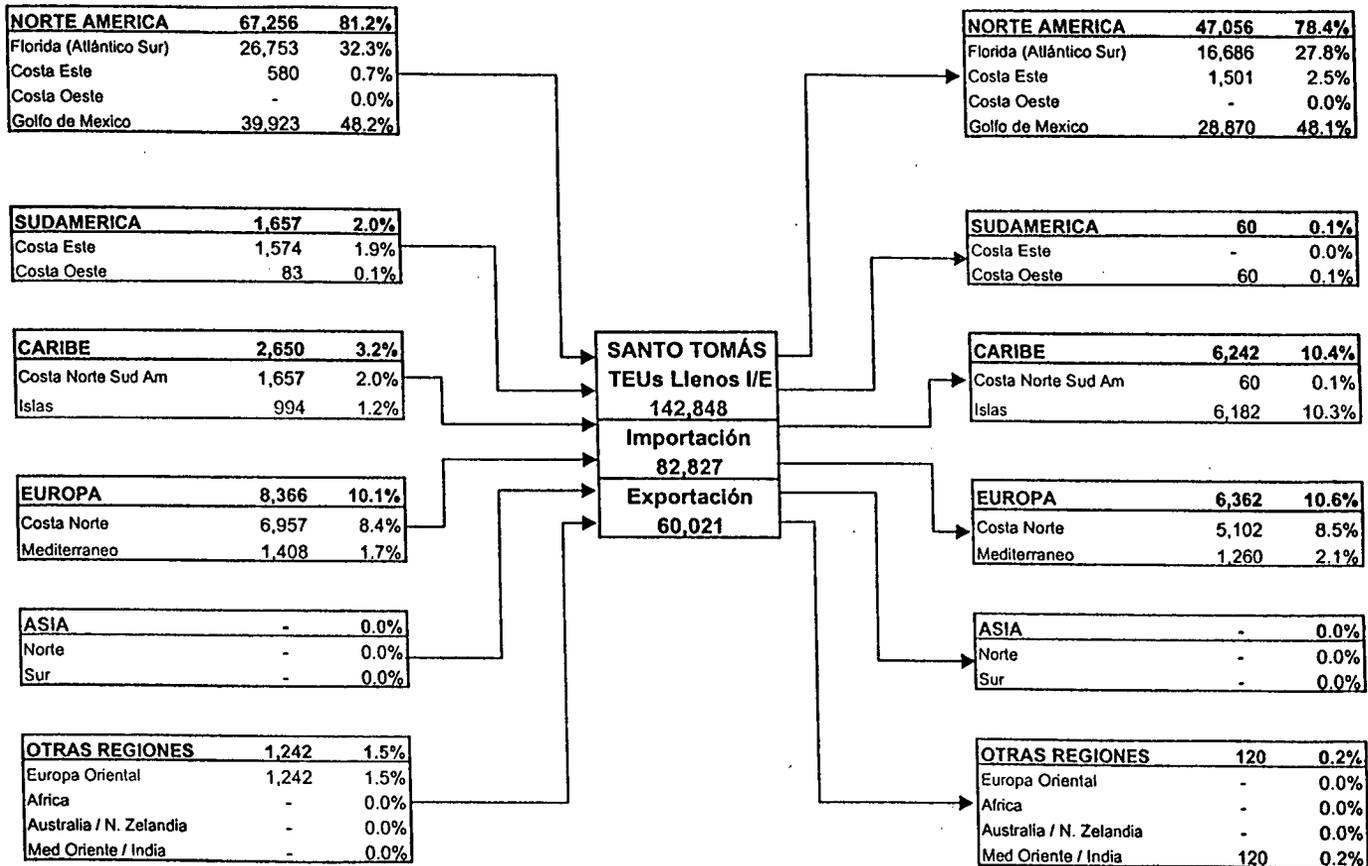
OTRAS REGIONES	101	0.9%
Europa Oriental	-	0.0%
Africa	11	0.1%
Australia / N. Zelandia	34	0.3%
Med Oriente / India	56	0.5%

ANEXO E
 DIAGRAMA DE FLUJO DE COMERCIO INTERNACIONAL PTO QUETZAL
 Fuente: Cámara de Comercio de Guatemala

ANEXO F

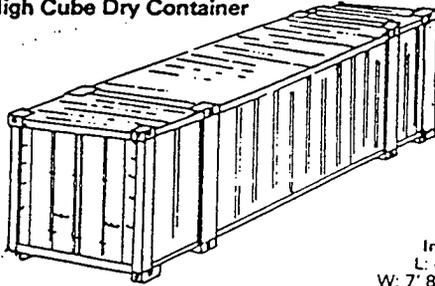
DIAGRAMA DE FLUJO DE COMERCIO INTERNACIONAL PTO SANTO TOMAS

Fuente: Cámara de Comercio de Guatemala



ANEXO G
 TIPO DE CONTENEDORES
 Fuente: Naviera de Guatemala

45' High Cube Dry Container

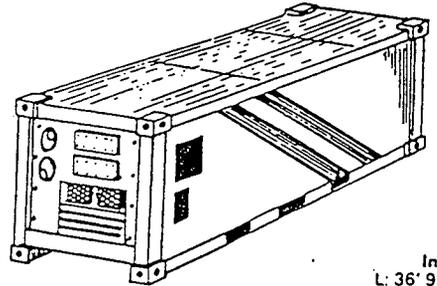


Cubic Cap.: 3,037 cu.ft. Payload: 62,655 lbs.

Interior
 L: 44' 5"
 W: 7' 8-1/2"
 H: 8' 10"

40' Reefer Container

Payload: 57,120 lbs.



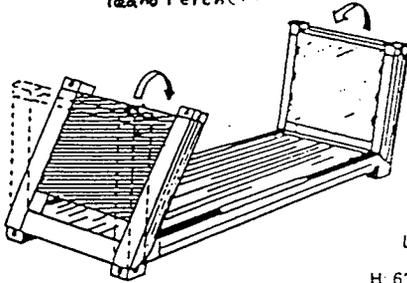
Cubic Cap.: 1,942 cu.ft.

Interior
 L: 36' 9-1/4"
 W: 7' 4-1/16"
 H: 7' 2-1/4"

40' Collapsible Flat Rack

Plano Perchero

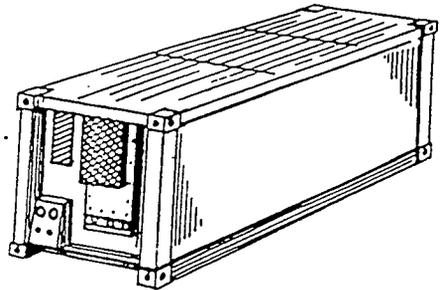
Payload: 57,280 lbs.



Interior
 L: 39' 11"
 W: 8'
 H: 6' 6-3/16"

40' High Cube Reefer Container

Payload: 56,790 lbs.

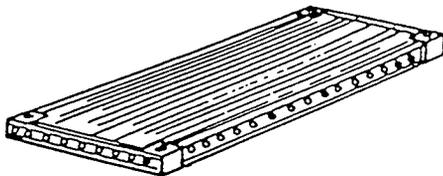


Cubic Cap.: 2,325 cu.ft.

Interior
 L: 37' 11-13/16"
 W: 7' 6"
 H: 8' 2-1/16"

40' Platform

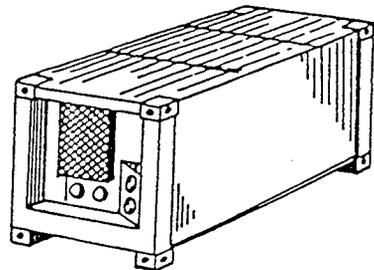
Payload: 86,000 lbs.



Interior
 L: 40'
 W: 8'

20' Reefer Container

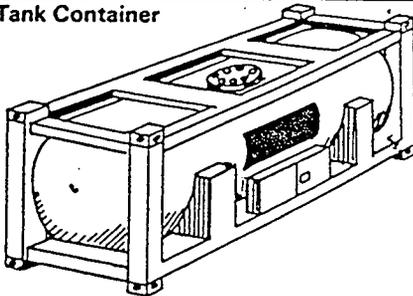
Payload: 38,118 lbs.



Cubic Cap.: 950 cu.ft.

Interior
 L: 17' 10"
 W: 7' 4-1/16"
 H: 7' 3-1/4"

20' Tank Container



Cubic Cap.: 904 cu.ft. Payload: 6,764 U.S. Gals.

Exterior
 L: 20'
 W: 8'
 H: 8' 6"



ANEXO H
 CAPACIDAD DE LOS CONTENEDORES
 Fuente: Naviera de Guatemala

	MEDIDAS INTERNAS (En Mts.)			PESO MAXIMO (1)	CAPACIDAD (2)
	LARGO	ANCHO	ALTO		
20' STD	5.92	2.34	2.38	19,950 Kgs. 44,000 Lbs.	32.96 M ³ 1163 Pies Cub.
40' STD	11.89	2.34	2.38	20,860 Kgs. 46,000 Lbs.	66.21 M ³ 2338 Pies Cub.
40' H.C.	11.89	2.34	2.69	20,860 Kgs. 46,000 Lbs.	74.84 M ³ 2642 Pies Cub.
40' Reefer H.C.	11.59	2.28	2.49	20,860 Kgs. 46,000 Lbs.	65.79 M ³ 2323 Pies Cub.
45' (96")	13.58	2.34	2.69	20,860 Kgs. 46,000 Lbs.	85.48 M ³ 3018 Pies Cub.

(1) El peso aquí indicado es el máximo permitido para circular en las carreteras del país, sin causar multas por sobrepeso. Los equipos mayores de 20' tienen más capacidad real de peso.

(2) La capacidad aquí indicada puede variar por motivo de los diferentes tipos de construcción de los contenedores.

8. Cuáles cree que son los requisitos necesarios para establecer una oficina o agencia en los puertos del atlántico y del pacífico ?

9. Qué departamentos y personal son necesario para la operación de una agencia representante de una naviera?

10. Cuál cree que sería la mejor ubicación para un predio de contenedores?

11. Cuál sería el tipo de predio más conveniente para una agencia así como el equipo de mantenimiento de contenedores?

12. Qué tipos y tamaño de contenedores son necesarios utilizar en nuestro mercado Guatemalteco, tomando en cuenta su experiencia en el medio?

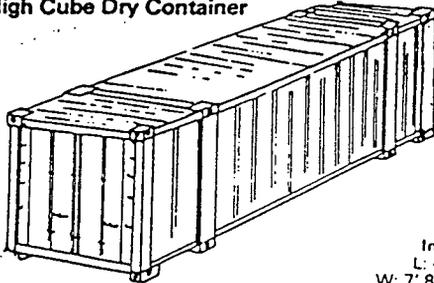
13. Qué tamaño y cantidad de chasis son necesario para iniciar labores como naviera en el mercado marítimo guatemalteco actual?

14. En el Atlántico , cual cree que sería el puerto más conveniente para el atraque del barco tomando en cuenta servicio, costo-beneficio, ventajas?

15. Qué tipo de Buque es el más conveniente utilizar en nuestro medio marítimo Guatemalteco?

ANEXO G
 TIPO DE CONTENEDORES
 Fuente: Naviera de Guatemala

45' High Cube Dry Container

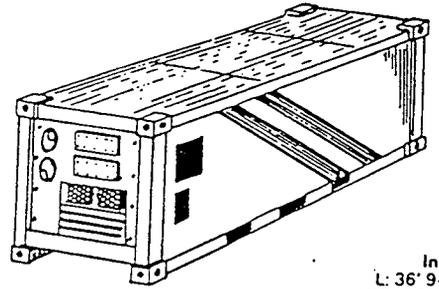


Cubic Cap.: 3,037 cu.ft. Payload: 62,655 lbs.

Interior
 L: 44' 5"
 W: 7' 8-1/2"
 H: 8' 10"

40' Reefer Container

Payload: 57,120 lbs.



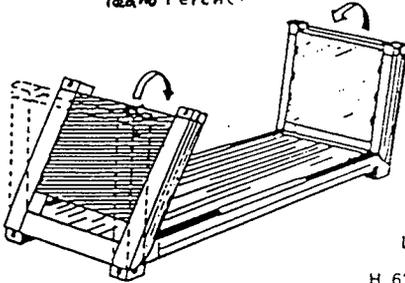
Cubic Cap.: 1,942 cu.ft.

Interior
 L: 36' 9-1/4"
 W: 7' 4-1/16"
 H: 7' 2-1/4"

40' Collapsible Flat Rack

(Plano Perchero)

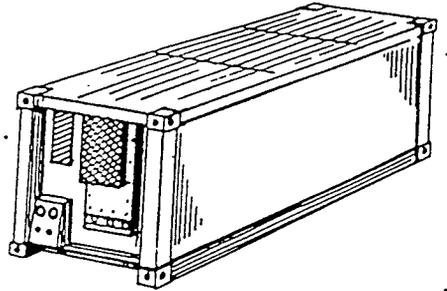
Payload: 57,280 lbs.



Interior
 L: 39' 11"
 W: 8'
 H: 6' 6-3/16"

40' High Cube Reefer Container

Payload: 56,790 lbs.

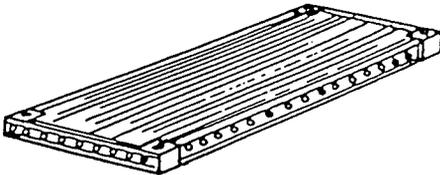


Cubic Cap.: 2,325 cu.ft.

Interior
 L: 37' 11-13/16"
 W: 7' 6"
 H: 8' 2-1/16"

40' Platform

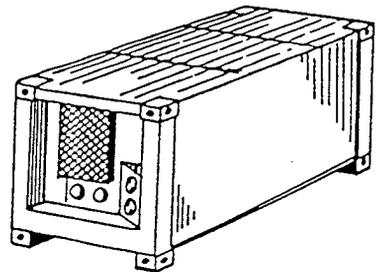
Payload: 86,000 lbs.



Interior
 L: 40'
 W: 8'

20' Reefer Container

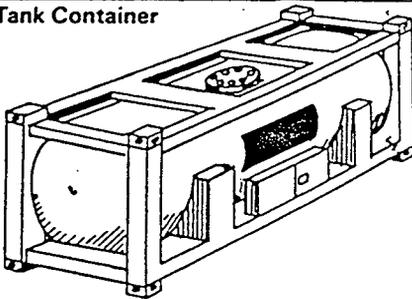
Payload: 38,118 lbs.



Cubic Cap.: 950 cu.ft.

Interior
 L: 17' 10"
 W: 7' 4-1/16"
 H: 7' 3-1/4"

20' Tank Container



Cubic Cap.: 904 cu.ft. Payload: 6,764 U.S. Gals.

Exterior
 L: 20'
 W: 8'
 H: 8' 6"



ANEXO H
 CAPACIDAD DE LOS CONTENEDORES
 Fuente: Naviera de Guatemala

	MEDIDAS INTERNAS (En Mts.)			PESO MAXIMO (1)	CAPACIDAD (2)
	LARGO	ANCHO	ALTO		
20' STD	5.92	2.34	2.38	19,950 Kgs. 44,000 Lbs.	32.96 M ³ 1163 Pies Cub.
40' STD	11.89	2.34	2.38	20,860 Kgs. 46,000 Lbs.	66.21 M ³ 2338 Pies Cub.
40' H.C.	11.89	2.34	2.69	20,860 Kgs. 46,000 Lbs.	74.84 M ³ 2642 Pies Cub.
40' Reefer H.C.	11.59	2.28	2.49	20,860 Kgs. 46,000 Lbs.	65.79 M ³ 2323 Pies Cub.
45' (96")	13.58	2.34	2.69	20,860 Kgs. 46,000 Lbs.	85.48 M ³ 3018 Pies Cub.

(1) El peso aquí indicado es el máximo permitido para circular en las carreteras del país, sin causar multas por sobrepeso. Los equipos mayores de 20' tienen más capacidad real de peso.

(2) La capacidad aquí indicada puede variar por motivo de los diferentes tipos de construcción de los contenedores.

ANEXO I

CUESTIONARIO

Muy buen día (tarde) mi nombre es _____

Soy estudiante de la Universidad Rafael Landivar, y estoy evaluando el procedimiento legal para la formación y administración de agencias representantes de compañías transnacionales de transporte marítimo en Guatemala. Para lo cual quisiera hacerle algunas preguntas tomando en cuenta que usted ha contado con experiencia en el medio marítimo.

1.Cuál es el nombre de la empresa para la que usted trabaja? _____

2. Podría darme su nombre por favor? _____

3. Qué puesto ocupa usted en esta empresa? _____

4. Podría usted enumerar las empresas marítimas que existen en Guatemala?

5.Cuál considera usted es el procedimiento que se debe realizar para la formación de una agencia de representación naviera transnacional?

6. Cuáles considera usted son los procedimientos que se deben realizar para la administración de una agencia de representación naviera transnacional?

7. Conoce Las Leyes Marítimas actuales en Guatemala que rigen el manejo y administración de una línea naviera?

8. Cuáles cree que son los requisitos necesarios para establecer una oficina o agencia en los puertos del atlántico y del pacífico ?

9. Qué departamentos y personal son necesario para la operación de una agencia representante de una naviera?

10. Cuál cree que sería la mejor ubicación para un predio de contenedores?

11. Cuál sería el tipo de predio más conveniente para una agencia así como el equipo de mantenimiento de contenedores?

12. Qué tipos y tamaño de contenedores son necesarios utilizar en nuestro mercado Guatemalteco, tomando en cuenta su experiencia en el medio?

13. Qué tamaño y cantidad de chasis son necesario para iniciar labores como naviera en el mercado marítimo guatemalteco actual?

14. En el Atlántico , cual cree que sería el puerto más conveniente para el atraque del barco tomando en cuenta servicio, costo-beneficio, ventajas?

15. Qué tipo de Buque es el más conveniente utilizar en nuestro medio marítimo Guatemalteco?
