

881209

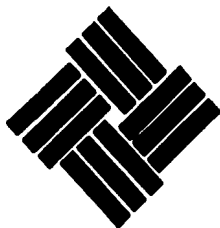
25
29.

UNIVERSIDAD ANAHUAC

ESCUELA DE DERECHO

CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO



VINCE IN BONO MALUM

CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A:

ERNESTO PEREZ REA SERDIO

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

MEXICO, D. F.

1986.



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

I N D I C E.

INTRODUCCION.		
CAPITULO I	LA FUNCION CODIFICADORA.	1
	A. CARTA DE LAS NACIONES UNIDAS.	5
	B. CONFERENCIA DE LAS NACIONES-UNIDAS PARA EL COMERCIO Y EL DESARROLLO.	7
CAPITULO II	IMPORTANCIA DEL CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS EN EL CONTEXTO MUNDIAL.	9
CAPITULO III	SURGIMIENTO DE LAS CONFERENCIAS-MARITIMAS.	15
	A. DEFINICION.	17
	B. CLASIFICACION.	23
	C. REGLAMENTACION.	24
CAPITULO IV	ANTECEDENTES DEL CODIGO DE CONDUCTA.	31
CAPITULO V	ANALISIS GENERALIZADO DEL CODIGO.	41
CAPITULO VI	OBJETIVOS Y PRINCIPIOS DEL CODIGO.	46
	A. COMPOSICION DE LAS CONFERENCIAS.	51
CAPITULO VII	PARTICIPACION EN EL TRAFICO.	53
CAPITULO VIII	EL CODIGO Y LA PROTECCION DE LOS INTERESES DE LOS USUARIOS.	61
	A. CELEBRACION DE CONSULTAS.	67
	B. RELACION ENTRE USUARIOS.	71
CAPITULO IX	FLETES.	74
	A. FLETES FRANCOS.	80
CAPITULO X	CAPITULO V DEL CODIGO: OTRAS CUESTIONES.	83
	A. LAS LINEAS MARITIMAS NO CONFERENCIADAS Y EL CODIGO DE CONDUCTA.	86
CAPITULO XI	LA AUTORIDAD COMPETENTE.	97
CAPITULO XII	DISPOSICIONES Y MECANISMO PARA LA SOLUCION DE CONTROVERSIAS.	102
	A: DIFERENCIAS TECNICAS ENTRE CONCILIACION, AMIGABLE COMPOSICION Y ARBITRAJE.	114
CAPITULO XIII	APLICACION DEL CODIGO.	117
	A. INCORPORACION DE LOS TRATADOS AL DERECHO INTERNO.	120
	B. APLICACION DEL CODIGO EN NUESTR O PAIS.	126
CAPITULO XIV	PARTICIPACION EN EL NEGOCIO NAVIERO.	129

	Página
A. ADQUISICION DE BUQUES.	130
B. FLETAMENTO MARITIMO.	132
C. EMPRESAS NAVIERAS MULTINACIONALES.	135
1. CAPACITACION.	138
2. BANDERAS DE CONVENIENCIA.	140
CAPITULO XV	
CASO DE LA COMUNIDAD ECONOMICA - EUROPEA.	141
A. DE LAS RESERVAS EN GENERAL.	143
B. ANALISIS DEL REGLAMENTO DEL CONSEJO DE LA CEE No. 954/79.	146
CAPITULO XVI	
FIRMA, RATIFICACION, ACEPTACION, APROBACION Y ADHESION.	153
A. ENTRADA EN VIGOR DEL CODIGO.	159
1. DENUNCIA.	167
B. SITUACION EN AMERICA LATINA Y EL CARIBE.	169
C. FIRMAS, RATIFICACIONES Y ADHESIONES A LA CONVENCION SOBRE EL CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS.	180
CONCLUSIONES	184
ANEXOS	192
BIBLIOGRAFIA	206

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

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

Para una mejor comprensión del trabajo que ahora presentamos, estimamos pertinente indicar los propósitos del mismo, los objetivos que se persiguen y la forma en que se ha llevado a cabo este estudio.

El tema mismo nos lleva a la necesidad de explicar convenientemente los orígenes de las Conferencias Marítimas, de su actividad y de su forma de actuar para entender porqué en un momento dado se hizo necesaria la firma de un Tratado Internacional sobre la Conducta de estas Conferencias.

Ha sido preocupación del Derecho, de muchos años atrás, establecer una posición de justicia y equidad entre quien transporta y los dueños de las mercancías que se transportan, además de las repercusiones que por si mismas trae el transporte marítimo en el comercio internacional y directamente a los Estados en donde se realiza este comercio. Resultado de esa preocupación fué en su momento y lugar, la Convención conocida con el nombre de "Reglas de la Haya", así como el Protocolo que le siguió y posteriormente las "Reglas de Hamburgo", solo que éstos documentos únicamente se referían a la posición de ambas partes durante el transporte y a los hechos y actos jurídicos derivados del transporte mismo, más no a la actuación de las líneas y menos aún de las agrupaciones de líneas o empresas navieras conocidas con el nombre de Conferencias.

Era obvio que en esas condiciones resultara necesaria la regulación jurídica de la actuación de las empresas marítimas, espe-

cialmente aquellas agrupadas en conferencias, porque en esa formaban ya una situación de poder respecto de los usuarios de los servicios que ellas prestan, que tendía a romper el equilibrio entre las partes comprometidas en el transporte marítimo.

En consecuencia, estimamos que es necesario, en primer término, presentar los antecedentes de las Conferencias Marítimas y su forma de actuar, con objeto de llegar a una mejor comprensión de la necesidad de la regulación de su conducta, pasando en segundo término a exponer los antecedentes de dicho Código que nos permitan con posterioridad llevar a cabo un análisis generalizado y pormenorizado del mismo, de tal forma que podamos concluir si los objetivos y principios del código que le dieron origen se han logrado total o parcialmente, y en este último caso, hasta que grado se ha obtenido éxito en alcanzar los citados objetivos de este Código. Para llegar a esta precisión, es necesario también señalar el lugar que guarda este Tratado en el contexto mundial y la importancia del mismo en el comercio exterior de las naciones.

Por último, del análisis a que se refiere el párrafo anterior, concluiremos señalando nuestra posición frente a este Tratado Internacional, y frente a su aplicación interna en los diversos países que lo han ratificado o se han adherido a él, indicando las recomendaciones y preocupaciones personales para un mejor logro de los objetivos y principios del Código que se estudia.

Es de especial interés hacer merecido reconocimiento al Dr. Ignacio L. Melo, por su constante e incansable labor y preocupación en todas estas cuestiones del Derecho Marítimo, tanto en foros-

internacionales como nacionales y muy especialmente en la elaboración del presente estudio.

México, Distrito Federal a veintiuno de enero de mil novecientos ochenta y seis.

CAPITULO I.
LA FUNCION CODIFICADORA.

LA FUNCION CODIFICADORA.

Dentro del título del ordenamiento materia de la presente tesis encontramos la palabra "código", por lo cual consideramos importante hacer un breve análisis respecto al significado de dicho término.

Codificar es una palabra compuesta que deriva de las voces latinas *codex*, *codicis* y *facere*, las cuales traducidas al castellano significan "código" y "hacer". A su vez, entendemos por "Código" un "cuerpo de leyes dispuestas según un plan metódico y sistemático" (1). Por consiguiente concluiremos diciendo que codificar es "hacer o formar un cuerpo de leyes metódico y sistemático" (2).

La tarea codificadora tiene como principal objetivo "reunir en un solo cuerpo de leyes, reglas normativas que se hallan dispersas" (3). Dentro de esa labor de codificación se suele recopilar en un solo ordenamiento los principios generales jurídicos referentes a una determinada materia dándole, ya sea, forma de legislación interna o internacional.

El Código de Hititas, el Código de Amurabi, las leyes de Manú, las Leyes de Licurgo, el Fuero Juzgo, las Siete Partidas, el

1 REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: Diccionario de la Lengua Española; 19a. ed., Espasa-Calpe, Madrid, 1970, p. 316.

2 Ibid.

3 CARLOS ARELLANO GARCIA: Derecho Internacional Privado; 7a. Ed. Porrúa, México, 1984, p. 88.

Código de Federico de Prusia, el Código de Justiniano y el Código de Napoleón, son ejemplos de la tendencia innegable, en las diversas ramas del Derecho, de concretar en un cuerpo de leyes, las fórmulas jurídicas fundamentales que rigen las relaciones humanas (4).

La actividad codificadora puede emprenderse por varios países en aquellas materias que rebasan las fronteras de un solo país, como en el caso de las Conferencias Marítimas. También puede intentar la labor codificadora un solo país, o una tercera opción es que esta tendencia codificadora lleve como sujeto activo a un organismo internacional, como es el caso de las Naciones Unidas en el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

En muchas ocasiones esos intentos codificadores han partido de diversos orígenes: iniciativas extraoficiales, iniciativas científicas, proyectos colectivos o individuales de estudiosos y labores colectivas realizadas por asociaciones, congresos o conferencias.

La codificación internacional puede ser clasificada, según la manera de realizarse o según el contenido del cuerpo de leyes que se pretende obtener.

A. Desde el punto de vista de la manera de realizarse la codificación existen dos sistemas codificadores:

- a) Del centro a la periferia.
- b) De la periferia al centro.

Primer Sistema: Los diversos Estados que intervienen en

4 Cfr. Ibid.

la codificación establecen las bases generales (centro) a las que han de sujetar esos Estados sus legislaciones internas (periferia). La ventaja que nos ofrece este sistema consiste en que la norma jurídica internacional es adaptable a las necesidades e idiosincracia de los Estados signatarios del Tratado que establece las bases generales, sin embargo, este sistema tiene un inconveniente: la unificación de reglas jurídicas es muy incierta ya que en definitiva, la difusión vuelve a imperar al legislarse internamente sobre lo estatuido en forma general en esas bases generales.

Segundo Sistema: Los diversos Estados que intervienen en la codificación tienen, en sus respectivos órdenes jurídicos internos, disposiciones disímbolas (periferia) que serán sustituidas por disposiciones contenidas en una convención internacional (centro). La ventaja de este sistema es que sí se logra una auténtica unificación, pero presenta el inconveniente de la falta de firmas, o la falta de ratificaciones o la de formulación de reservas, así como las denuncias al tratado.

B. Desde el punto de vista del contenido de las disposiciones que se pretende tenga el Código deseado, también existen dos -- tendencias:

a) Una que pretenden un ordenamiento material en el que se establecerían preceptos que sustituirían a los ordenamientos nacionales en el momento en que surgiera un conflicto internacional de normas jurídicas por su simultánea vigencia espacial. Esta tendencia llevaría a realizar en materia internacional tantos cuerpos de leyes como materias jurídicas requiriesen una reglamentación y-

prácticamente abarcaría todas las ramas del derecho. Como podemos observar, la meta de ésta tendencia es lejana, puesto que es muy difícil que los países se pongan de acuerdo sobre el contenido de esos Códigos.

b) Esta otra tendencia pretende un ordenamiento formal en el que sólo se señalarían reglas de elección de las normas jurídicas aplicables a los conflictos de leyes sobre las diversas materias, remitiendo en cuanto al contenido de las normas aplicables al sistema jurídico nacional que ha de prevalecer. Consideramos que ésta tendencia nos llevaría a que en un mismo caso, la solución sería distinta según la norma formal de Derecho Internacional Privado que puede remitir a uno o a otro sistema nacional, ya que puede darse la hipótesis de que no coincidan las disposiciones materiales -- aplicables.

A. CARTA DE LAS NACIONES UNIDAS.

Es desde el Preámbulo de la Carta de las Naciones Unidas donde se manifiesta la preocupación de este alto organismo internacional por la creación de normas jurídicas que regulen a la comunidad internacional. A continuación transcribimos el tercer párrafo de dicho Preámbulo:

Nosotros los pueblos de las Naciones Unidas resueltos...a crear condiciones bajo las cuales puedan mantenerse la justicia y el respeto de las obligaciones emanadas de los tratados y de otras fuentes del derecho internacional .

Posteriormente, en el Capítulo I relativo a "Propósitos -

y Principios", el artículo 1° párrafo 1 de la Carta de las Naciones Unidas establece:

1. Lograr por medios pacíficos, y de conformidad con los principios de la justicia y del derecho internacional, el ajuste o arreglo de controversias o situaciones internacionales susceptibles de conducir a quebrantamientos de la paz;

De manera expresa, la Carta de las Naciones Unidas, en el artículo 13 previene la intervención de las Naciones Unidas, a través de la Asamblea General, en la tarea codificadora:

Artículo 13. 1. La Asamblea General promoverá estudios y hará recomendaciones para los fines siguientes:

a) fomentar la cooperación internacional en el campo político e impulsar el desarrollo progresivo del Derecho Internacional y su codificación;

En auxilio a los diversos órganos que conforman las Naciones Unidas, el artículo 7 de la Carta de las Naciones Unidas, en su párrafo 2, señala:

Artículo 7. 2. Se podrán establecer, de acuerdo con las disposiciones de la presente Carta, los órganos subsidiarios que se estimen necesarios.

También en dicha Carta, se hace referencia a organismos especializados en los artículos 57 y 63:

Artículo 57. 1. Los distintos organismos especializados establecidos por los acuerdos intergubernamentales, que tengan amplias atribuciones internacionales definidas en sus estatutos, relativas a materias de carácter económico, social, cultural, educativo, sanitario, y otras conexas, serán vinculados con la Organización de acuerdo con las disposiciones del artículo 63.

2. Tales organismos especializados así vinculados con la Organización se denominarán en adelante "los organismos especializados".

Artículo 63. 1. El Consejo Económico y Social podrá concertar con cualquiera de los organismos especializados de que trata el artículo 57, acuerdos por medio de los cuales se establezcan las condiciones en que dichos organismos habrán de vincularse con la Organización. Tales acuerdos estarán sujetos a la aprobación de la Asamblea General.

2. El Consejo Económico y Social podrá coordinar las actividades de los organismos especializados mediante consultas con ellos y haciéndoles recomendaciones, como también mediante recomendaciones a la Asamblea General y a los Miembros de las Naciones Unidas .

B. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL COMERCIO Y EL DESARROLLO.

Ha sido la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas - para el Comercio y el Desarrollo) la encargada de elaborar el Códígo que se analizará en el presente trabajo.

Comentaremos brevemente que la UNCTAD fué creada como un órgano permanente de la Asamblea General de las Naciones Unidas el 30 de diciembre de 1964. Uno de sus principales objetivos es promover el comercio internacional con objeto de acelerar el desarrollo económico de los países en desarrollo. La UNCTAD contribuye - considerablemente a los esfuerzos encaminados a instaurar un nuevo orden económico internacional y a alcanzar los objetivos del Segundo Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo de la Carta - de Derechos y Deberes Económicos de los Estados y de la resolución sobre el desarrollo y la cooperación económica internacional adoptada en 1975 durante la Séptima Sesión Extraordinaria de la Asamblea General.

Todos los Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas, de sus instituciones especializadas y de la Agencia Internacional de la Energía Atómica forman parte de la Conferencia. A principios de 1977 reagrupaba a 155 miembros. La primer sesión de la Conferencia tuvo lugar en Ginebra en 1964.

La UNCTAD tiene como órgano permanente al Consejo de Comercio y Desarrollo, del cual pueden formar parte todos sus Estados miembros.

El Consejo se reúne cada año y tiene cada dos años, entre las Sesiones de la Conferencia, reuniones a nivel ministerial. Este Consejo comprende seis comisiones principales, las cuales están igualmente abiertas a todos sus miembros, siendo una de ellas la Comisión Sobre la Navegación, la cual ha puesto en ejecución un vasto programa de trabajo. La Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas (relativa a los buques en el transporte internacional) fue firmada bajo sus auspicios. Otras actividades en este campo, se refieren al desarrollo e incremento de la marina mercante de países en desarrollo, la protección de intereses de los usuarios, así como cuestiones relativas a fletes.

La UNCTAD tiene una Secretaría Permanente dirigida por un Secretario General y se encuentra situada en el Palacio de las Naciones en Ginebra y existe una oficina de representación en la Sede de la Organización de las Naciones Unidas, en Nueva York. (5)

5 Cfr. NACIONES UNIDAS: ABC de las Naciones Unidas, Núm. de Venta: F.77.1.3, Nueva York, 1978, pp. 51-54.

C A P I T U L O I I .

IMPORTANCIA DEL CODIGO DE CONDUCTA DE LAS
CONFERENCIAS MARITIMAS EN EL CONTEXTO MUN
DIAL.

IMPORTANCIA DEL CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS EN EL CONTEXTO MUNDIAL.

La importancia de este Código de Conducta de las Conferencias Marítimas radica en varios puntos que nos gustaría, a manera de introducción al tema propiamente dicho, tomar en consideración:

Es bien sabido que nuestro globo terráqueo está compuesto en sus 7/10 partes por agua, es decir, de los 510 millones de kilómetros cuadrados que posee la superficie de la tierra, 361 millones corresponden al área ocupada por los océanos y los mares.

Es ello razón suficiente para que el transporte marítimo sea el de mayor importancia en el comercio entre todos los países del mundo. Esto nos dá como resultado el que cada día sean más y más las toneladas de carga que se trasladan de una ciudad a otra, de un país a otro, de un continente a otro.

En este aspecto es importante señalar que el volúmen de las mercancías transportadas por la vía marítima, que en 1950 llegó a 550 millones de toneladas métricas, ascendió a 2,605 millones en 1970 y 3,550 millones de toneladas en 1979. (6).

Esto se traduce, por consiguiente, en la imperiosa necesidad de que los países marítimos se provengan y fomenten una marina mercante propia y adecuada para mantener un comercio constante en los mercados internacionales.

6 TOMAS SEPULVEDA W. Desarrollo de la Marina Mercante Latinoamericana; en Revista de la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C.; México, p. 11.

Otro punto importante a considerar, es el relativo a que hasta antes de la invención de la máquina de vapor el transporte marítimo se había realizado a través de buques de vela, los cuales tenían como limitación lógica las constantes malas condiciones climatológicas para realizar de una manera óptima sus viajes. A finales del siglo XVIII y durante el siglo XIX, al presentarse una gran demanda del transporte marítimo, debido a la necesidad de distribuir los bienes producidos por la Revolución Industrial, los científicos se vieron en la necesidad de buscar medios que optimizaran de una manera considerable el tráfico marítimo. Como consecuencia de lo anterior, posteriormente a la invención de la máquina de vapor por James Watt, Roberto Fulton se avocó a la construcción del primer buque de vapor obteniendo resultados positivos en 1807. La invención de estos buques de vapor hizo que hubiera una reordenación en el comercio internacional, ya que al regularse los servicios marítimos los exportadores podían programar sus embarques comprometiéndose a la entrega de mercancías en el extranjero, proporcionando fechas predeterminadas, a la vez que los importadores tenían cierta seguridad de que los productos que habían comprado en el extranjero les serían entregados dentro de esa fecha determinada.

Por otra parte, no hay que olvidar que el transporte marítimo es una actividad tan antigua como el mismo intercambio comercial entre los pueblos; a medida que crecía el desenvolvimiento de esta actividad, algunos países se vieron en la necesidad de crear su propia flota naviera mercante. En otros casos, se vió que el transporte marítimo traía aparejada una gran rentabilidad desde el

punto de vista empresarial, por lo que algunos países destinaron amplios recursos a prestar este tipo de servicio a terceros países, convirtiéndose, en ocasiones, el transporte marítimo como uno de sus principales rubros de exportación.

Sin embargo, restricciones de tipo político, medidas proteccionistas por parte de los países que deseaban ejercer el dominio de los mares y las elevadas inversiones que requiere el negocio naviero hicieron que la flota naviera mercante mundial se concentrara en solo unos cuantos países y esto se aprecia observando las siguientes estadísticas: En 1983 para una flota naviera mundial de 686 millones de toneladas de peso muerto, los países desarrollados de economía de mercado participaban con un 76.1% del total (incluido el 29.1% bajo bandera de conveniencia o de registro abierto de su propiedad *); los países socialistas con el 8% y los países en vías de desarrollo con el 15.9% (Véase cuadro No.1).

Como nota adicional a lo anterior, señalaremos que los cinco países que mantienen el liderazgo en el transporte marítimo (Estados Unidos, Grecia, Japón, Noruega, Reino Unido, incluyendo la flota de bandera de conveniencia, que prácticamente pertenece a los cinco) absorbieron el 61.2%.

Estas tendencias se acentúan cuando se trata de buques que poseen una tecnología más avanzada y específica como es el ca

* Se dice que un navío opera bajo una bandera de conveniencia, cuando ésta no es del país que efectivamente es dueño del buque. Se acostumbra decir que no existe una relación auténtica entre los verdaderos dueños del barco y el país que permite utilizar su bandera.

so de los tanqueros, graneleros y portacontenedores.

Este desequilibrio que se presenta respecto a la distribución de la flota mercante trae consigo consecuencias muy desfavorables para los países que precisan de ella para su comercio exterior y que no disponen de buques a la altura de sus necesidades.

Por lo que respecta al Código diremos que hasta su entrada en vigor no existía un reglamento internacional que tuviese una aplicación universal.

La política que existía es que la mayoría de las conferencias tenían un sistema de autorregulación, es decir, ellas mismas regulaban sus propias prácticas como por ejemplo, afiliación, participación en el tráfico, control de prácticas abusivas, acuerdos de lealtad, dispensa para uso de tonelaje no perteneciente a la Conferencia, consultas entre Conferencias y usuarios, imposición de fletes, competencia externa, entre otros, con la excepción de que cuando se presentaba una controversia no existía un mecanismo especial para que resolvieran sus diferencias las partes.

Cuadro No. 1.

Flota mercante mundial por grupos de países, 1983
(Millones de TPM)

	Total	%	Tanqueros de petróleo	%	Graneleros	%	Carga general	%	Contenedores	%	Otros	%
Total	686.0	100.0	305.4	100.0	215.3	100.0	117.4	100.0	14.6	100.0	38.3	100.0
Países desarrollados	522.2	76.1	254.9	83.5	166.2	77.2	63.6	56.6	11.4	78.1	26.1	68.1
Países socialistas	54.5	8.0	12.0	3.9	13.6	6.3	21.6	19.2	0.6	4.1	6.7	17.5
Países en desarrollo	109.3	15.9	38.5	12.6	35.5	16.5	27.2	24.2	2.6	17.8	5.5	14.4
37 países en desarrollo de América (porcentaje en el total)	22.3	3.3	7.9	2.6	6.6	3.1	6.5	5.8	—	—	1.3	3.4
3 países desarrollados ^a (porcentaje en el total)	419.6	61.2	206.8	67.7	139.6	64.8	46.0	40.9	6.8	46.6	20.4	53.3

a. Los países son: Grecia, Japón, Noruega, Gran Bretaña y Estados Unidos; también se incluye la flota bajo la bandera de conveniencia que prácticamente pertenece a los cinco.

Fuente: UNCTAD, *Review of Maritime Transport, 1983* (TD/B/C.4/266), 25 de abril de 1984 (datos al 1 de julio de 1983).

C A P I T U L O I I I .

SURGIMIENTO DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS

SURGIMIENTO DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS,

En 1840 se forma oficialmente la primera línea naviera: la "Cunard Line" cuyos servicios se prestaban entre Inglaterra y los Estados Unidos. Al presentarse una gran demanda se originó el que éste tipo de empresas proliferara a tal grado que en poco tiempo, la oferta de espacio de bodega superó considerablemente a la solicitada, lo cual redundó en un gran beneficio a los usuarios de los servicios ya que el abatimiento de los niveles de fletes les permitía grandes márgenes de ganancia o la posibilidad de ofrecer u obtener los productos comercializados a bajos precios.

Esta guerra de fletes entre los armadores alcanzó su punto álgido entre 1870 y 1880, habiéndolo contribuido en gran medida la apertura del Canal de Suez (1869) ya que se redujo de manera considerable el tiempo de travesía entre Inglaterra y la India por lo que hubo un importante incremento de viajes por barco y oferta de espacio de bodega.

Al presentarse esta coyuntura, las líneas navieras decidieron organizarse en asociaciones para establecer niveles de fletes uniformes y evitar la competencia entre ellos. De esta manera surgen las Conferencias Marítimas como un sistema que aplicaría fletes uniformes, así como también establecería vínculos con los usuarios mediante ventajas mutuas y a través de los acuerdos de lealtad, con el objeto de restringir la competencia de las líneas no asociadas.

La primera conferencia quedó formalmente constituida por

siete armadores, en 1875, bajo el nombre de "United Kingdom Calcutta Conference" la cual prestaba sus servicios en el tráfico entre Reino Unido de la Gran Bretaña y la India, proliferando este tipo de organizaciones hasta llegar a la cantidad de más de 350 - conferencias que operan actualmente en todas las rutas del mundo.

A. DEFINICION.

En un sentido amplio podemos decir que una Conferencia es una

asociación de empresarios navieros vinculados por un acuerdo, para cobrar fletes uniformes y que se agrupan para proporcionar un servicio regular, por medio de rutas e itinerarios fijos, a determinadas regiones geográficas (7).

El maestro Hernández Yzal las define a las Conferencias-

como:

personas jurídicas consistentes en la reunión jurídicamente calificada, de varias líneas o compañías de navegación regular, con abstracción de pabellón, creada con el objeto de defender determinados intereses contra la competencia externa en función de tráficos ciertos, y con medios para defenderse de la interna a vez constituida, mediante acuerdos de 'pool' (*) de variada condición, tendiente todo ello a la regularización y nacionalización de los servicios -- prestados por ella a los intereses de la mercancía (8).

Para los efectos de la presente tesis adoptaremos la definición que nos proporciona el mismo Código de Conducta de las Conferencias Marítimas en su capítulo primero:

7 CUTMA, BOLETIN TECNICO: Las Conferencias Marítimas; Núms. 23 y - 24, Bogotá, Agosto-Septiembre de 1975, p. 3.

* Estos acuerdos son la resolución de las líneas miembros para proceder al reparto entre todas ellas de los ingresos que se captan en una ruta determinada, aunque también puede tratarse del reparto de los beneficios económicos solamente, así como de la carga total o de determinadas mercancías originadas en dicha ruta.

8 SANTIAGO HERNANDEZ YZAL: "El flete en el transporte marítimo", Ed. Gráficas Salvá-Casanova, Barcelona, 1930, p. 49.

Conferencia Marítima o Conferencia.

Un grupo constituido por dos o más empresas porteadoras navieras que prestan servicios regulares de transporte internacional de carga en una ruta particular o unas rutas particulares dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo o arreglo cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes y a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la prestación de servicios regulares (9).

Las Conferencias cuentan con un instrumento interno que las regula en cuanto a normas de conducta, reglamentación, supervisión y control de actividades.

El "Acuerdo de Conferencia" es el documento fundamental que establece las relaciones contractuales de las líneas miembros.

Dicho acuerdo es confidencial en la mayoría de los casos; sin embargo puede presentarse una reglamentación pública de las Conferencias.

Esos Acuerdos pueden diferir considerablemente de una Conferencia a otra pero en términos generales un Acuerdo posee los siguientes elementos:

a) Ambito geográfico en que la Conferencia va a operar, señalando la ruta específica en que se prestara el servicio.

b). Clases de miembros:

Normalmente se clasifican en dos categorías: Ordinarios o de pleno derecho y asociados. Los primeros gozan de todos los derechos establecidos en el Acuerdo, y los segundos tienen dere--

9 COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL): El Código de Conducta de las Conferencias Marítimas: Significado y perspectivas; Naciones Unidas, México, 1984. Anexo I.

chos restringidos en comparación con los primeros. La condición de miembro asociado puede presentarse como consecuencia de un interés secundario de la línea por la ruta en cuestión, o porque la Conferencia no concede de inmediato la condición de miembro de pleno derecho a una línea recién afiliada.

c) Condiciones para ingreso, retiro, suspensión o expulsión de los miembros.

d) Obligaciones de aplicar fletes uniformes, es decir, las tarifas impuestas por la Conferencia deben de ser aplicadas por todos los miembros y calculadas sobre una misma base (peso o medida).

e) Derecho de carga y descarga en diversos puertos.

Dependiendo del criterio que siga cada Conferencia, se atribuirá determinado porcentaje de carga a cada línea miembro, considerando los puertos de origen y destino de las mercancías; así como también se les prohíbe a algunas compañías tocar determinados puertos.

f) En algunos casos la Conferencia decide, estableciéndose en el Acuerdo, que en lugar de asignar a cada miembro un porcentaje de carga, se reúnan los ingresos totales que genere el tráfico repartiéndose entre todos los conferenciados, lógicamente, según los servicios que haya prestado cada línea.

g) Reglas y procedimientos para reuniones y votación.

h) Nombramiento de comités.

El Acuerdo dispone sobre la creación de diversos comités para el desempeño de las muy diversas funciones; entre otras se encuentra, el vigilar la conducta de los miembros en relación

al contenido del mismo Acuerdo de Conferencia.

i) Integración de la Secretaría:

El órgano coordinador y representante de la Conferencia es usualmente la Secretaría de la misma; por ello, el Acuerdo decide su estructuración y funcionamiento.

j) Arbitraje entre miembros:

El sistema para dirimir posibles conflictos es también contemplado por el Acuerdo;

k) Participación en otros Acuerdos:

Cuando una línea naviera cuenta con un gran tonelaje en buques, y la Conferencia no puede, en virtud de la participación que le corresponda a cada miembro, captar la totalidad de buques del solicitante, el Acuerdo establece normas al respecto (10).

Otras características que reflejan el aspecto positivo de las Conferencias y su importancia en el desarrollo del comercio, serían por ejemplo, el operar en forma regular, el arribo a los puertos en las fechas anunciadas y a intervalos fijos así como la aceptación de carga de gran número de usuarios destinada a los diversos puertos de ruta. Son finalidades propias de las conferencias:

-Realizar una acción conjunta para competir con los transportistas no asociados en ella.

-Regular la competencia entre sus miembros, básicamente-

10 Cfr. COMISION NACIONAL DE FLETES MARITIMOS: El sistema de Consultas entre los Consejos de Usuarios y las Conferencias Marítimas; México, 1982, pp. 18 - 19.

por medio del Acuerdo de Conferencia.

-Proporcionar un servicio regular en la ruta con buques en buenas condiciones y apropiados al tráfico.

Otro aspecto relevante de dichas Conferencias, es que no se constituyen en sociedad mercantil, ya que no pierden sus miembros su personalidad jurídica, a la vez que las relaciones entre ellos pueden basarse en una simple asociación officiosa o si se prefiere, establecer una estructura organizativa de alto nivel, incluyendo una Secretaría permanente.

Será considerada como práctica abusiva

Cualquier actuación de una línea afiliada, ya sea directamente o por medio de algún representante, que no se ajuste al espíritu del Acuerdo de Conferencia o a las normas impuestas a la Conferencia por las autoridades administrativas y que pueda reportar ventajas injustas a algún miembro respecto de los demás o a determinados usuarios (11).

Son ejemplo de dichas prácticas abusivas de las compañías navieras, el calcular o recaudar fletes de modo no previsto en la tarifa de la Conferencia; efectuar pagos que usualmente corren por cuenta del usuario; posdatar, o antedatar conocimientos de embarque; y conceder almacenamiento gratuito a los usuarios.

Es cierto, existen normas que regulan la actividad de las líneas navieras dentro de cada conferencia, sin embargo, la competencia entre cada una de ellas puede darse de tres formas:

a) Infringiendo las normas de la propia Conferencia a través de ciertas prácticas abusivas como por ejemplo, el estable-

11 ONU,UNCTAD: Prácticas de las Conferencias y Grado de Adecuación de los Servicios de Transporte Marítimo, Ginebra, 1970, p. 15. Documento TD/B/C.4/62.

cimiento de fletes por peso y no por volúmen con el objeto de rebajarlos, la descripción inexacta de la carga, la concesión de rebajas secretas, etc.. Respecto a este tipo de competencia, las conferencias tratan de eliminar estas prácticas ya que una de las razones fundamentales para que éstas nacieran, fué precisamente el evitar la llamada "guerra de fletes".

b) En función de la calidad del servicio ofrecido por cada una de las líneas navieras, la cual se relaciona con diferentes características, por ejemplo, el tipo de barco que se necesita para transportar cierto tipo de mercancía, el puerto de escala, etc.

Existe un recurso que emplean las conferencias marítimas para reducir o eliminar la competencia: Los convenios de explotación en común, los cuales sustituyen la libre competencia y permiten el riesgo de que se cree un monopolio. Estos acuerdos son de diversa índole, desde los que establecen el número de travesías, y los que reparten la carga y los ingresos limitando con ello la competencia entre las líneas navieras dentro de una conferencia, logrando así una explotación más racional de los servicios, hasta una organización conforme a los intereses de los conferenciados para mantener un cierto nivel de fletes y de utilidad.

c). Existe un tercer tipo de competencia, el cual se realiza mediante la intervención de buques independientes, es decir, que no pertenecen a las conferencias, los cuales se conocen bajo el nombre de "outsiders". Para enfrentar este problema tenemos como principal instrumento los acuerdos especiales que las conferencias establecen con los usuarios, a través de los cuales estos ú-

timos reciben ciertas ventajas a cambio de no recurrir a líneas navieras no afiliadas a las conferencias, excepto casos especiales reconocidos por estas últimas.

Dichos acuerdos son conocidos como acuerdos de lealtad o fidelidad cuya violación puede acarrear al usuario serias dificultades por las multas y represalias de diversa índole que pueden ser aplicadas. Esta situación tiene su importancia ya que se puede llegar a una "guerra de fletes" en contra de los navieros independientes, situación que llegaría a afectar al propio usuario.

B. CLASIFICACION.

Respecto al ingreso de nuevas líneas navieras en una conferencia, existe también una dualidad:

-Conferencia cerrada: Aquella para cuyo ingreso de una línea naviera se requiere de aprobación. Este tipo de conferencias pone normalmente grandes dificultades para conceder el derecho de participación, el cual solo se consigue, por lo regular, bajo condiciones y circunstancias muy particulares. Esta situación perjudica en primer término a los países en desarrollo, los cuales buscan tener una participación dentro de las conferencias para poder así incrementar el tonelaje de sus marinas mercantes.

-Conferencia abierta: La cual sigue el criterio de permitir el ingreso de cualquier línea naviera siempre y cuando cumpla ciertos requisitos. Dentro de esta clasificación se encuentran todas las conferencias que operan en puertos norteamericanos y cuyos requisitos se establecen por la Comisión Marítima Federal de los Estados Unidos.

C. REGLAMENTACION.

En un informe emitido por la Secretaría de la UNCTAD en septiembre de 1972 titulado "Reglamentación de las Conferencias Marítimas", se hizo un análisis respecto a la clasificación de las conferencias, concluyéndose que fundamentalmente la reglamentación se ha efectuado mediante dos métodos:

a) Reglamentación voluntaria: es decir, las conferencias establecen su propia reglamentación.

b) Reglamentación Pública: suele ir desde una fiscalización y análisis discreto de las actividades de las conferencias hasta una fuerte presión económica y política o una reglamentación directa y completa por parte del Estado.

Existe cierta diferencia entre ambos sistemas de reglamentación como por ejemplo: los acuerdos constitutivos de las conferencias de reglamentación propia se consideran documentos confidenciales, pero las características principales de tales conferencias pueden deducirse de las prácticas seguidas por ellos. Por otra parte, los acuerdos constitutivos de las conferencias de reglamentación pública se inscriben, según se disponga en la ley, en el registro de un organismo oficial y en la mayoría de los casos son accesibles al público.

Antes de que los Estados Unidos de América adoptaran en 1916 la primera reglamentación pública todas las conferencias que operaban en las distintas regiones del mundo tenían ciertos rasgos característicos, los cuales se encuentran resumidos en el cuadro número 2.

Reglamentación realizada por las propias conferencias:

Como lo indica su nombre, las conferencias de reglamentación propia poseen sus propias normas de conducta y cuentan con sus propios organismos y procedimientos de reglamentación, supervisión y control.

En ese mismo estudio efectuado por la Secretaría de la UNCTAD:

...no se ha encontrado ninguna prueba de que las conferencias de reglamentación propia prevean el arbitraje de reclamaciones por infracciones o incumplimiento del acuerdo, salvo por árbitros designados por la propia conferencia; es decir, hay arbitraje a cargo de terceros independientes o se desalienta tal práctica (12).

Así como tampoco se tienen noticias de que las compañías afiliadas, las líneas no afiliadas o los usuarios pueden recurrir ante un tribunal imparcial, ajeno a la conferencia, impugnando alguna de las decisiones adoptadas unilateralmente por ésta, sin necesidad de plantear un litigio, situación por demás infructuosa ya que además de los gastos que entraña el que se lleve a cabo un juicio, se ha comprobado a través del estudio, del que hemos comentado con anterioridad (Secretaría de la UNCTAD), que el hecho de recurrir a la justicia contra las decisiones de una conferencia sirve de poco al demandante ya que no se conoce ningún fallo de un tribunal judicial superior que haya declarado ilícitas las prácticas de las conferencias en los países que les permiten darse una reglamentación propia.

12 CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO: Reglamentación de las Conferencias Marítimas; Informe de la Secretaría de la UNCTAD, Naciones Unidas, Nueva York, 1972, p. 6; Documento TD/104/Rev.1.

Reglamentación Pública de las Conferencias:

En general, las conferencias de reglamentación pública poseen las mismas características de constitución que las conferencias de reglamentación propia con la salvedad de que sus normas de conducta y los procedimientos de reglamentación, supervisión y control de las prácticas de las compañías afiliadas se formulan de conformidad con las disposiciones dictadas por las autoridades competentes.

Dentro de éste tipo de conferencias, existen varios tipos de fiscalización pública en cuanto a las prácticas de las mismas: control legislativo, control relativo indirecto y control cuasioficial.

A) Control legislativo directo:

Existen países en los que por ley se puede autorizar que la industria naviera, siempre que cumpla determinados requisitos concretos y detallados, fije los fletes y otras condiciones de los servicios que presta mediante conferencias, eximiéndola de sanciones antimonopolísticas. Los Estados Unidos de América constituyen el principal ejemplo en tal sentido (13).

Otro país puede limitarse a legislar determinadas actividades de las conferencias exigiendo, por ejemplo, que los Acuerdos Constitutivos de las mismas sean registrados o aprobados por un órgano oficialmente designado o supervisar el que se asigne a sus líneas nacionales una parte determinada del tráfico de las conferencias. Brasil es un ejemplo de lo anterior.

13 Véase Ley de 1916 (Shipping Act), modificada en 1961.

El requisito de publicidad permite examinar los detalles de algunos acuerdos de las conferencias de reglamentación pública.

Si tomamos como modelo de reglamentación pública las disposiciones de la legislación de los Estados Unidos de América, encontraremos las siguientes características:

a) Supervisión: presentación de todos los acuerdos constitutivos de conferencias y las tarifas de fletes para su aprobación por un órgano oficial designado para el efecto;

b) Fiscalización: presentación de informes sobre las reuniones de las conferencias y los resultados de sus deliberaciones;

c) Normas de Conducta: se prescribe la conducta que deben seguir las conferencias marítimas con el fin de garantizar los intereses de los usuarios y de las compañías no afiliadas. Estas normas pueden agruparse en dos categorías:

i) La prohibición de determinadas prácticas, tales como bonificaciones diferidas, buques 'de lucha', discriminación entre usuarios y rutas, datos falsos en los conocimientos de embarque o clasificación indebida de la carga, descuentos secretos, fletes discriminatorios;

ii) El carácter obligatorio de determinadas cláusulas que deben figurar en los acuerdos de conferencia sobre:

- Ingreso o retiro;
- Régimen interno contra las prácticas abusivas;
- Procedimientos para examinar ciertas reclamaciones o puntos de vista de los usuarios;

d) Facultades de intervención oficial en ciertos aspectos.

tos de la fijación de fletes por conducto de los organismos competentes;

e) Facultades de investigación oficial por conducto de los organismos competentes;

f) Facultades cuasijudiciales por conducto de los organismos competentes para:

i) Rechazar los acuerdos de conferencia y los acuerdos de lealtad;

ii) Imponer sanciones;

iii) Oponerse a los fletes, dentro de las facultades previstas en la legislación;

iv) Dictar instrucciones.

g) Mecanismo de decisión de controversias para examinar las reclamaciones, elaborar normas sobre prácticas y procedimientos y establecer el organismo encargado para dirimir las diferencias.

B) Control legislativo indirecto:

En algunos otros países se ha establecido que el gobierno puede ejercer diversos tipos de control legislativo indirecto sobre las actividades de las Conferencias referentes por ejemplo, a la aplicación de derechos de importación como es el caso de la República de Sudáfrica; o a través de la supervisión oficial de ciertos aspectos de las operaciones de las conferencias -como por ejemplo, las tarifas de fletes en algunas rutas- instituyendo acuerdos en virtud de los cuales las Conferencias Marítimas tienen que negociar el nivel general de los fletes con asociaciones de usuarios patrocinadas por el gobierno. Esta última política ha sido

adoptada por países como Australia y Nueva Zelandia.

C) Control Cuasioficial:

Gobiernos de países como la India, estimulan la celebración de consultas entre armadores y usuarios sobre temas de interés común, en ocasiones con la participación de autoridades.

Otros gobiernos suelen concertar acuerdos de fletes con varias Conferencias Marítimas que participan en el tráfico de sus países. Estos acuerdos a veces estipulan que la conferencia proporcione información sobre los costos de explotación del transporte marítimo con destino a los países de que se trata o desde estos países, así como la revisión de los fletes periódicamente.

Cuadro 2

Rasgos característicos de la mayoría de los acuerdos de reglamentación propia, acuerdos de lealtad y otras prácticas

Rasgo característico	Comentario
Relaciones entre las compañías afiliadas	
a) Composición de las conferencias	Conferencia cerrada; con criterios confidenciales para la admisión, el retiro o la expulsión de miembros.
b) Participación en el tráfico	Las bases para distribuir la carga entre las compañías afiliadas suelen tener carácter confidencial.
c) Explotación en común	Convenios confidenciales de explotación en común, para repartir la carga o los ingresos entre todas las compañías afiliadas; a veces incluyen cláusulas para asegurar el transporte de cargamentos de flote bajo.
d) Sanciones	Aplicables en caso de incumplimiento del acuerdo por las compañías afiliadas.
e) Régimen interno	Mecanismo para asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en los acuerdos de conferencia.
f) Publicación de los acuerdos de conferencia	Se considera que el acuerdo de conferencia es un documento confidencial.
g) Contenido de los acuerdos de conferencia	Confidencial.
Relaciones con los usuarios	
a) Acuerdos de lealtad	Comprenden cláusulas de fidelidad y vinculatorias con los usuarios (sistema de doble tarifa, el sistema contractual y sistema de bonificaciones diferidas).
b) Dispensas	No existen disposiciones para conceder con celeridad razonable dispensas a los usuarios leales a fin de que puedan utilizar buques no pertenecientes a las conferencias.
c) Publicación de las tarifas y reglas comunes	No se prevé por lo general la publicación de tal información.
d) Sistema de consultas	En general se concederán los poderes en la sede.
e) Representación	Las asociaciones mercantiles no están representadas en los comités de flota u otros comités de la conferencia.
Fletes	
a) Aumentos generales de los fletes	Los fletes se fijan unilateralmente; los fundamentos para cambiar los fletes tienen carácter confidencial. No suele haber disposiciones expresas sobre fijación de fletes. No se prevé, en general, procedimientos para la celebración de consultas previas. No se precisa necesariamente un plazo de preaviso.
b) Fletes específicos	Se prevé el procedimiento para fijar los fletes sobre nuevos tipos de carga y para tramitar las solicitudes hechas por los usuarios para que se reduzcan fletes específicos pero no hay un procedimiento de consultas en caso de alza de fletes específicos.
c) Fletes de promoción	No suele prevener expresamente la fijación de fletes de promoción.
d) Recargos	Los recargos se imponen sin preaviso y a menudo sin justificación expresa.
e) Monedas: devaluación, revaluación, tipos de cambio, monedas flotantes	Los procedimientos de consulta existentes en Europa occidental en relación con la devaluación o revaluación de las monedas de tarifa no parecen funcionar eficazmente. No se prevé nada en relación con las monedas flotantes.
Otras prácticas	
a) Competencia exterior	Existen medidas para prevenir o eliminar la competencia.
b) Promoción de los fletes	Existen disposiciones relativas a la promoción de los fletes entre una serie de puertos de una determinada ruta.
c) Calidad de los servicios	No suele haber disposiciones acerca del tipo u otras características de los buques utilizados.
d) Adecuación de los servicios	La responsabilidad por la prestación de servicios adecuados recae generalmente sobre las respectivas compañías.
Cumplimiento	
a) Solución de controversias	No se prevé el establecimiento de un órgano imparcial para la solución de las controversias.

Fuente: Preparado por la Secretaría de la UNCTAD.

C A P I T U L O I V .
ANTECEDENTES DEL CODIGO DE CONDUCTA.

ANTECEDENTES DEL CODIGO DE CONDUCTA.

Fué de esperarse que el funcionamiento de las conferencias haya propiciado un creciente descontento entre los usuarios por lo que respecta a su poder monopólico y consecuentes abusos, origen éste de una necesaria reglamentación para dicha actividad, por lo que a principios de siglo tanto el Reino Unido, como los Estados Unidos se avocaron a la tarea de investigar el funcionamiento de dichas conferencias (14).

En 1967, el gobierno británico encargó al Vizconde Rochdale la realización de un estudio sobre la industria de los transportes marítimos en el comercio exterior del Reino Unido. En base a la información emanada de dicho estudio, la Comisión de estudio del Reino Unido sobre Transporte Marítimo elaboró en 1970 el informe Rochdale, el cual contenía algunas conclusiones y recomendaciones sobre la materia como las siguientes: No favorecería al interés público el impedir que los armadores que prestan servicios trasatlánticos de transporte de carga mixta celebraran acuerdos entre sí destinados a reglamentar el tráfico; se reconoce que el efecto general de las conferencias es suprimir la competencia en materia de precios; en la mayoría de las rutas marítimas sería conveniente un servicio en común basado en la celebración de acuerdos -

14 Cfr. Royal Commission on Shipping Rings (Reino Unido, 1909) y House of Representatives Committee on Merchant Marine and Fisheries (USA, 1914); citado por CEPAL: op. cit., p.14.

racionales respecto al número de salidas y explotado en el ámbito de una conferencia de las llamadas "cerradas"; tomando particularmente en cuenta los efectos de la introducción de los servicios de contenedores en la estructura de los acuerdos de conferencia la Comisión recomendó que las compañías afiliadas a conferencias que tenían puertos de origen o de destino en el Reino Unido adoptasen en común, como condición de sus operaciones, un código público de prácticas de conferencias, mismo que se elaboraría con la participación tanto de los representantes del gobierno, de los usuarios y de los armadores. También la comisión formuló una serie de normas mínimas consideradas imprescindibles para salvaguardar los intereses nacionales inmediatos.

Por último, la Comisión reconocía que un instrumento legal de este tipo tendría necesariamente repercusiones internacionales, razón por la cual se sugirió la elaboración de un acuerdo internacional sobre un Código de Conducta aplicable a las conferencias, con la participación del Reino Unido en primer plano, con el fin de proteger sus intereses de la mejor manera posible.

Respecto a una reglamentación de interés público internacional de las Conferencias, la UNCTAD considera en su documento TD/104/Rev. 1 que entre otras alternativas se podrían presentar:

- a) Una reglamentación de las conferencias por medio de una ley;
- b) Un acuerdo internacional sobre un Código de Prácticas sin que se prevea ninguna organización administrativa o mecanismo de reglamentación;
- c) La institución de un organismo internacional encarga

do de reglamentar y vigilar las conferencias;

d) Una reglamentación internacional de las conferencias sometida a control nacional; y

e) Una reglamentación de las conferencias mediante brga nos nacionales e internacionales de arbitraje.

Para el año de 1970 la Comisión de Transporte Marítimo de la UNCTAD manifestó la necesidad de introducir ciertas modifi caciones en las prácticas comerciales de los países y las confe-- rencias.

Las Naciones Unidas en la formulación de las estrategias para el desarrollo, tanto en el 25° período de sesiones realizado en 1970 (Segundo Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo) como en el 35° período llevado a cabo en 1980 (Tercer Decenio de - las Naciones Unidas para el Desarrollo) tomaron en consideración - la necesidad respecto a la reglamentación de las Conferencias Ma- rítimas.

A raíz del Informe Rochdale, los Ministros de Transpor- te de Europa Occidental y del Japón, grupo de países desarrollados entre los que se encuentran Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, Repúbli- ca Federal Alemana y Suecia (posteriormente sus decisiones fueron aprobadas por España), integraron el Grupo Consultivo del Transpor- te Marítimo, celebrando en febrero de 1971 una reunión en Tokio cu yo propósito era determinar las modificaciones que se necesitaban hacer con respecto a las conferencias marítimas para optimizar su funcionamiento.

En la decisión adoptada en esa reunión, los países participantes afirman:

a) Que sea una situación de hecho el que las conferencias respeten una serie de principios del comercio leal ya existentes;

b) Que se debe promover la aceptación por las conferencias de un código público de prácticas que tome en cuenta las críticas contra ellas formuladas.

c) Que, primeramente se debe alcanzar el propósito de - que la aceptación de tal código sea por parte de las conferencias que sirvan las rutas de sus países, sin olvidar que, como segundo término esta el objetivo final del Código, lograr un apoyo universal, tomando siempre en consideración las resoluciones unánimemente aprobadas por la UNCTAD.

Las opiniones de los representantes de dicho grupo consultivo reflejaron estar a favor del sistema de conferencias considerándolo como un elemento importante para el desarrollo del comercio mundial, el cual debía funcionar bajo un código o reglamentación propia. Por lo tanto, los gobiernos de los países mencionados encomendaron a los navieros de sus países la formulación de un Código de Prácticas para que lo presentasen a los gobiernos para su posterior consideración, antes del 31 de Diciembre de 1971, tratando de mantener informados a los gobiernos en lo referente a la consecución de los trabajos.

Durante la reunión celebrada en Tokio, también se puntualizaba que en la preparación del Código de Prácticas debía haber una cooperación entre el Comité de las Asociaciones Nacionales

Europeas de Armadores (CENSA) y los Consejos de Usuarios de Europa Occidental, así como también se hacía la recomendación a los navieros de sus países, que el Código debía tener por objeto reforzar la confianza en la actuación del sistema de conferencias, evitar que se les acusase de prácticas desleales y discriminatorias, así como formular principios que esten en íntima relación con varias de las recomendaciones presentadas por los gobiernos.

En el cuadro número 3 observamos las diferentes recomendaciones formuladas tanto en el Informe de la Comisión de Estudio del Reino Unido (Informe Rochdale), como en la decisión de Tokio.

En sí, podemos decir que ambos grupos de recomendaciones tienen puntos de vista en común como por ejemplo, dar una mayor publicidad a las actividades de las Conferencias; la posibilidad de que se presente una relación más estrecha entre las conferencias y los usuarios.

Sin embargo, según nuestra opinión, la decisión de Tokio se encuentra elaborada con más detalle que la recomendación de la Comisión de Estudio del Reino Unido.

En noviembre de 1971, los países en desarrollo, miembros del Grupo de los 77, en su segunda reunión ministerial expresaron temor de que el proyecto de código preparado bajo la reunión de Tokio, sin la participación directa de los países en vías de desarrollo, no hubiese tomado plenamente en consideración sus necesidades e intereses, solicitándose a los estados miembros de la UNCTAD la elaboración de un Código de Conducta.

El portavoz del Grupo de los 77 en la reunión de la UNCTAD señaló que el Código que se adoptara "no debería codificar las prác

ticas vigentes de las conferencias marítimas, sino tratar de rectificar el actual desequilibrio entre las partes interesadas".

A principios de 1972 los países en desarrollo de América Latina, Asia y Africa llegaron a un acuerdo sobre un proyecto-único de código, que con el apoyo de los países socialistas de Europa Oriental y China fué presentado al tercer período de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo, realizado en Santiago de Chile en abril y mayo del mismo año.

Como dato adicional diremos que en ese año de 1972, el 60% del volúmen mundial transportado por vía marítima pertenecía a los países desarrollados (15).

Finalmente fué aprobado un acuerdo unánime para que la Asamblea General de las Naciones Unidas convocase a una Conferencia de Plenipotenciarios con el fin de que se buscara un acuerdo sobre el texto que debería tener el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

En su resolución 3035 (XXVII) del 19 de diciembre de 1972, la Asamblea General, con 96 votos a favor, ninguno en contra y 28 abstenciones, aprobó el pedido de la conferencia y solicitó al Secretario General de las Naciones Unidas que convocara lo antes posible, en 1973, y con el patrocinio de la UNCTAD, a una Conferencia de Plenipotenciarios, la cual estuvo integrada por 79 países, para que "examine y adopte una Convención u otro instrumento multilate--

15 Cfr. ONU, UNCTAD: El Transporte Marítimo en los países en vías de desarrollo; Ginebra, 1972, p. 1. Documento TAD/INF/519.

ral con fuerza obligatoria sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas".

Esta resolución, consideramos que es de suma importancia por lo que su texto lo encontramos en el anexo 1 de este trabajo.

El contenido del texto de dicho Código fué resultado de las ideas, opiniones y puntos de vista, no solo de los gobiernos que se han convertido en partes contratantes del mismo, sino también de los gobiernos que no lo han hecho todavía o que están o-puestos al mismo.

La Conferencia, precedida por dos reuniones de su Comisión Preparatoria, las cuales se efectuaron en enero y junio de 1973, después de haber redactado un texto sobre una base de cláusula por cláusula y teniendo presentes tres puntos específicos: - a) Principios y objetivos del Código; b) Contenido substancial del mismo; y, c) Aplicación del Código; se realizó en Ginebra del 12 de noviembre al 15 de diciembre de 1973, en su primera parte, y del 11 de marzo al 6 de abril de 1974 en su segunda parte.

También es importante hacer resaltar que hubo cierta pugna respecto a que los países en desarrollo (Grupo de los 77) estaban a favor de que el Código fuera una Convención o cualquier instrumento multilateral que obligase legalmente a las partes, mientras que los países desarrollados pretendían que el Código se enmarcara como una recomendación o resolución de la Conferencia.

Finalmente, se consideró que la naturaleza jurídica que

adoptaría el Código, sería de una norma generadora de derechos y deberes y no de una simple sugerencia o recomendación.

El 6 de abril de 1974 la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas fué aprobada por 72 votos a favor, 7 en contra y 5 abstenciones (Ver anexo 2).

Los 72 países que votaron a favor del Código incluyeron a 4 países de economías de mercados desarrollados -Australia, Bélgica, Francia y la República Federal de Alemania-. Un país del conjunto de los desarrollados que votó contra el Código, Reino Unido, está adoptando actualmente medidas prácticas para convertirse en parte contratante, aseveración que debilita definitivamente la posición de aquellos críticos que señalaban que el Código es un Tratado impuesto a la Comunidad Internacional por los países en desarrollo mediante el uso de su mayoría numérica en las Naciones Unidas.

Según el artículo 49, la entrada en vigor de la Convención se haría efectiva pasados seis meses después de que por lo menos 24 Estados cuyo tonelaje representa el 25% del tonelaje mundial fuesen parte contratante.

Nueve años después de concluidos los trabajos, el 6 de abril de 1983, la adhesión de los Países Bajos, país que al momento de la elaboración del Código tuvo una actitud reacia respecto a su aceptación, pero la cual modificó, siendo en la actualidad parte contratante y de la República Federal de Alemania elevó el número de países a 58 y el tonelaje a 28.7%, lo que se traduce en que el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas entró en vigor el 6 de octubre de 1983.

Cuadro 3

Resumen comparativo de las recomendaciones contenidas en la decisión de Tokio (sesión II) y en el Informe de la Comisión de Estudio del Reino Unido (Informe Rochdale)

Decisión de Tokio	Informe Rochdale (por su carácter como « recomendaciones »)
a) Informes anuales completos de las conferencias sobre las actividades, con inclusión de las consultas importantes celebradas con los usuarios, los cambios en la composición de las conferencias, las tendencias generales de los costos, los cambios principales habidos en los servicios, tarifas y condiciones de transporte.	a) Nada directamente comparable, pero véase b) <i>infra</i> .
b) Mantenimiento de estrechos contactos con los usuarios, establecimiento, robustecimiento y ampliación de un sistema de consultas. Mayores facilidades para que los usuarios de los países en desarrollo puedan entrar en contacto con representantes responsables de las conferencias a fin de discutir las cuestiones relacionadas con el tráfico. Preparación de un estudio financiero de conjunto destinado a indicar las tendencias de los costos y los beneficios, para servir de base en las consultas. No se descarta la posibilidad de reunir las comisiones comerciales a jurados independientes. El presidente no deberá ser funcionario de ningún gobierno ni organismo intergubernamental.	b) Los análisis anuales convenidos de la información sobre los costos y los ingresos, preparados por comités independientes, serán remitidos a los representantes de los gobiernos y a los usuarios siempre que se propongan cambios en los flotas o a intervalos señalados de dos o tres años.
c) Nombramiento de otro jurado de conciliación para examinar las controversias suscitadas en relación con la admisión; se tendrán en consideración las opiniones de los usuarios.	c) <i>Idem</i> . los usuarios estarán representados en el jurado.
d) Cláusulas modelo de buena conducta del CENSA, de 1963, para « lograr la eliminación de prácticas abusivas ».	d) No se formule ninguna recomendación.
e) Puesta de las tarifas a disposición del público a un precio razonable.	e) <i>Idem</i> .
f) El arbitraje de las controversias entre navieras suscitadas por la aplicación del código se situará al CENSA u otro organismo competente constituido por las navieras.	f) No se formule ninguna recomendación.
g) No se formule ninguna recomendación.	g) El gobierno dispondrá lo pertinente para la celebración de consultas sobre los principios generales de las prácticas de las conferencias y sobre la fijación de los flotas.
h) Han de tenerse debidamente en cuenta las resoluciones que han sido aprobadas unánimemente por la UNCTAD.	h) No se formule ninguna recomendación.

Fuente: preparado por la Secretaría de la UNCTAD sobre la base de los pertinentes párrafos de las decisiones de Tokio y del Informe Rochdale.

C A P I T U L O V.
ANALISIS GENERALIZADO DEL CODIGO.

ANÁLISIS GENERALIZADO DEL CODIGO

Como lo señala uno de los creadores del Código, Piyasiri Karandawala:

El Código no es, ni sus autores pretenden que sea, un documento perfecto que elabora un sistema de principios que tendría validéz universal para todos en lo que respecta a las compañías navieras. Más bien, debe considerarse esencialmente como un documento de diplomacia comercial internacional que ha tratado de llegar a un compromiso entre los puntos de vista conflictivos de países en variadas etapas de desarrollo económico y de los Gobiernos que suscriben diferentes filosofías sobre la economía política y sobre el papel de los Gobiernos en los arreglos de las relaciones económicas nacionales e internacionales (16).

Consideramos que lo dicho por Karandawala tiene mucho de cierto, puesto que es difícil que exista un consenso universal respecto a la formulación de un ordenamiento sobre prácticas realizadas dentro del comercio marítimo que a través de la historia han revestido muy diferentes características de un país a otro.

Una constante crítica que se hace al Código por sus detractores es la siguiente: Dicho Código es inoperante en la actualidad por la razón de que ha transcurrido un largo período de tiempo entre la fecha de aceptación y la fecha de puesta en vigencia. Es decir, han transcurrido diez años en los cuales el Código ha permanecido pasivo, sin cambio alguno, ante la notable serie de inno

16 KARANDAWALA PIYASIRI: Notas sobre la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de las Naciones Unidas; ponencia presentada en el Seminario sobre el Código de Conducta para las Conferencias Marítimas de las Naciones Unidas en Santo Domingo, República Dominicana, durante los días 20 y 21 de febrero de 1984.

vaciones y progresos que se dan día con día en el campo del transporte marítimo. Dicha crítica está basada en dos argumentos que serían importantes de comentar:

a) Las compañías navieras ya no están dominadas por las conferencias tal y como sucedía hace algunos años, lo cual significa que la carga naviera transportada por las conferencias marítimas ha descendido considerablemente. Sin embargo, si hacemos un análisis ruta por ruta, observaremos que en la actualidad todavía existen varios tráficos navieros que están en manos de las conferencias cerradas. Ahora, se ha observado que aún en los tráficos en los cuales los buques de tercera bandera han obtenido una parte muy substancial, las Conferencias siguen siendo el factor dominante.

Como en muchas otras actividades económicas, el tráfico marítimo mundial ha sido afectado por la situación económica mundial, creando desequilibrios en lo que respecta a la oferta y demanda, situación que es aprovechada por los buques de tercera bandera ya que la mayor competencia para cargas redunde en el incremento de actividad de dichas flotas tanto en términos de tonelaje naviero, como de carga transportada. Las compañías navieras, que operan en las Conferencias en ruta particular, utilizan su exceso de tonelaje en otras rutas que transportan cargas de buques de tercera bandera.

Teniéndose una perspectiva optimista, la situación económica mundial mejora y poco a poco la oferta y demanda de tonelaje se equilibrará más y entonces las conferencias saldrán favorecidas.

b) El Código ha permanecido al margen de toda la serie de

avances que han transcurrido en los últimos diez años en la industria naviera producto del embalaje de carga en grandes recipientes, es decir, la innovadora contenerización. Esto también es cierto ya que cuando se aceptó oficialmente el Código a principios de los -- años setenta, se pensaba que entraría en vigor dentro de algunos - años y no después de una demora de casi diez años. En éste aspecto, es importante señalar que el Código ha sido elaborado con una suficiente flexibilidad la cual hace que se puedan cubrir la mayoría de las situaciones que pudiesen presentarse en el ámbito de em barques contenerizados, siempre y cuando las partes involucradas - implanten el Código de acuerdo con su propósito esencial.

Por otra parte, el artículo 51 del Código dispone que las partes contratantes podrán proponer enmiendas, las cuales serán - aceptadas siempre y cuando no se presentaran objeciones. También el artículo 52 establece la celebración de una Conferencia de Rev^u sión cinco años después de que el Código entre en vigor así como Conferencias de Revisión cada cinco años.

Es prudente considerar que el texto de dicho Código no es perfecto, es decir, que adolezca de defectos, punto de crítica en el cual se basan los detractores del mismo, sin embargo, sería bueno preguntarles ¿qué alternativas se manejarían en ausencia de dicho ordenamiento? Se piensa que ellos plantearían una posición - un tanto utópica: que se presentara una situación de libre competencia irrestricta en los buques de líneas regulares, situación que daría lugar a la presencia tanto de legislaciones unilaterales como acuerdos de tráficos bilaterales.

Esta larga demora en la entrada en vigor del Código de Conducta ha hecho que se presenten varias situaciones de hecho:

a) Algunos países se han abstenido de introducir a su legislación nacional disposiciones relativas a las conferencias ya sea porque han ratificado el Código o porque pensaban que el Código entraría en vigor en un lapso de tiempo no muy largo;

b) Otros, sí han introducido en su legislación principios plasmados en el mismo Código;

c) Algunas conferencias marítimas han incorporado principios del Código en su quehacer diario.

C A P I T U L O VI.
OBJETIVOS Y PRINCIPIOS DEL CODIGO.

OBJETIVOS Y PRINCIPIOS DEL CODIGO.

Los objetivos que persigue el Código y los principios que regirán la aplicación de los 54 artículos ordenados en 7 capítulos, se expresan al inicio de la Convención y son:

"A) Facilitar la expansión ordenada del comercio marítimo mundial."

Con referencia a éste objetivo comentaremos que todos los países tienen derecho de participar en igualdad de condiciones en el transporte marítimo internacional de la carga motivo de su comercio exterior, el cual es realizado a través de las Conferencias Marítimas.

Por otro lado, con la creación de este Código se fomenta la planificación respecto al crecimiento de las flotas navieras de los países con escaso tonelaje sobre todo en función de su propio comercio exterior, así como su participación en el ejercicio de terceras banderas.

"B) Promover el desarrollo de servicios marítimos regulares y eficaces que permitan atender las necesidades de cada tráfico".

Es importante que los servicios ofrecidos por las Conferencias mantengan un nivel alto de eficiencia debido a que esta en juego su competitividad, pues de otra manera el usuario optaría por emplear servicios ajenos a las Conferencias, los cuales le dejarán más satisfecho.

"C) Garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de los servicios de transporte marítimo y los intereses de los usuarios de tales servicios".

Este objetivo está enfocado más que nada a buscar una armonía entre los intereses de las dos partes que actúan como protagonistas de cada uno de los artículos del Código.

"D) Las prácticas de las Conferencias no deben entrañar discriminación alguna contra los navieros, los usuarios o el comercio exterior de ningún país".

Es importante el fortalecimiento de las marinas mercantes nacionales y para que ésto se realice no debe existir una discriminación hacia ellas cuando se encuentren en condiciones similares. - Lo mismo sucede con las agrupaciones integradas por usuarios.

Para que el transporte marítimo se ponga al servicio de los intereses nacionales a través del comercio exterior, es necesario que se establezca una política que dé apoyo tanto al usuario, como a la marina mercante nacional. Ahora, si se logra ésto y por otro lado se hace una discriminación se convertiría ésta tarea en esfuerzo sin resultados adecuados.

"E) Las conferencias deben celebrar consultas significativas con las organizaciones de usuarios, los representantes de los usuarios y los usuarios en las cuestiones que sean de interés común, con la participación, cuando lo pidan, de las autoridades competentes".

Este principio E) del Código plantea el propósito de que las Conferencias celebren consultas no meramente formales con las organizaciones de usuarios, los representantes de los usuarios --

y con los usuarios sobre asuntos de interés común, en los que participarán, a solicitud, las autoridades competentes.

Punto por demás importante porque siempre será necesario que exista un ámbito de identificación; todas éstas personas participan del tráfico marítimo y pueden intercambiar opiniones acerca de la problemática que exista llegando a conclusiones o acuerdos de una manera cordial. Consideramos que éste es un principio que establece el Código, que de llevarse a cabo ahorraría muchas dificultades y diferencias entre personas que laboran en diferentes tareas de la actividad marítima.

"F) Las Conferencias deben poner a disposición de las partes interesadas la información pertinente sobre sus actividades que afecten a esas partes y deben publicar toda información importante sobre sus actividades".

Sobre este principio solamente diremos que se debe abrir al conocimiento de las personas que participan en la Conferencia, información que indiscutiblemente ayudará a que exista un mayor entendimiento y comprensión entre los sujetos activos que trabajan en ella; así como también cooperará para que el día que se efectúen consultas exista una base y conocimiento de lo que en ellas se hablará.

Según opinión del Sr. M.J. Shah, abogado miembro del Gray's Inn Londres, Inglaterra y Jefe de la Sección de Legislación Marítima de la UNCTAD, Ginebra, el objetivo principal del Código es facilitar por medio del derecho internacional público:

El acceso de las nuevas flotas, sobre todo de los países en desarrollo, a los servicios de conferencia que afectan sus tráficos mari

timos de carga;
La imposición de límites razonables a la fijación de fletes;
El acuerdo de principios para la distribución del tráfico entre Estados exportadores, importadores y de tercera bandera;
La fijación de un mecanismo de solución de -- de controversias al que pueda recurrir unilateralmente cualquiera de las partes (17).

17 ASOCIACION PERUANA DE DERECHO MARITIMO: Revista de Derecho Marítimo Comercial; 7a. ed., Lima, enero de 1984, pp. 8-9.

A. COMPOSICION DE LAS CONFERENCIAS.

Los tres primeros artículos del Código contienen una serie de disposiciones enfocadas a permitir a las compañías nacionales de los países en desarrollo entrar en las Conferencias Marítimas estableciéndose un marco de igualdad con las compañías tradicionales miembros de dichas conferencias.

Haremos un breve análisis de los beneficios que consagra el Código sobre éste particular:

El artículo 1 en su párrafo primero establece que cualquier compañía naviera nacional tiene el derecho de ser miembro con plenitud de derechos de una Conferencia que sirve al comercio exterior de un país. Este es uno de los puntos de mayor trascendencia establecido en el Código ya que asegura el que las empresas marítimas nacionales no sean excluidas del tráfico relativo al comercio internacional de su país, dando lugar a una práctica que se ha repetido por muchos años: el que las grandes empresas transnacionales tengan el control del tráfico de un Estado.

También es positivo este ordenamiento pues hace extensivo tanto a compañías nacionales de propiedad privada, así como públicas, el que participen dentro de las Conferencias Marítimas.

En el pasado no era nada raro que algunas conferencias negasen la admisión a más de una compañía naviera nacional de un país en desarrollo.

El párrafo 2 del mismo artículo 1 le dá derecho a una compañía naviera nacional de buscar admisión a una Conferencia inclusive mediante el uso de buques fletados siempre y cuando se pres

te un servicio regular, adecuado y eficiente a largo plazo. Este párrafo del artículo 1 se relaciona a su vez con el párrafo 11 del artículo 2, el cual da derecho a las compañías navieras de utilizar buques fletados para cumplir con sus obligaciones de Conferencia.

Consideramos del párrafo 3, artículo 1, que el inciso e) es importante ya que requiere que las Conferencias al estudiar la solicitud de ingreso de una compañía naviera que no sea una compañía nacional en ningún tráfico de la Conferencia interesada, deberá considerarse la participación actual de la línea naviera en la misma ruta o rutas dentro del marco de otra Conferencia.

El párrafo 4, del mismo artículo primero, establece que la solicitud de ingreso o reingreso tendrá que ser contestada a más tardar en 6 meses, con su correspondiente explicación por escrito en caso de ser denegada.

El párrafo 5 a su vez dispone tomar en cuenta, al estudiar las solicitudes de admisión, considerar los puntos de vista expuestos por los usuarios, las organizaciones de usuarios así como los expuestos por las autoridades competentes cuando así se soliciten.

Tengamos presente que el Código no se opone a que las líneas navieras que no pertenecen a la Conferencia operen en la misma ruta. Lo que sí se prohíbe es el uso de buques de lucha (o sea, -- los que realizan una competencia que se aleja de las normas del 'negocio naviero' y tienden a eliminar a otros competidores), que tengan como propósito impedir o reducir la competencia eliminando de dicho tráfico a una compañía no miembro de esa conferencia.

CAPITULO VII.
PARTICIPACION EN EL TRAFICO.

PARTICIPACION EN EL TRAFICO.

El artículo 2 párrafo 4, establece lo siguiente:

Al determinarse los porcentajes de participación que han de corresponder en un acuerdo de distribución del tráfico a las distintas compañías miembros y/o a los grupos de compañías navieras nacionales de conformidad con el párrafo 2 del artículo 2, se observarán los siguientes principios relativos a ese derecho de participación en el tráfico atendido por la conferencia, a menos que se estipule otra cosa de común acuerdo:

a) Cuando la conferencia atienda el comercio exterior entre dos países, el grupo de compañías navieras nacionales de cada uno de ellos tendrá igual derecho a participar en los fletes y el volumen del tráfico generado por el comercio entre esos dos países y atendido por la conferencia.

b) Cuando existan compañías navieras de terceros países, tendrán derecho a adquirir una participación importante, tal como el 20 por 100, en los fletes y en el volumen del tráfico generado en esa ruta (18).

Muchos críticos del Código se refieren constantemente a la fórmula 40/40/20 y estos porcentajes no son sino simples referencias, principios que se establecen en el texto del artículo y el cual también establece algo que no hay que dejar de pasar por alto, "a menos que se estipule otra cosa de común acuerdo". Esto significa que no existe tal fórmula ni porcentaje fijo: ninguna rigidez cuantitativa de especie alguna en el artículo relativo a la participación en el tráfico, motivo por el cual debemos recha-

18 COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL):
op. cit., anexo 1, p.6.

zar categóricamente esa idea errónea de porcentajes fijados de una manera rígida.

Este artículo lo que nos establece son principios, pautas por lo que las partes pueden adoptar de común acuerdo los porcentajes de distribución que más les convengan, y lógicamente éstos podrán ser diferentes a 40/40/20.

Nuestra legislación ha tomado este concepto y ha tratado de plasmarlo a través de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante y su Reglamento (artículos relativos a reserva de carga, Capítulo III y Capítulo I respectivamente), y nuestra opinión al respecto es que no es factible como está legislado, ya que dicha reglamentación es ambigua, incompleta y se presta a una difícil aplicación equitativa.

El objetivo de las leyes de reserva de carga, no es otro que el de propiciar el desarrollo de nuestras marinas mercantes y propiciar su participación equitativa en el transporte internacional de nuestras mercancías (19).

El señor Shah considera que existen dos situaciones que afectan a los países en desarrollo con respecto a las reservas de que trata el artículo 2 del Código:

a) Casos en los cuales el grupo de compañías navieras de un país en desarrollo tenga actualmente un porcentaje de carga inferior al 40%:

El Código es bastante claro en el sentido de que los --

19 HERNANDO ARCINIEGAS SERNA: Leyes Nacionales de Reserva de carga y las disposiciones del Código. Interpretación y aplicación; conferencia sustentada en el Seminario sobre el Sistema Generalizado de Preferencias y el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas que tuvo lugar en la Ciudad de México del 8 al 12 de octubre de 1984, p.6.

países en vías de desarrollo pueden, si así lo desean, utilizar el derecho internacional que les asiste en virtud del Código, para elevar o equilibrar de otra forma sus porcentajes de carga, de la manera que cada Conferencia considere apropiado. Antes de que en trara el Código en vigor algunas Conferencias ya poseían una disposición que tenía como propósito la elevación de los porcentajes de participación en el tráfico de los países en desarrollo.

Ahora, si un país en desarrollo considera que ni con la entrada en vigor del Código tiene la posibilidad de obtener el porcentaje de participación que considera adecuado, podrá recurrir al aparato de solución de controversias del Código, así como a las Conferencias de Revisión.

b) Casos en los cuales el grupo de compañías navieras de un país en desarrollo tenga actualmente un porcentaje de carga superior a 40%.

Existe otro grupo de países en desarrollo que poseen un porcentaje elevado, ya que sus niveles de participación son superiores al 40%, el temor de éstos países es que su porcentaje se vea reducido al 40% o también se preguntan que suponiendo que el 40% sea su máximo, su participación podría verse estancada en el nivel que haya alcanzado por encima del 40% sin poder elevarse en un futuro.

Analizando esta situación lo más objetivamente posible, estos temores carecen de fundamento, ya que se basan en el supuesto equivocado de que el principio 40/40/20 del artículo 2 es una fórmula cuantitativa rígida la cual se impone de una manera obligatoria a los países en desarrollo quieran o no. Entendamos, el Código no

especifica ni un mínimo ni un máximo.

Los porcentajes que se plantean en el Código son simplemente indicativos de los principios de participación en el tráfico considerados equitativos entre los países exportadores, los importadores y los de tercera bandera a menos que, como dice el Código, estipulen otra cosa de común acuerdo. El mismo artículo 2 prevee el reajuste periódico de los porcentajes.

Podemos por lo tanto afirmar con toda seguridad que en toda Conferencia en que un país en desarrollo posea más del 40% de participación, es inconcebible que dicho país tenga que reducir forzosamente para dar 'supuestamente' cumplimiento a las disposiciones del Código. Recordemos que uno de los objetivos del Código es el fomentar las flotas de los países en desarrollo, no reducirlos por lo que todavía pierde más fundamento esa supuesta fijación rígida de porcentajes de participación.

Como ya lo hemos dicho, la aplicación que hacen los países que se han hecho partes contratantes del Código debe ser en un ámbito de buena fé, por lo que sería contrario a ésta el que se exigiera a países en desarrollo que redujeran su participación en el tráfico de alguna Conferencia, en contra de su propia voluntad. Podría darse el caso de que un país en desarrollo o compañía naviera estuviera dispuesta a conceder, como parte del proceso de consulta, parte de sus porcentajes en un tráfico determinado a fin de obtener algún otro beneficio en otro tráfico o por otro concepto.

Concluyendo, afirmaremos:

a) Los porcentajes de participación en el tráfico derivados de los principios que establece el Código no son rígidos cuan

titativamente sino que se plantean bajo forma de principios y pueden ser derogados.

b) Existe también otra disposición del Código que establece la revisión periódica de los porcentajes de participación.

c) Así como también se estipula que se presente a consideración de las Conferencias quinquenales de revisión, los principales problemas que se enfrentan en la aplicación práctica del Código.

Por otra parte, el Código facilita la participación de los países de escaso desarrollo marítimo mediante la creación de empresas multinacionales; si un país determinado es parte integrante de una compañía naviera multinacional, ésta podrá ser reconocida como compañía nacional por las autoridades competentes de ese país.

También se autoriza el empleo de buques fletados en los casos en que un país no posea una flota naviera con capacidad suficiente para movilizar la carga a que tiene derecho (artículo 2 párrafo 11). Al respecto, existía una proposición la cual afectaría en forma significativa las ventajas que el Código concede a la formación de las marinas mercantes de los países en desarrollo; ésta consistía en que no se permitiera el uso de buques fletados en la distribución de la carga según pabellón. Sin embargo, esta propuesta que anularía en la práctica la posibilidad de que países con escasos recursos de capital para adquirir buques, pudieran de alguna forma beneficiarse del Código a través del llamado "charteo" terminó por no ser aceptada.

El Código dice textualmente:

Art. 2, párrafo 11. "Las compañías navieras miembros de una conferencia tendrán derecho a explotar buques fletados para cumplir sus obligaciones en la conferencia".

De acuerdo al artículo 2 párrafo 8, las compañías navieras nacionales de una región, miembros de una conferencia y situadas en un extremo del tráfico cubierto por la misma, podrán redistribuir entre sí, de común acuerdo, los porcentajes de participación en el tráfico que les hayan asignado.

Lo anterior se puede ejemplificar diciendo que si de los países que integran el Mercado Común Centroamericano, uno de ellos no puede cumplir con la cuota a que tiene derecho, los demás podrán aprovecharla, evitando así que sea absorbida por compañías navieras del otro extremo de la ruta y de terceras banderas.

El párrafo 16 del mismo artículo 2 establece la obligación para que la Conferencia no rechace aquella carga que no siendo admitida por una compañía miembro de la misma, se quede sin transportar sino que sería recogida por aquel buque que disponga de espacio libre y la transporte al lugar de destino sin importar que ello lleve a rebasar la cuota que a su compañía se le tenga asignada, lo que obviamente redundará en beneficio del comercio exterior y de los propios puertos al evitarse conservar carga muerta, causa y objeto de problemas y conflictos innecesarios.

Se critica del artículo 5 párrafo 2, lo siguiente:

Es positivo el que se establezca que las compañías navieras y las Conferencias tendrán derecho a la plena cooperación de los usuarios y de las organizaciones de usuarios en su lucha con-

tra las prácticas abusivas y violatorias de los acuerdos; sin embargo, siendo una facultad de los usuarios, dicha cooperación debería establecerse una obligación por parte de las Conferencias a recibir y a atender las quejas y comentarios de los mismos.

El Lic. Cruz Miramontes opina que una deficiencia del Código se encuentra en que

...en el artículo 6 se establece la obligación potestativa de las conferencias, para comunicar a las autoridades competentes de los países involucrados en un tráfico en particular, los acuerdos de distribución, de derechos de escalas y salidas, modificaciones y demás; lo que harán previa solicitud de las propias autoridades, mas nada se establece para informar asimismo a los usuarios lo cual constituye a nuestro ver, una falta grave y una actitud indebida a quienes -- utilizan sus servicios (20).

Nuestra opinión es en el sentido de que es muy importante señalar la imposibilidad de que se lleven a cabo análisis minuciosos con los usuarios por la mecánica misma del tráfico marítimo.

20 RODOLFO CRUZ MIRAMONTES: Presentación del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Su ubicación histórica en el Transporte y el Comercio Internacional; ponencia presentada en el Seminario Internacional Sobre Comercio Exterior y Transporte Marítimo, México, D.F., octubre de 1984, p. 24.

C A P I T U L O V I I I .

EL CODIGO Y LA PROTECCION DE-
LOS INTERESES DE LOS USUARIOS.

EL CODIGO Y LA PROTECCION DE LOS INTERESES DE LOS USUARIOS.

El Código define en su capítulo I al Usuario como:

Un particular o entidad que concierte, o demuestre tener intención de concertar un acuerdo contractual o de otra índole con una conferencia o una compañía naviera para el transporte marítimo de mercancías en las que tenga un interés comercial .

Haciendo un poco de historia, recordaremos que las Conferencias atendían regularmente a los tráficos marítimos aplicando niveles de fletes uniformes; sin embargo, éstos eran fijados de acuerdo al criterio de aquéllas, perjudicando muy frecuentemente a los usuarios respecto a sus costos finales de los productos que transportaban, situación que dió origen a la creación de asociaciones de embarcadores o compradores de algún producto. Antecedente remoto de los Consejos de Usuarios lo encontramos en 1877 cuando los importadores de algodón de Manchester, Inglaterra, se organizaron para encontrar en el fletamento de buques un sistema más económico de transportar su mercancía.

Es definitivo que éstas organizaciones no han desarrollado la misma función en los países desarrollados y en los en proceso de desarrollo.

Es hasta 1929 cuando surge en Australia un Consejo de Usuarios, el primer Consejo de Usuarios en el mundo. En Europa la primera asociación de Usuarios aparece en Inglaterra en 1955, ejemplo a seguir por los embarcadores de otros países, principalmente de Europa Occidental quienes a través del tiempo han logrado el apoyo de sus respectivos gobiernos al percatare éstos últimos de

la incidencia que pueden tener las actividades de los Consejos en la economía nacional.

El Código define a la Organización de Usuarios así:

Una asociación u organización equivalente que fomenta, representa y protege los intereses de los usuarios y que ha sido reconocida como tal por la autoridad competente o las autoridades competentes del país cuyos usuarios representa, si así lo desean dichas autoridades (21).

Este tipo de organizaciones también se encuentran reglamentadas en el Código y la razón por la que se les dá trato es debido al choque de intereses que se ha generado, dentro de los países-desarrollados, entre los armadores y los usuarios.

No es sino en una minoría de países donde tales organizaciones han conseguido establecerse de una manera formal así como po ser la suficiente representatividad para desempeñar la función que tienen atribuida.

Una causa lógica que explica la debilidad que tienen éstas organizaciones de usuarios en los países en desarrollo es el - volúmen de recursos que se moviliza en su comercio exterior.

Como dato curioso diremos que en 1981 según la publicación "Yearbook of International Trade Statistics" de las Naciones Unidas, la suma de las exportaciones e importaciones de los países desarrollados de economía de mercado y de los países socialistas - alcanzó cerca de 3 billones de dólares en cuanto a que las de los países en desarrollo, en mucho mayor número, apenas superaba a un billón.

Comparando en toneladas la carga movilizada en los puertos, los países desarrollados de economía de mercado y los socialistas de Europa y Asia cargaron y descargaron como el 62% y los en proceso de desarrollo el 38% (22).

Existe la tendencia entre los países en desarrollo de vender fob y comprar cif (*), consideramos que ésta fórmula redundará en un mayor beneficio a éste grupo de países ya que sabiendo manejar ello a través de cumplimiento y eficiencia ésto hará que se participe de una manera más significativa en el comercio marítimo internacional.

Ha sido verdaderamente un logro de éste Código el que los usuarios del transporte marítimo pasen a tener un status legal dentro del sistema de Conferencias marítimas, teniendo derecho a cuestionar medidas que éstas últimas tomen y que sean consideradas injustas, e inclusive deben ser oídos cuando se analice la solicitud de ingreso de una línea naviera a una Conferencia que sirve al comercio de su país.

Ha sido muy frecuente el que los usuarios tengan fuerza cuando la bandera de su país ondea en importantes flotas navieras, ésto significa que ésta fuerza está íntimamente ligada con el nivel de desarrollo de economía, así como el mayor campo de acción y maniobra de aquellos gobiernos que son propietarios de una flota bajo su bandera.

22 Cfr. UNTAD: El transporte marítimo de 1983. Documento TD/B/C.4/266.

* Fob= franco a bordo; cif=incluye costo, seguro y flete.

Existe en el Código un capítulo dedicado a las relaciones con los usuarios, el cual, entre otras cosas, trata lo relativo a los acuerdos de lealtad, mediante los cuales se comprometen a entregar toda una carga a una conferencia por un plazo dado a cambio de una consideración especial en el flete.

Esta situación acarrea beneficios para ambas partes ya que por un lado el transportista asegura la rentabilidad de una ruta debido a que tiene la certeza de que existe una carga y por otro el usuario obtiene un mejor flete.

Este flete aplicable estará comprendido dentro de un máximo y un mínimo de porcentajes sobre los fletes ordinarios, de tal manera que cuando una modificación afecte dichos porcentajes, la Conferencia esta obligada a notificar con la debida antelación del cambio a los usuarios para que se pongan de acuerdo en ese nuevo flete.

Una prerrogativa que goza el usuario es que se puede dispensar de la obligación del acuerdo de lealtad siempre y cuando existan razones fundadas para ello. Por su parte, la Conferencia deberá analizar y resolver a la mayor brevedad posible sobre esta petición tomando en consideración que si no resuelve en el plazo previsto para ello en el acuerdo, el usuario podrá utilizar cualquier buque fuera de Conferencia, eximiéndose de ser sujeto de algún tipo de sanción.

Referente a las posibles controversias que se llegasen a suscitar, el Código señala que las partes convendrán expresamente en el acuerdo de lealtad, una fórmula de solución.

También pueden aplicar el sistema establecido en el mismo Código (artículos 23 a 45) y su Reglamento, o bien, las partes pueden establecer cualquier otro sistema diverso.

Piyasiri Karandawala considera que de los 22 artículos que constituyen la parte sustancial del Código, 14 se refieren a asuntos de interés específico para los usuarios frente a las Conferencias.(23).

Tanto el capítulo III del Código titulado "Relaciones con los usuarios" como el capítulo IV "Tipo de fletes", tratan de proveer una serie de principios que deberán regir la relación entre las conferencias y los usuarios con el propósito de encontrar un equilibrio de intereses.

El artículo 10 enumera los asuntos sobre los cuales deberán publicarse Informes Anuales, los cuales incluirán información pertinente sobre consultas celebradas con los usuarios y las organizaciones de usuarios, las decisiones adoptadas en relación con las reclamaciones, cambios de miembros y cambios significativos en el servicio, tarifas y condiciones de transporte. Tales informes anuales serán presentados, previa solicitud, a las autoridades competentes de los países en cuyo tráfico preste servicios la conferencia interesada.

23 Cfr. PIYASIRI KARANDAWALA: op. cit., p. 27.

A. CELEBRACION DE CONSULTAS.

El Código de Conducta de las Conferencias Marítimas ha establecido un mecanismo de celebración de consultas en su artículo 11, y en él se encuentran claramente establecidos los motivos para la celebración de éstas (párrafos 2 y 3).

Estas consultas se realizarán sobre todos los servicios suministrados por las Conferencias. Este artículo 11 también dá derecho a los Gobiernos a participar en dichas consultas cuando - así lo pidan, pero ello no significa que intervengan en la adopción de decisiones. También dispone que las consultas se celebrarán antes de que se adopten decisiones finales, a menos que se disponga lo contrario en el Código, así como las consultas se iniciarán sin demoras injustificadas y en todo caso dentro del plazo máximo que se especifique en el acuerdo de conferencia, o de no existir tal estipulación en el acuerdo, a más tardar 30 días después de haber dado un aviso de celebración de consultas.

Entre las cuestiones que pueden estar sujetas a consulta tenemos:

- Cambios de condiciones generales de las tarifas y los reglamentos conexos;
- Cambios del nivel general de los fletes y de los fletes aplicables a los productos importantes;
- Fletes de promoción y/o especiales;
- Imposición de recargos y modificaciones de los mismos;
- Acuerdos de lealtad, su establecimiento o cambios en su forma y condiciones generales;

- Cambios en la clasificación tarifaria de los puertos;
- El procedimiento para el envío de la información necesaria por los usuarios sobre el volúmen previsto y la naturaleza de sus cargas;

- Presentación de carga para su transporte y los requisitos relativos a la notificación de la disponibilidad de carga.

También pueden estar sujetas a consulta las siguientes cuestiones en la medida en que figuren dentro de la esfera de actividad de una conferencia:

- Funcionamiento de los servicios de la inspección de la carga;

- Cambios de la estructura del servicio;

- Efectos de la implantación de nuevas técnicas en el transporte de carga;

- Adecuación y calidad de servicios de transporte marítimo, incluidos el efecto que los acuerdos de distribución del tráfico y los acuerdos de derecho de escala o de salidas tienen sobre la disponibilidad y los fletes de los servicios de transporte marítimo que se ofrecen;

- Cambios de las zonas en que presten servicios y la regularidad de las escalas de los buques de la Conferencia.

Todas éstas innovaciones planteadas a lo largo del Código abren, definitivamente, una perspectiva real para que los usuarios sean escuchados y tomados en cuenta y que los problemas sobre los cuales no se llegue a un acuerdo sean resueltos por medio de una conciliación internacional obligatoria.

El poder económico que respaldaba la actitud unilateral de algunas Conferencias se verá mermado al existir un acuerdo internacional igualmente válido para todos y que tenga entre otros objetivos organizar a los usuarios.

Un elemento de estímulo para aquellas organizaciones de usuarios pertenecientes a países en desarrollo consiste en la -- intervención de sus gobiernos, ya que al ser sujetas de una tradicional debilidad, la presencia gubernamental podrá impulsarlas así como garantizar intereses nacionales; son ejemplo de ello: contrarrestar la influencia de las asociaciones integradas por usuarios que guardan vínculos con empresas extranjeras de transporte marítimo; combatir la corrupción; evitar la presencia de intermediarios-- cuyos intereses pueden afectar adversamente a los del país.

Como lo expresamos con anterioridad, éstas organizaciones de usuarios tienen diferente estructura y funcionamiento en países desarrollados y los llamados en proceso de desarrollo.

Un ejemplo de ello lo tenemos a continuación:

Ningún consejo de usuarios en Europa es financiado por - fondos públicos, "la membresía y financiamiento de las 14 organizaciones que existen en Europa difieren de Estado a Estado, pero toda vía son financiadas por fuentes privadas" (24). A diferencia de las tareas que emprenden los consejos de usuarios en América Latina, las cuales dependen en muchas ocasiones de la actitud tomada por sus go

24 HENRIK BAASCH: Experiencias en la implementación y aplicación del Código de Conducta en Europa; exposición presentada en el Seminario Sobre el Sistema Generalizado de preferencias y el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, México, Octubre de 1984, p. 2.

biernos. En Europa es al contrario, la mayoría de los gobiernos -
tienden a preocuparse con los problemas de los dueños de buques eu-
ropeos y le dan muy poca importancia a los puntos de vista de los-
usuarios.

Según el punto de vista de los usuarios europeos, ayuda
financiera gubernamental redundaría en dependencia hacia el Esta-
do y en algunos casos podría evitar la defensa de sus intereses -
legítimos.

Los usuarios europeos, siempre han insistido en tener -
la libertad de escoger la línea naviera, sin tomar en cuenta la na-
cionalidad y poniendo más atención a la calidad del servicio y los
precios ofrecidos, y ellos temen que el Código y acontecimientos -
relacionados con él, puedan amenazar esa libertad de elección y que
posiblemente se reflejaría en servicios marítimos de baja calidad
y/o precios de fletes más elevados.

Se pueden resumir las pretensiones de los europeos dicién-
do que lo que ellos buscan es competencia y no protección. Una --
fuerte competencia en base a mejor calidad, mejores fletes y no una
protección del gobierno para salvaguardar sus intereses.

B. RELACION ENTRE USUARIOS.

Dos son los factores que contribuyen al establecimiento de vínculos entre las organizaciones de usuarios:

a) Las circunstancias geográficas y de política económica, lo cual permite el conocimiento y enfrentamiento en forma conjunta de los problemas comunes;

b) Debido a que los buques de las distintas Conferencias Marítimas frecuentemente atracan en varios puertos de diferentes países, la comunicación entre los usuarios permite conocer mejor la verdadera estructura de los costos del transporte y muy esencialmente, de los servicios portuarios.

Este último factor es de gran importancia para las relaciones que pueden existir entre dos organizaciones de usuarios que se encuentren en los extremos de una ruta servida por una Conferencia Marítima ya que sería prudente pensar la posibilidad de que se deberían generar intereses comunes porque la composición de los costos marítimos dependerá de las características de un viaje completo (ida y vuelta) beneficiándose así los usuarios de ambos extremos de la ruta e impidiendo que sólo uno de los extremos (el más poderoso) se beneficie así mismo en detrimento del otro (25).

El Código de Conducta en su artículo 12 inciso b) dice:

25 En el Informe de la UNCTAD, "Relación entre usuarios en ambos extremos de la ruta" (TD/B/C.4/180), se hace la siguiente observación: "Algunos portavoces de los países en desarrollo han afirmado que en ciertos casos las conferencias marítimas han fijado un nivel de fletes nominal con el consejo de usuarios y luego han reducido los fletes a su nivel "real" ofreciendo secretamente descuentos a los importadores de los países desarrollados".

Los gastos de explotación de las conferencias se evaluarán, por lo general, en forma integrada para el viaje completo de ida y vuelta de los buques. Cuando sea pertinente, el viaje de ida y el de vuelta se considerarán por separado. Al determinar los fletes se tendrán en cuenta, entre otros factores, la naturaleza de las cargas, la relación entre el peso y el volumen de las cargas, así como el valor de las cargas

Por lo tanto, la posibilidad de que los usuarios puedan controlar con exactitud los gastos de explotación dependerá de sus relaciones en ambos extremos de la ruta.

Otro aspecto importante dentro de las relaciones entre consejos de usuarios que se encuentran en los extremos de una ruta es el concerniente a quién tiene el derecho de consulta con la Conferencia; el exportador, el importador o ambos.

Según un informe de la UNCTAD:

Ha ciertos indicios de que las consultas que se celebran entre las conferencias marítimas y las organizaciones de usuarios de países exportadores pierden interés o resultan frustradas e incluso falseadas a causa de las negociaciones que las mismas conferencias sostienen con importadores o con empresas transnacionales que son a la vez exportadores e importadores de las mismas mercancías. A diferencia de las consultas oficiales que se celebran abiertamente, la mayoría de estas negociaciones con importadores se llevan a cabo en secreto y se alega que frecuentemente conducen a la concesión de descuentos encubiertos a consignatarios, que son incompatibles con los acuerdos oficiales concertados con las organizaciones de usuarios (26).

Por lo que podemos decir que la relación entre usuarios

de ambos extremos de una ruta es muy necesaria en las actuales - circunstancias, y debemos puntualizar que el Código de Conducta - no distingue ni atribuye funciones específicas a los usuarios en su condición de exportadores o importadores, lo que significa que el Código reconoce implícitamente que el derecho a la consulta no es exclusivo de unos o de otros.

CAPITULO IX.
FLETES.

FLETES.

Es en el capítulo IV del Código de Conducta donde se tratan todas las cuestiones relativas a fletes, tales como principios y criterios que se deben seguir para su cuantificación y determinación, lo relativo a sus incrementos, recargos y modificaciones, su clasificación, así como procedimiento a seguir respecto a una modificación de los tipos de cambio de las monedas.

Antes de analizar este capítulo, consideramos importante definir lo que es un flete:

Antonio Brunetti, refiriéndose a las obligaciones en el transporte por mar señala:

El flete en sentido técnico es la compensación que se paga al fletante por la utilización temporal de la nave. Este concepto, desde el punto de vista económico, halla su fundamento en los orígenes del contrato de fletamento cuando el flete significaba el precio debido por el cargador para tener a su completa disposición el origen. En relación al transporte, significa un precio que posee características propias y notables diferencias del transporte terrestre (27).

Algunos criterios que se siguen en el Código para la determinación de fletes son:

- Los fletes se fijarán al nivel más bajo que sea posible desde el punto de vista comercial y permitirán que los navieros obtengan un beneficio razonable;
- Los gastos de explotación de las conferencias se evaluarán, por lo general, en forma integrada para el viaje completo

27 ANTONIO BRUNETTI: Derecho Marítimo Privado; (trad. del italiano por Gay de Montellá); tomo III, Bosh Casa Editorial, Barcelona, 1950, p. 216-217.

de ida y vuelta de los buques. Cuando sea pertinente, el viaje de ida y el de vuelta se considerarán por separado. Al determinar los fletes, se tendrán en cuenta, entre otros factores, la naturaleza de las cargas, la relación entre el peso y el volúmen de las mismas, así como su valor, y

- Al fijar los fletes de promoción y/o los fletes especiales aplicables a determinados productos, se tendrán en cuenta las condiciones que rigen el comercio de tales productos de los países a que prestan servicios las conferencias, en particular de los países sin litoral (28).

Por su parte, en el artículo 13 se establecen las pautas para la elaboración de las tarifas de conferencia y la clasificación de fletes; se hace especial énfasis en que dichas tarifas no establecerán diferencias injustas entre usuarios en situación análoga; los fletes y tarifas que los comprenden deben ser expuestos de manera sencilla y clara para evitar confusiones, prefiriéndose la clasificación de un flete para cada producto, a su tratamiento general, minimizando el número de clases/categorías, así como también debe haber cooperación con los usuarios al preparar la clasificación de los productos en las tarifas.

El artículo 14 establece el procedimiento que ha de observarse y aplicarse respecto a los aumentos generales de los fletes. Encontramos como elementos principales los siguientes:

- Las Conferencias notificarán con un mínimo de 150 días de antelación su interés de proceder a un aumento general de fletes

28 Cfr. COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA (CEPAL): op.cit., p.21.

a menos que se convenga mutuamente lo contrario, indicando su cuantía, la fecha de entrada en vigor y los motivos que justifican el propuesto aumento;

- Se celebrarán consultas dentro de un período que no exceda de 30 días con respecto a las bases y sumas del propuesto aumento, así como la fecha en la cual entrará en vigor;

- Las Conferencias, cuando sea práctico, someterán a consideración de las partes participantes en las consultas, un informe elaborado por contadores independientes de análisis de datos sobre gastos e ingresos pertinentes que, a juicio de la Conferencia, hacen necesario un aumento de fletes;

- Si no se llega a ningún acuerdo, el asunto será sometido a una conciliación internacional obligatoria pero el aumento de tipo de flete podrá ser implementado pendiente de las recomendaciones de los conciliadores.

- El período mínimo de tiempo entre la fecha cuando entra en vigor un aumento general de fletes y la fecha de aviso del próximo aumento general de fletes no será menor de 10 meses.

El comentario que deseamos hacer en relación con este artículo 14, que trata sobre el procedimiento que ha de seguirse para un incremento de fletes, está orientado a que consideramos que si es una innovación el que el Código establezca el que han de señalarse las razones en que se basa el aumento propuesto; la práctica en nuestro país radica en que aún existiendo un registro oficial de fletes, no es posible conocer las razones que existen para modificarlos o aumentarlos, argumento que ha sido sustentado por los usuarios, quienes están en espera de que con la entrada en vi-

gor del Código ésta situación sea subsanada, es decir, que se les proporcionen las 'razones' en que se fundamenta un futuro incremento. Sin embargo, nuestra opinión sobre el particular es en el sentido de que el vocablo 'razones' no vá más allá de dar una somera explicación del aumento y no como el usuario desea, que se le dé un análisis detallado, ya que hay que tener presente que la cifra de una tarifa se mueve siempre sobre la base de análisis de costos sumamente complejos.

Por otra parte, y también en relación con el apartado referente a los fletes y su incremento, tres de los artículos de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo fueron creados o adicionados por Decreto de 19 de diciembre de 1975, publicado en el Diario Oficial de 22 del mismo mes y año y en vigor al día siguiente, siguiendo los lineamientos marcados por la Convención y estipulando lo siguiente:

ART. 67.

Las cuotas de los servicios de transporte marítimo o por las demás vías generales de comunicación por agua, en tráficos de cabotaje e interior serán las de las tarifas que apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con intervención de la Secretaría de Marina. Las tarifas de tráfico de carga y navegación de altura en los buques de línea, estarán sujetas a registro previo, ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes .

ART. 67 bis.

Las Secretarías de Marina y Comunicaciones y Transportes con la colaboración del Instituto Mexicano de Comercio Exterior, tomarán las medidas necesarias tendientes a impe-dir prácticas de competencia desleal, de empresas extranjeras, respecto de buques mexicanos y, en forma enunciativa y no limitativa, cuando las tarifas de fletes, o de transporte de pasajeros en navegación -

ESTA TESOR. NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

de altura, sean lesivas al comercio exterior mexicano o a la marina mercante nacional .

ART. 255-F.

Es obligación de los agentes consignatarios de buques, registrar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las tarifas de fletes y pasajes de altura que reciban de sus armadores y representantes para operar servicios regulares de líneas en rutas marítimas de y hacia México.

Los agentes consignatarios de buques, deberán presentar copia de dichas tarifas al Instituto Mexicano de Comercio Exterior, para los efectos del artículo 2 Fracción XXXIX de la Ley que creó el citado organismo .

ART. 255-G.

Las modificaciones a las tarifas de fletes deberán registrarse previamente a la fecha propuesta para su entrada en vigor como sigue:

- A) Los recargos específicos, con 14 días.
- B) El alza parcial de una tarifa con 30 días. La que comprenda la mayor parte o la totalidad de los incluidos en la tarifa, con 150 días.
- C) Las modificaciones de baja, hasta con 2 días. Las que comprenden altas y bajas, con 30 días.

Las primeras tarifas que se presenten o registren, entraran en vigor en la fecha del mismo.

En ninguno de los casos citados será obligatoria la publicación de las tarifas en el Diario Oficial de la Federación (29).

El artículo número 15 del Código de Conducta, trata sobre los fletes de promoción, los cuales deberán ser establecidos por las Conferencias para las exportaciones no tradicionales, así como se

establecen los principios que han de observarse respecto de los mismos.

El artículo 16 dispone que las Conferencias impongan recargos temporales para hacer frente a aumentos imprevistos o extraordinarios de los gastos o para compensar pérdidas de ingresos. Se aumentarán, reducirán o suprimirán a medida que vayan empeorando o mejorando las situaciones por las que fueron impuestos. Antes de imponerse cualquier recargo, ya sea general o que abarque a un puerto específico, habrá que darse aviso y celebrar consultas. Sin embargo, cuando se haya impuesto un recargo sin que haya previamente consultas, éstas deberán celebrarse, si así se solicita, lo antes posible después de impuesto el recargo.

El artículo 17 trata sobre la modificación de los tipos de cambio de las monedas. Da derechos a la Conferencia a aplicar factores de ajustes de moneda o modificaciones de fletes después de celebrarse consultas entre la conferencia interesada y las demás partes directamente afectadas, que, conforme al Código, tengan derecho a participar en ellas. Ese factor de ajuste de moneda deberá estar basado sobre el principio de que las compañías miembros interesadas no resulten en conjunto favorecidas ni perjudicadas.

Estos reajustes o modificaciones pueden adoptar la forma de recargos o descuentos de monedas o de aumentos o reducciones de los fletes.

A. FLETES FRANCOS.

" Uno de los aspectos del costo del transporte marítimo relacionado con lo que se podría llamar mecanismos del comercio

exterior son los llamados fletes francos de carga y/o descarga". (30)

Respecto a este tipo de fletes consideramos trascendente referirnos rápidamente a ellos, ya que su aplicación beneficiaría al usuario.

Un flete franco de carga y descarga (fio. "free in and out") significa que las operaciones de carga y de descarga en los puertos no están incluidas en el flete marítimo; otra persona u organización que no es el armador asume la responsabilidad. Un flete-filo ("free in liner out") significa que la carga no está incluida en el flete, pero sí la descarga. En un flete lifo ("liner in free out") la carga está incluida en el flete, no así la descarga.

Por lo regular el flete en el transporte marítimo incluye la carga y la descarga. Cada día las técnicas para estas operaciones son perfeccionadas, en particular para los graneleros (sólidos y líquidos) por lo que se volvió frecuente la adopción de un flete que no incluyera la carga y la descarga (fio); es decir, es el exportador o el importador y no el armador el que asume la responsabilidad por la organización y por el pago de este servicio. Sin embargo, no ha sido posible ponerse de acuerdo en hacerse extensiva la aplicación de este sistema en el caso de la carga en general.

Algunas de las ventajas que encontramos al separar del flete el pago de la carga y descarga (fio) son:

a) El usuario, al pagar directamente por los servicios, no está sujeto a las tarifas promediadas con otros puertos, lo que estimula la eficiencia portuaria y la presión del usuario para que-

30 COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL):
op. cit., p. 50.

así fuera:

b) El excluir este servicio del flete marítimo simplifica su estructura de costos;

c) El control de gastos de una de las etapas del transporte (carga y descarga) queda en manos del usuario;

d) Los gastos por concepto administrativo y las utilidades que resultan de la prestación de un servicio quedarían en casa, o sea, en el país de origen o destino de la carga, y

e) Frente al desarrollo del transporte multimodal internacional se evitaría: propiciar la interferencia de las conferencias en el sistema de transporte interno de cada país y evitaría una mayor complejidad del sistema para establecer el flete de la transportación.

No se puede rechazar que la operación bajo el sistema "fio" posee aspectos de mucho interés para los países en desarrollo, sin embargo, no ha habido apoyo de gobiernos ni de usuarios y la razón la podemos encontrar en que existe una cierta imposibilidad de la mayor parte de los exportadores e importadores de carga general para participar en un negocio diferente del que están acostumbrados y que requiere un cierto nivel de organización (31).

31 Véase UNCTAD: Fletes Francos de Carga y Descarga; Documento TD/B/C.4/135.

C A P I T U L O X.

CAPITULO V DEL CODIGO: OTRAS CUESTIONES.

CAPITULO V. DEL CODIGO: OTRAS CUESTIONES.

De acuerdo a la opinión de Piyasiri Karandawala, autor que hemos citado con anterioridad, la posición de los usuarios se fortalece aún más por los cinco artículos del capítulo V del Código titulado "Otras cuestiones" y el cual se refiere a:

- Prohibición del uso de buques de lucha para eliminar de la competencia a una compañía no miembro de la conferencia. Tema que trataremos con mayor detalle más adelante. (Art. 18).

- Importancia de la suficiencia y eficiencia del servicio de las líneas miembros de conferencias, impidiendo la agrupación y el distanciamiento de las salidas. (Art. 19)

- Toda conferencia establecerá su oficina central en un país servido por esa conferencia, a menos que se acuerde lo contrario. (Art. 20)

- Las conferencias tendrán representantes locales en todos los países a que presten servicios. Esta representación también podrá ser regional. Un punto de especial interés para los usuarios es el relativo a que los representantes asegurarán que las opiniones de los usuarios lleguen rápidamente a conocimiento de las conferencias, y viceversa, con el fin de acelerar la adopción de decisiones. (Art. 21)

- Este capítulo termina con el artículo 22, el cual dispone que los acuerdos de conferencia, los acuerdos de participación y los acuerdos de lealtad se ajustarán a los requisitos que establece el Código, pudiendo incluir cualesquiera otras disposi-

ciones que se convengan siempre y cuando no sean incompatibles con el Código.

Nosotros discrepamos un poco de la opinión del Sr. Karandawala debido a que éste capítulo no solo trata asuntos relacionados con los usuarios, sino que se prevén aspectos relativos al funcionamiento de las conferencias en general.

A. LAS LINEAS MARITIMAS NO CONFERENCIADAS Y EL CODIGO DE CONDUCTA.

Es el artículo 18 del Código, dentro del capítulo titulado "Otras Cuestiones", donde se hace referencia al tena de los 'buques de lucha' del cual nos ocuparemos en este momento.

Como introducción diremos que se consideran buques de línea (o 'liners', como se les conoce en el lenguaje marítimo internacional) aquellos que ofrecen servicios regulares a cualquier usuario, en una ruta fija, con una frecuencia determinada y a tarifas preestablecidas. Es muy común que los buques de línea se encuentren afiliados a una Conferencia Marítima, pero cada día hay más líneas no conferenciadas que hacen servicio de liners.

En primer lugar, sería conveniente tener un concepto de lo que es línea no conferenciada y según Tomás Sepúlveda Whittle, consultor de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), "es aquella que atiende el mismo tráfico regular que una conferencia determinada, sin pertenecer a ella" (32).

Los buques que pertenecen a ella son conocidos en el lenguaje naviero comercial como "outsiders".

Son supuestos para ser considerada línea no conferenciada, el que exista en ese mismo tráfico una Conferencia Marítima y que los llamados "outsiders" ofrezcan servicios paralelos con la debida regularidad.

Con respecto a los fletes, algo también característico -

32 TOMAS SEPULVEDA WHITTLE: Las líneas marítimas no conferenciadas y el Código de Conducta: exposición presentada en el Seminario Sobre Comercio Exterior y el Código de las Conferencias Marítimas, el cual tuvo lugar en la Cd. de México en el mes de octubre de 1984, p. 4.

de estos buques pertenecientes a líneas no conferenciadas es que normalmente ofrecen un porcentaje de descuento sobre los fletes que cobran las conferencias y con frecuencia reducen aún más sus fletes si les interesa obtener determinada carga.

Es trascendente señalar que se excluyen de la categoría de buques pertenecientes a líneas no conferenciadas, los buques denominados 'tramp' ya que éstos no son competencia de los buques conferenciados debido a que: 1o. Toman cargamentos completos de un solo embarcador, entre un puerto de origen y otro de destino; 2º. Tienen un itinerario y una frecuencia irregulares; 3o. El flete es convenido por el viaje o un número de viajes bajo contrato de fletamento.

Existen dos tipos de líneas no conferenciadas:

A) Obligadas: en este grupo se encuentran aquellas empresas que, no obstante reunir los requisitos para ser miembros de una Conferencia y de solicitar su ingreso, éste les es negado. Esta situación sería muy difícil de que se presentase sobre todo entre las Partes Contratantes al Convenio sobre un Código de Conducta ya que éste considera entre sus principios y objetivos, "el principio de que las prácticas de las conferencias no deben entrañar discriminación alguna contra los navieros, los usuarios o el comercio exterior de ningún país" (35), así como en su artículo primero establece el derecho de las compañías navieras a pertenecer a las conferencias siempre que cumplan con los requisitos y condiciones del caso.

35 COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL):
op. cit. anexo 1, cap. Definiciones.

B) Voluntarias: constituidas por "aquellas empresas que optan por permanecer al margen de la respectiva conferencia debido a razones de interés propio, con el afán de hacer competencia, leal o desaleal" (34).

Existe competencia desleal cuando los outsiders bajan los fletes de ciertos productos con el objeto de transportar lo mejor de la carga, lo cual produce lógicamente, un menoscabo económico a las líneas pertenecientes a la Conferencia. Como afirma Daniel Marx Jr. "mientras la competencia de líneas no conferenciadas ha sido encontrada saludable bajo ciertas circunstancias, en otras ha sido voraz y destructiva" (35).

La Resolución No. 2 sobre líneas no conferenciadas, adoptada concurrentemente con el Código el 6 de abril de 1974 por 60 votos contra uno y 10 abstenciones confirma que la Convención es aplicable a las líneas conferenciadas, al establecer que

nada de lo dispuesto en la Convención se interpretará en el sentido de que niega a los usuarios la posibilidad de escoger entre compañías navieras miembros de conferencias y compañías no-miembros, sin perjuicio de lo que estatuyan los acuerdos de lealtad, cuando existan .

Esta resolución se originó en un proyecto presentado por la delegación de la India retirado más tarde para dar paso a una versión revisada presentada por la República Federal de Alemania, Ghana, Indonesia y Polonia.

Algunos antecedentes al respecto los encontramos en el -

34 TOMAS SEPULVEDA WHITTLE: op. cit., p. 4.

35 DANIEL MARX JR: International Shipping Cartels; Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1953, citado por Ibid.

Primer y Segundo Comité Principal de la Conferencia de Plenipotenciarios.

En el Primer Comité se rechazó una moción de los Estados Unidos la cual decía que en el caso que por circunstancias ajenas a la conferencia, resultara que en toda la ruta entre dos países el tráfico se moviera enteramente por buques de conferencia, una línea de tercer país que, de otro modo, suministraría un servicio de línea independiente, debería tener el derecho a ser miembro de la Conferencia, para competir en la cuota de tercer país.

En el Segundo Comité Principal se dieron también otras intervenciones las cuales no pasaron de ser unas simples opiniones sobre esta materia.

Una de las alternativas (al párrafo 83 bis) disponía:

En interés del sólido desarrollo de los servicios regulares de línea, no se impedirá la sana competencia en una base regular y comercial entre conferencias y líneas navieras no-conferenciadas.

Otra alternativa (al párrafo 84) decía:

No se impedirá a una línea no conferenciada que suministre servicio regular en competencia con una conferencia en su ruta, siempre que: (a) adhiera al principio de sana competencia sobre una base comercial; (b) ponga a disposición, a pedido de los usuarios o de organismos de usuarios, a un costo razonable, sus tarifas, las condiciones atinentes y sus modificaciones posteriores; (c) dé 90 días de aviso para los cambios en las tarifas de fletes, a menos que deba hacer una reducción similar a la rebaja introducida por la conferencia y adherirá a estas tarifas por un período declarado; y (d) consultar con los usuarios y/o organismos de usuarios respecto a asuntos de interés común cada vez que sea requerido por las partes interesadas. Además la respectiva autoridad de un país cuyo tráfico atienda podrá, a su arbitrio, requerir de la línea naviera no-conferenciada que: (a) proporcione evidencia acerca de su ca

pacidad para operar un servicio regular, adecuado y eficiente; y (b) cumplir exactamente las reglas aplicables a las conferencias en materia de recargos y de factores de ajuste monetario .

Por último, la alternativa del párrafo 85 bis señalaba:

Los embarcadores tendrán la opción de elegir entre las líneas de conferencias y las líneas marítimas no conferenciadas, sujeto a las disposiciones de los párrafos 38-41 relativas a los acuerdos de lealtad, en lo que les fuera aplicable .

Estas tres alternativas fueron tomadas en consideración para la elaboración del artículo 18, Buques de Lucha, del capítulo V, Otras Cuestiones, de la Convención:

Las compañías navieras miembros de una conferencia no utilizarán buques de lucha en el tráfico de la conferencia para excluir, impedir o reducir la competencia eliminando de dicho tráfico a una compañía no miembro de esa conferencia .

Lo establecido por este artículo 18, es la única referencia que existe en el Código respecto a las líneas marítimas no conferenciadas.

Muchos estudiosos del Código han coincidido en que las reglas sobre distribución de cargas deben aplicarse también a las líneas no conferenciadas.

En un Seminario sobre el Código de Conducta, UNCTAD Liner Code: A New Order, celebrado en Londres en octubre de 1983 bajo los auspicios del Lloyd's of London Press Ltd., Mr. L.M.S. Rajwaar delegado de la India a la Conferencia Plenipotenciaria y vocero del Grupo de los 77 en el Segundo Período de Sesiones, aseguró que fué el espíritu de la Convención el que las reglas sobre -

la distribución de carga deben aplicarse también a las líneas no conferenciadas apoyándose en tal sentido en la cláusula 17 del artículo 2 del Código. A continuación transcribimos textualmente la traducción de sus declaraciones:

De acuerdo con este párrafo, la distribución de cargas se aplica a todas las mercancías con la excepción del equipo militar para propósitos de defensa nacional. Esta cláusula no se refiere, repito no se refiere, solamente a las mercancías transportadas por buques de conferencia, aunque varias otras cláusulas en el mismo artículo se refieren repetidamente a carga transportada por buques de conferencia. Esta diferencia en el lenguaje usado entre la cláusula 17 y otras cláusulas del artículo 2, fue deliberada. En efecto, el proyecto original de la cláusula 17 también restringía la distribución de carga a las mercancías transportadas por la conferencia y las palabras "transportadas por la conferencia" fueron eliminadas subsecuentemente durante las negociaciones. Esto puede ser verificado en las actas de la Conferencia de las Naciones Unidas que deberían estar disponibles en la UNCTAD. Ahí cuando el Código fue enmendado se entendió que toda la carga de buques de línea puede -y estoy usando deliberadamente la palabra puede- caer dentro del ámbito de la propuesta armazón de distribución de cargas, pero el punto en cuestión hoy no es si las actividades de los operadores no conferenciados pueden ser reglamentadas. La posición en este asunto es clara como el cristal. Si algún gobierno decide restringir o reglamentar los operadores no conferenciados no violará ninguna ley internacional ni la resolución de las Naciones Unidas. El verdadero punto en cuestión hoy día es si tenemos una situación que demanda la reglamentación o restricción de las actividades de los operadores no conferenciados. La respuesta puede variar de un país a otro y aún en los diferentes tráficos que sirven el mismo país - (36).

Por otra parte, el Prof. Stanley G. Sturmev, quien tuvo una importante intervención durante la gestión del Código de Conducta en su carácter de Director Adjunto de la División de Transporte Marítimo de la UNCTAD, también tiene la misma opinión sobre el alcance de la supresión de la frase "transportado por la conferencia" en el artículo 2, cláusula 17. Esto se desprende de un comentario sobre su libro "40:40:20-Cargo Sharing in the Code of Conduct", Londres, 1979 hecho por Peter Faust, experto de la UNCTAD. Dice este último:

De acuerdo a sus términos expresos, el Código se aplica solamente a las conferencias y no al tráfico de línea como un todo. En otras palabras, los outsiders no están cubiertos por las disposiciones del Código. Los defensores de una aplicación más amplia del Código tienden a basar su argumento en el Código y sostienen que la eliminación de las palabras "...transportado por la conferencia" en el mismo párrafo fué hecha deliberadamente para mostrar que el artículo 2 no se circunscribe al tráfico de conferencia. (37). Sin embargo, mientras aparece dudoso si es legítimo basar la interpretación del Código en las intenciones de su redactor en vez de hacerlo en el texto mismo de la Convención, los párrafos del preámbulo de la Resolución 2 (38) harían suficientemente claro que tal intención no prevaleció (39).

Consideramos prudente el comentar dos artículos de la famosa publicación inglesa "Containerisation International", los cuales hacen una buena descripción de lo que ha sucedido en los últimos años respecto a las líneas no conferenciadas"...en 1974,

-
- 37 Véase STURMEY, S.G.: 40:40:20-Cargo Sharing in the Code of Conduct; London, 1979.
- 38 Particularmente el párrafo segundo, que establece que "La Convención es aplicable a las conferencias marítimas y a sus relaciones externas".
- 39 PETER FAUST: The United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conference; Ginebra, 1984, p. 7.

solamente entre el 5 y el 10% de tráfico de línea era controlado por líneas no conferenciadas, mientras hoy esa cifra ha subido -- dramáticamente, en algunos casos hasta el 50% "(40).

En este artículo se hace tal afirmación pero es una lástima que no se den las causas en sí que han provocado este incremento notable de la participación de los "outsiders" en los tráficos de línea.

Mr. L.M.S. Rajwaar, a quien hemos citado con anterioridad, en su carácter de Director de la Shipping Corporation of India Ltd. hizo unas declaraciones en el Seminario del Lloyd's of London Press Ltd. referentes a las actividades de líneas no conferenciadas en los tráficos de la India y a manera de ejemplo, diremos que en la ruta desde la Costa Occidental de la India al -- Reino Unido, los operadores no conferenciados transportaron el 6% de la carga total en 1975 y el 55% en 1982, y en sector Calcuta-Australia, donde toda la carga general era movida por barcos de conferencia hasta 1981, esa participación bajó en 1982 al 63%.

Las razones no las explica el naviero hindú, sin embargo nosotros consideramos que ha sido determinante el siguiente aspecto: La nueva tecnología que ha aparecido en materia de transporte marítimo; y, concretamente, la unitarización de cargas. Hace unos 30 o 40 años los armadores trataban de ofrecer el mejor servicio respecto al transporte de cargas delicadas y ello era --

40 ALAN M. SMITH: The UNCTAD Liner Code: much ado about nothing?; artículo en Containerisation International, Londres octubre 1983 y The U.N. Code: coming, going or indifferent editorial en Containerisation International Yearbook 1984; Londres, 1984, citado por TOMAS SEPULVEDA WHITTLE: op.cit., p. 12.

una forma de hacerse de fama y por lo tanto de atraer más cliente la; sin embargo, hoy día las cosas han cambiado ya que la nueva tecnología ha permitido que los contenedores den garantía de cuidado a todos aquellos productos que transportan por lo que en la actualidad le da lo mismo al usuario mover su carga en éste o en aquél buque.

El Lic. Sepúlveda, gran conocedor de esta materia, en su artículo "Las Líneas Marítimas no conferenciadas y el Código de Conducta", hace una anotación que nos parece de relevante interés transcribirla ya que se refiere a las principales líneas independientes que atienden tráficos en competencia con las Conferencias Marítimas, y entre ellas se encuentran:

Evergreen Maritime Corporation of Taiwan, que esta haciendo un servicio de contenedores alrededor del mundo;

Yang-Ming, empresa estatal también taiwanesa, que opera cuatro grandes portacontenedores entre Extremo Oriente y Europa, quitándole a la Far East Freight Conference el 20% de la carga de exportación de Taiwan;

ABC de Bélgica, que atiende el tráfico Australia/Europa;

Westwood Shipping, de Estados Unidos, en la línea Pacífico de Estados Unidos a Japón y Hong-Kong;

Baltic Shipping Company, de la Unión de las Repúblicas Soviéticas Socialistas, que junto con la SCAN Pacific Lines, de Finlandia, han estado rebajando las tarifas en el tráfico WITASS, entre Europa y el Caribe, a tal punto que ésta ha acordado darles status de "outsider tolerado" a ambas (41).

41 Ibid., p. 13.

Una grave preocupación del conjunto de países en desarrollo (Grupo de los 77) durante los debates que procedieron a la aprobación del Código fué en el sentido de que la operación de los outsiders no deberá permitirse si es utilizada como instrumento para boicotear a las conferencias.

A continuación citamos lo dicho por el representante de estos países durante los debates:

...El grupo de los 77 ha aceptado la disposición relativa a los buques de lucha que figura en el Código y ha apoyado la referida resolución en la clara inteligencia de que no se permitirá que las compañías navieras que no sean miembros de una conferencia procedan de forma que entorpezca el funcionamiento y las operaciones de las conferencias marítimas. A los países del Grupo de los 77 les suscita fuerte recelo una cuestión muy concreta. En el Código de Conducta se establecen amplias reglas sobre la participación en el tráfico, en virtud de las cuales se asegura a las compañías navieras nacionales una participación del 40 por 100, aproximadamente en sus rutas nacionales. Las operaciones de las compañías navieras no miembros de una conferencia no deberían menoscabar esta posición.

Si bien hemos admitido que las compañías navieras no miembros de una conferencia deben participar en el transporte marítimo de línea, no podemos admitir bajo ninguna circunstancia una situación en la que las compañías navieras nacionales de los países en desarrollo pierdan a causa de las operaciones de las primeras lo que, tras grandes dificultades, tienen derecho a recibir con arreglo al Código de Conducta respecto de la participación en el tráfico. Si en cualquier ruta surgiera una situación en la que nuestros gobiernos consideren que deben reprimirse o reglamentarse de alguna forma las actividades de las compañías navieras no miembros de una conferencia, nuestros gobiernos tendrán plena libertad para obrar convenientemente en pro del interés nacional. Nuestros gobiernos tendrán también plena libertad de acción para asegurar que las compañías navieras no miembros de una conferencia funcionen sobre una base comercial, respetando el principio de la competencia leal con las compañías navieras

miembros de conferencias... (42).

Nuestra opinión en relación a esta declaración es en el sentido de que existe mucha congruencia en lo dicho por el representante del grupo de los 77, ya que si por un lado se asegura la participación de sus líneas navieras nacionales en el tráfico marítimo internacional a través de la aplicación del Código, también debe existir cierto freno en cuanto a la actividad de las líneas no pertenecientes a las conferencias (outsiders). Se acepta su participación pero con la condicionante de que las compañías navieras nacionales por ningún motivo se vean afectadas en sus operaciones por la injerencia de dichas navieras; por lo que es una buena posición de los gobiernos de este grupo de países en desarrollo de que se reserven el derecho de reglamentar o reprimir las prácticas abusivas o desleales que se llegaren a presentar.

42 COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL):
op. cit., p. 27 - 28.

CAPITULO XI.
LA AUTORIDAD COMPETENTE.

LA AUTORIDAD COMPETENTE.

Una de las primeras medidas que debe ser tomada por los gobiernos para la implementación del Código de Conducta, es la designación de la autoridad competente, entendiéndose por tal, según el capítulo de definiciones del propio Código:

Un gobierno o un órgano designado por un gobierno o en virtud de legislación nacional para desempeñar cualquiera de las funciones que se asignan a esa autoridad conforme a lo dispuesto en el presente Código .

Haciendo un breve análisis del Código en general, encontramos que algunas responsabilidades y atribuciones que se confieren a la mencionada autoridad competente, serían entre otras:

- Debe otorgar el reconocimiento de compañía naviera nacional a aquella compañía que reclame tal posición, conforme a las leyes del país y con esa base, pretenda reclamar derechos dentro de la Conferencia. Al igual que lo deberá hacer cuando se le quiera otorgar el status de compañía naviera nacional a las compañías multinacionales que mantengan con el país un vínculo genuino y en cuyo capital-social tengan una participación sustancial intereses nacionales públicos y/o privados. (Capítulo Primero del Código. Definiciones).

- La autoridad competente debe otorgar un reconocimiento similar a la asociación u organización nacional que fomenta, representa y protege los intereses de los usuarios. (Capítulo Primero. Definiciones).

- La autoridad competente podrá presentar sus puntos de vista, (si así lo solicitan) a la Conferencia respecto a la solicitud de ingreso que le presente la compañía naviera nacional, debiendo la Conferencia tomar en cuenta dichos puntos de vista. (Artículo 1, párrafo 5).

- La Conferencia deberá atender la solicitud de la autoridad competente del país cuyo tráfico sirva y cuyas compañías navieras sean miembros de tal conferencia para la presentación de informes sobre las medidas adoptadas en relación con las reclamaciones por prácticas abusivas y/o violatorias del acuerdo de Conferencia (Artículo 5, párrafo 1, letra c).

- Todos los acuerdos de conferencia serán comunicados a solicitud, a las autoridades competentes del país cuyo tráfico sirva y cuyas compañías navieras sean miembros de tal conferencia. - (Artículo 6.)

- Los informes anuales de las conferencias serán presentados, previa solicitud, a las autoridades competentes en cuyo tráfico participe la conferencia interesada. (Artículo 10.)

- La autoridad competente tendrá derecho, si así lo solicita, a participar plenamente en las consultas entre las conferencias y los usuarios, aunque no adquiere el derecho a intervenir en la toma de decisiones. (Artículo 11, párrafo 1.)

- La autoridad competente del país cuyo tráfico sea servido por la Conferencia tendrá derecho, si así lo requiere, a recibir la notificación del aumento general de fletes, el cual notificará la conferencia con un mínimo de 150 días de antelación. (Artículo 14, párrafo 1.)

- La Conferencia que así sea requerida, informará a la Autoridad Competente acerca del procedimiento de examen de las solicitudes de concesión de fletes de promoción a los usuarios. (Artículo 15, párrafo 4.)

- Las autoridades competentes, las conferencias y las demás partes que tengan derecho a participar en las consultas, deben desarrollar una actividad dinámica y permanente en el exámen de la demanda de espacio de carga, la adecuación e idoneidad de los servicios y, en particular, la posibilidad de racionalizar los servicios y aumentar su eficiencia. Los beneficios resultantes de la racionalización de los servicios deberán reflejarse en el nivel de los fletes. (Artículo 19, párrafo 2.)

- La autoridad competente de una parte contratante que así lo desee, podrá participar en el procedimiento de Conciliación para apoyar a una parte que sea nacional de dicho país o para apoyar a una parte que tenga una controversia relacionada con el comercio exterior de ese país. Las autoridades competentes podrán optar por actuar como observadores en ese procedimiento de conciliación. (Artículo 28.)

- La recomendación que resuelve la controversia entre las partes y que ha seguido el trámite de conciliación internacional obligatoria, no será ejecutada ni reconocida cuando el Tribunal de Justicia o la Autoridad Competente del país donde se pida su reconocimiento y ejecución, estime que ha existido incapacidad legal de cualquiera de las partes, que ha intervenido dolo o coacción, que es contraria al orden público o que no se ha ajustado a las disposiciones del Código. (Artículo 39, párrafo 2.)

Junto a esas funciones técnicas y administrativas, la Autoridad Competente debe asumir por lo que respecta al Código de Conducta, el liderazgo que le corresponde por principio y tomar oportunas iniciativas para que sea aprobado el marco legal complementario a nivel nacional, al tenor de lo que expresa el

artículo 47 en su numeral 1, que "cada Parte Contratante adoptará las medidas legislativas u otras medidas que sean necesarias para aplicar la presente Convención (43).

43 RAUL LECLAIR: Los países carentes de infraestructura administrativa marítima frente al Código de Conducta: el caso de Centroamérica; Seminario Sobre el Sistema Generalizado de Preferencias y el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, México, D.F., octubre de 1984, p. 4.

C A P I T U L O X I I .
DISPOSICIONES Y MECANISMO PARA
LA SOLUCION DE CONTROVERSIAS.

DISPOSICIONES Y MECANISMO
PARA LA SOLUCION DE CONTROVERSIAS.

El Código pone de manifiesto a través de este capítulo, la posibilidad de resolver las posibles controversias que se fueran presentando a través del intercambio de opiniones y de la negociación directa entre las partes para encontrar una solución satisfactora. Todo ésto se realizará antes de llegar al procedimiento de conciliación obligatoria ya que lo que se trata es de evitar la confrontación.

En un principio la mayoría de los países en desarrollo deseaban un sistema de arbitraje obligatorio para la solución de controversias, y acabó por aceptarse la propuesta de los países desarrollados al fijarse como sistema la conciliación internacional obligatoria. Este hecho refleja que es un error considerar que en la elaboración del Código prevalecieron únicamente las opiniones de los países en desarrollo.

Como hemos apuntado con anterioridad, es el capítulo VI el que regula las disposiciones y mecanismo para la solución de las controversias, entre las siguientes partes:

- Una conferencia y una compañía naviera;
- Las compañías navieras miembros de una conferencia;
- Una conferencia o una de sus compañías navieras miembros y una organización de usuarios;
- Dos o más conferencias.

El sistema de conciliación tiene como propósito llegar a una solución amistosa de la controversia mediante recomendaciones formuladas por conciliadores independientes. Estos conciliadores deben escogerse de una lista internacional de expertos, teniendo ca

da una de las partes contratantes el derecho de proponer hasta doce miembros de la lista, señalando sus nombres al Registrador.

La Conciliación Internacional Obligatoria es aplicable principalmente a las controversias que se susciten entre las partes que pertenecen a distintas nacionalidades, ya que las partes de la misma nacionalidad arreglarán sus dificultades recurriendo a la ley nacional, a menos que ésto cree serias dificultades en el cumplimiento de las disposiciones del Código. Esta disposición tiene como propósito el no inmiscuirse en los problemas internos de los países.

La conciliación internacional obligatoria se aplicará -- cuando existan controversias respecto a los siguientes puntos:

- Denegación de ingreso de una compañía naviera nacional a una conferencia que sirva al comercio exterior del país de esa compañía naviera;

- Denegación de ingreso de una compañía naviera de un tercer país en una conferencia;

- Expulsión de una compañía naviera de una conferencia;

- Incompatibilidad de un acuerdo de conferencia con el -- Código;

- Un aumento general de fletes;

- Recargos;

- Modificación de los fletes o la imposición de un factor de ajuste de moneda debido a variaciones en el tipo de cambio;

- Participación en el tráfico;

- Forma y estipulaciones de los acuerdos de lealtad propuestos.

El procedimiento de conciliación se inicia a instancia - de cualquiera de las partes en la controversia y puede tener un plazo determinado o solicitarse en cualquier momento según sea la naturaleza de la materia motivo del conflicto.

La parte que inicia el procedimiento de conciliación enviará a la otra (u otras) partes, la instancia o demanda por correo, telegrama o teletipo. Los plazos para presentar la instancia pueden prorrogarse por mutuo acuerdo entre las partes. Sin embargo, el hecho de que una parte deje de comparecer o de presentar sus alegatos en cualquier fase del procedimiento no se considerará como un reconocimiento de las pretensiones de la otra. Es decir, no se interpreta como una confesión ficta. El Código con bastante liberalidad concede a la parte que no ha comparecido, o no ha presentado alegatos, que lo haga en plazos suplementarios. Cuando se hayan cerrado las actuaciones sin que una de las partes haya comparecido o presentado sus alegatos, los conciliadores deberán formular un informe haciendo constar la incomparecencia o su omisión para alegar (44).

Otro punto que se suma a la flexibilidad del Código es - que éste ordenamiento concede a las partes involucradas en una controversia la posibilidad de resolver ésta por medios distintos al de la conciliación obligatoria, sin decirnos cuales serían dichos procedimientos. Consideramos que entre los otros métodos que podrían elegir las partes se encuentran: la amigable composición, el arbitraje internacional o el litigio ante los tribunales. Prevalce la voluntad de las partes para someterse a cualquiera de los métodos señalados y la única taxativa la encontramos en el caso de controversias relativas a aumento general de fletes, recargos o modi

44 JOSE LUIS SIQUEIROS: La Conciliación Internacional obligatoria como método para resolver controversias en las Conferencias Marítimas; conferencia dictada en el Seminario organizado por el INCE y la AMUTMAC, en relación con el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas", 10 de octubre de -- 1984, p. 5.

ficaciones a fletes como resultado de variaciones en el tipo de cambio, siempre y cuando las leyes nacionales priven a los usuarios de esta libertad de elección (45).

Este procedimiento de conciliación internacional obligatoria tendrá prioridad sobre los recursos establecidos en las legislaciones nacionales.

Ahora, si una de las partes hace valer un recurso que vaya conforme a su legislación local y esa controversia ya está sometida a la conciliación obligatoria, el tribunal del país en donde se haya intentado ese recurso diferente, a instancia de la parte afectada, deberá inhibirse declarándose incompetente.

El Lic. José Luis Siqueiros, ex-Presidente de la Academia de Arbitraje Comercial Internacional (ADACI) y Consejero ante el Consejo Internacional de Arbitraje Comercial (ICCA), señala con respecto al párrafo anterior, que el Código, con mala técnica, previene que el tribunal o la autoridad administrativa aplicarán a la controversia el procedimiento de conciliación obligatoria (46), opinión que nosotros compartimos.

En lo relativo a las actuaciones, éstas se celebrarán en el lugar que convengan las partes o en su defecto, en el lugar que decidan los conciliadores.

El artículo 29 párrafo 2 establece:

Quando determinen el lugar donde se celebrarán las actuaciones de conciliación, las partes y los conciliadores tendrán en cuenta, en

45 Cfr. Art. 25 incisos 1 y 2 del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

46 Cfr. JOSE LUIS SIQUEIROS: op. cit., p. 7.

tre otros, los países que estén relacionados directamente con la controversia, para lo -- cual tomarán en consideración el país de la -- compañía naviera interesada y, sobre todo -- cuando la controversia se refiera a la carga, el país de donde proceda ésta .

Respecto a la participación de las autoridades competentes, esta puede ser activa o actuar como simples observadores. También cualquier parte distinta de la autoridad competente puede sumarse al procedimiento de conciliación ya sea como parte, si tiene un interés económico directo o como coadyuvante de una de las partes originales si tiene un interés indirecto en el asunto.

Los conciliadores pueden ser uno o formar un número impar. Si las partes no se ponen de acuerdo sobre el número de conciliadores que deberán actuar, el procedimiento se encomendará a tres conciliadores, uno designado por cada parte y el tercero, que actuará como presidente, será designado por los dos conciliadores ya designados y si éstos dos no se ponen de acuerdo será designado por sorteo dentro de los miembros de la lista de conciliadores con una nacionalidad distinta a los ya nombrados por las partes.

La recomendación que emitan los peritos puede ser por consenso unánime o por mayoría debiendo rendirse dentro de los -- seis meses siguientes a la fecha en que se inició el procedimiento.

El artículo 33 del Código se refiere a un acto procesal denominado "acumulación"; dice la disposición:

Quando varias partes soliciten conciliación con el mismo demandado respecto del mismo -- asunto o de asuntos con el cual o los cuales estén directamente relacionadas, el demandado podrá pedir la acumulación de esos asuntos".

La Enciclopedia Jurídica Omeba nos dá una buena definición de la 'acumulación':

En un concepto general la acumulación procesal comprende un acto o una serie de actos -- procesales mediante los cuales se reúnen en el mismo proceso dos o más pretensiones, con el fin de que sean examinadas o actuadas dentro de aquél. El fundamento de la acumulación procesal es doble: a) la economía procesal, - b) la necesidad de evitar decisiones contradictorias (47).

En lo referente a la Ley aplicable, las recomendaciones de los conciliadores se harán de conformidad con las disposiciones del Código, pero si el ordenamiento es omiso respecto de algún punto, los conciliadores aplicarán la ley que las partes hayan acordado o si no la que esté más vinculada con la controversia.

El artículo 35 párrafos 3 y 4 establecen que los conciliadores no podrán fallar en conciencia (*ex aequo et bono*), a menos que así lo soliciten las partes. Asimismo, los conciliadores no pronunciarán el *non liquet* so pretexto de oscuridad de la Ley.

Los conciliadores cuando emitan su recomendación incluirán una exposición de motivos así como señalarán los recursos que existen en la ley aplicable a la controversia.

A continuación explicaremos brevemente dos términos utilizados en este artículo 35.

Ex aequo et bono es una resolución basada en la equidad y la prohibición que contiene este artículo, significa que la re-

47 ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA: Tomo I, Bibliográfica Omeba, Buenos Aires, 1979, p. 48.

comendación no debe estar fundada en apreciaciones de carácter subjetivo por parte del conciliador sino que tiene que fundamentar su resolución en un ordenamiento ya existente como es el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Ex aequo et bono se define como:

A phrase derived from the civil law, meaning, in justice and fairness; according to what is just and good; according to equity and conscience (48).

Frase derivada del derecho civil, que significa en justicia y equidad; de acuerdo con lo que es justo y bueno; de acuerdo a la equidad y en consciencia (*).

Nuestra opinión al respecto es que no debe darse ese supuesto en ningún caso, el Ex aequo et bono, puesto que las resoluciones que emita el juez, conciliador o árbitro deben estar fincadas en un conjunto de normas contenidas materialmente en un ordenamiento y no dejar a la 'consciencia' es decir, criterio del juzgador, la resolución.

Non liquet consiste en la abstención por parte del conciliador para resolver una específica controversia argumentando que la misma o que el ordenamiento en que fundará su resolución es oscuro o poco claro; dicho en otros términos no puede abstenerse de resolver. Es una prohibición que también ha sido consagrada en nuestra legislación interna (artículo 83 del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal).

El Black's Law Dictionary define el non liquet así:

Lat. it is not clear.
In the Roman courts, when any of the judges, after the hearing of a cause, were not satisfied that the case was made clear enough for them to pronounce a verdict, they were privileged to signify this opinion by casting a -

48 HENRY CAMPBELL BLACK, M.A.: Black's Law Dictionary; The Publisher's Editorial Staff, Minnesota, 1979, p. 500.

* Traducción hecha por el autor.

ballot inscribed with the letters "N.L.", the abbreviated form of the phrase "non liquet" (49).

Latín. No esta claro.

En los tribunales Romanos, cuando alguno de los jueces, después de conocer un litigio, no estaba satisfecho de que el caso estuviera lo suficientemente claro para dictar sentencia, entonces tenía el privilegio de emitir esa opinión suscribiendo con las letras "N.L.", que es la forma abreviada de la frase "non liquet" (*)

Continuando con el análisis del mismo capítulo VI del Código, diremos que la recomendación no tendrá el carácter de obligatoria a menos que así lo acuerden las partes antes, durante o después del procedimiento.

El concepto "conciliación obligatoria" induce a confusión ya que éste procedimiento no es coactivo y la recomendación de los conciliadores solo será imperativa cuando así lo manifiesten las partes.

Cuando una de las partes en la controversia no acepte la recomendación, los conciliadores así lo harán constar en un informe. Si las partes han aceptado la recomendación, los conciliadores levantarán y firmarán un acta de solución, momento a partir del cual la recomendación será obligatoria y podrá ser ejecutada dentro del plazo que se especifique en la misma.

Cuando la recomendación es aceptada por las partes, el Estado Contratante la hará ejecutar como si se tratara de una sentencia firme emanada de sus órganos de justicia.

Dicha recomendación no será ejecutada ni reconocida cuando el tribunal o autoridad del país donde se requiera su cumpli-

49 Ibid., p. 951.

* Traducción hecha por el autor.

miento estime que:

a) Cualquiera de las partes que ha aceptado la recomendación estaba sujeta a alguna incapacidad legal, en virtud de la ley que le era aplicable, en el momento de la aceptación;

b) En la formulación de la recomendación ha intervenido dolo o coacción;

c) La recomendación es contraria al orden público del país en que se solicita su ejecución;

d) La designación de los conciliadores o el procedimiento de conciliación no se ha ajustado a las disposiciones del presente Código (Artículo 39) (50).

Las recomendaciones podrán ser publicadas de acuerdo a los tres supuestos siguientes:

- Si la recomendación fué aceptada por todas las partes, podrá publicarse con el consentimiento de las mismas;

- Cuando la recomendación haya sido rechazada por una o varias de las partes, pero haya sido aceptada por una o varias de las partes:

a) La parte que rechazó la recomendación publicará las razones de su rechazo así como también podrá publicar la recomendación y los motivos de la misma.

b) La parte que la haya aceptado podrá publicar la recomendación y los motivos de la misma, lo mismo que también podrá publicar las razones del rechazo dadas por cualquier otra parte, a menos que esta otra parte ya haya publicado su rechazo y las razones en que se basa.

- Cuando la recomendación no haya sido aceptada por nin-

guna de las partes, cada parte podrá publicar la recomendación y los motivos de la misma, así como su propio rechazo y las razones en que se basa. (Art. 40) (51).

Las costas del procedimiento serán sufragadas por igual por las partes que intervienen en la controversia, sin embargo, los conciliadores si consideran que una parte presentó una demanda con ánimo de perjudicar o con temeridad, se puede cargar a esa parte - la totalidad de las costas y honorarios.

Las normas de procedimiento que aplicarán los conciliadores serán:

- Las que se establecen en el mismo Código;
- Las establecidas en el anexo de la Convención consideradas como reglamento modelo;
- Las adoptadas de común acuerdo por las partes siempre que no sean incompatibles con las disposiciones del Código.

El último apartado del capítulo dedicado a la solución de controversias, trata sobre un Mecanismo Institucional referente a las funciones que tiene el Registrador, quien será designado por el Secretario General de las Naciones Unidas, tomando en consideración la opinión de las partes contratantes. La Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra prestará los servicios administrativos que requieran el Registrador y su personal.

Entre las funciones que tiene el Registrador encontramos: El llevar la lista de conciliadores, informar a las partes los nombres y direcciones de aquellos, recibir las solicitudes de concilia

ción, respuestas, recomendaciones, aceptaciones o rechazos de las mismas; así como facilitar a las organizaciones de usuarios, conferencias y gobiernos las informaciones procedentes.

A lo largo del análisis realizado sobre este capítulo del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas notamos la preocupación por asegurar a las partes en conflicto y aún a los terceros interesados eventualmente, el mínimo de garantías procesales que to do litigio debe observar para que se considere lícito.

Estamos de acuerdo que nos encontramos frente a un sistema internacional de solución de controversias sin embargo, existe la interrogante en el aire de si no surgirán problemas de traslado de jurisdicciones y competencias con autoridades estatales o bien con disposiciones legales que prohiban a sus nacionales someterse a una tercera autoridad aunque sea internacional. Un ejemplo de ello lo tenemos con el gobierno norteamericano, el cual a través de la "Shipping Act of 1916" y sus modificaciones, previene que en los conflictos en que se afecte al comercio norteamericano, solo la Federal Maritime Commission tendrá jurisdicción sobre el problema (52).

52 Cfr. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO: op. cit., p. 14. Documento TD/104/Rev.1.

A. DIFERENCIAS TECNICAS ENTRE
CONCILIACION, AMIGABLE COMPOSICION Y ARBITRAJE.

Estos tres procedimientos para la resolución de controversias poseen características diferentes que consideramos sería de interés señalarlas aunque sea brevemente.

En la conciliación o mediación existe la participación del conciliador, quien tiene la función de lograr un avenimiento entre las partes. No emite una decisión o laudo, sino simplemente una recomendación con el propósito de que las partes la acepten voluntariamente.

El amigable componedor es un árbitro a quien las partes autorizan a rendir un fallo en equidad (ex aequo et bono).

Juicio de amigable composición es una

Decisión dictada en conciencia, por amigos comunes de las partes, sobre cuestiones que no afectan el orden público inspirada en la equidad y con propósito pacificador (53).

El amigable componedor no está obligado a aplicar las normas de un sistema legal determinado y en algunos países este método es una variante del procedimiento arbitral (54).

En el arbitraje, a diferencia de la conciliación, el árbitro emite un laudo o fallo que obliga a las partes y que se puede hacer cumplir, ya que como señala el Licenciado Siqueiros,

53 ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA: op. cit., T. XVII, p. 156.

54 El artículo 628 del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal establece que "los árbitros decidirán según las reglas del derecho, a menos que, en el compromiso o en la cláusula, se les encomendara la amigable composición o el fallo en conciencia".

si bien es cierto que el árbitro no está in vestido de autoridad jurisdiccional, el laudo que pronuncia dirimiendo la controversia, una vez revestido con el exequatur (55) judicial, puede ser ejecutable en virtud de normas nacionales o convenios internacionales (56).

La mayoría de los instrumentos internacionales en vigor, se refieren al arbitraje comercial internacional y al reconocimiento y ejecución de las sentencias arbitrales, tal es el caso de la Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras de Nueva York (10 de julio de 1958), la Convención Europea sobre Arbitraje Comercial Internacional, Ginebra, abril de 1961, la Convención Interamericana sobre Arbitraje Comercial Internacional, Panamá 1975, y otros instrumentos multilaterales se refieren exclusivamente a las sentencias arbitrales.

Sin embargo, existen las Reglas de Conciliación adoptadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas, conforme al proyecto de la UNCITRAL (57), las cuales prescriben que los procedimientos relativos terminarán cuando las partes hayan firmado de conformidad el acuerdo de transacción (settlement agreement) o cuando exista declaración escrita del conciliador en el sentido de que sus esfuerzos resultaron infructuosos (58).

-
- 55 "Exequatur: procedimiento que conduce a admitir judicialmente la fuerza obligatoria en un país de una sentencia dictada en un país extranjero". ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA: T. XI, p. 515.
- 56 INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS DE LA UNAM: Diccionario Jurídico Mexicano; T. I A-B, pp. 179-181; citado por JOSE LUIS SIQUEIROS, op. cit., p. 17.
- 57 Resolución 35/52 adoptada por la Asamblea General el 4 de diciembre de 1980.
- 58 Artículo 15, incisos a) y b) de las Reglas de Conciliación de la UNCITRAL.

Recientemente, en la Conferencia de la International Bar Association, celebrada en Viena durante el mes de septiembre de -- 1984 se aprobó un proyecto de convención para el reconocimiento y ejecución de los acuerdos de transacción (settlement agreements)- obtenidos en los procedimientos de conciliación. Hechos como éste nos invitan a reflexionar si es que la conciliación, como medio para solucionar controversias, empieza a tener mayor aceptación en el comercio internacional.

En nuestra opinión, sería poco serio hacer un rechazo - en estos momentos del método adoptado en el Código para la solución de controversias, ya que no ha tenido una aplicación práctica, por lo que debemos esperar a que tengan lugar las primeras controversias, para entonces sí, analizar su eficacia. Estamos conscientes que las inconveniencias que presenta se pueden resumir en que es un procedimiento no coactivo y la recomendación sólo será - imperativa cuando las partes lo manifiesten expresamente.

Teniendo presente el artículo 52 del Código, el Secretario General de las Naciones Unidas, cinco años después de la fecha en que la Convención haya entrado en vigor, deberá convocar a una - Conferencia de Revisión. Si en dicho lapso de tiempo las Partes -- Contrantes opinaran que el procedimiento de conciliación internacional obligatoria no es el apropiado para la solución de controver--sias, es probable que las Partes puedan adoptar entonces el arbitraje internacional o cualquier otro método que consideren proporcione mayores beneficios a los conflictos entre las compañías navieras, - las organizaciones de usuarios y las conferencias.

C A P I T U L O X I I I .
A P L I C A C I O N D E L C O D I G O .

APLICACION DEL CODIGO.

Una de las críticas que se hacen al Código con muy débil fundamentación es la relativa a su concepto de aplicación.

Algunos destructores del ordenamiento consideran que el Código tiene una aplicación indistinta, literal e inflexible a todas las Conferencias, concepto que cae totalmente en el absurdo.

Analicemos tal concepción errónea:

Primero. Como lo hemos dicho con anterioridad, existen - aproximadamente 350 Conferencias o convenios de flete no relacionados orgánicamente entre sí, y los cuales están dedicados a cubrir una gran parte del tráfico mundial.

Estas conferencias y convenios en su mayoría son entidades autónomas con reglas independientes, las cuales tienen diverso alcance y funcionamiento, prácticas (que en algunos casos son legales y en otros no) y usos diferentes. Es decir, cada conferencia tiene sus características propias, y su marco propio respecto a las diferentes problemáticas que se presentan. Por otro lado, el Código no contempla ningún aparato administrativo supranacional -- que pueda dirigir las actividades de las conferencias en una forma unitaria o interrelacionada.

Segundo. La meta establecida en el objetivo B) del Código es la de estimular el desarrollo de servicios de transporte marítimo de carga regulares y eficientes, adecuados a las necesidades del tráfico correspondiente, es decir, se dirige a los tráficos de cada una de las conferencias tomadas por separado.

Tercero. Institucionalización del proceso de consulta a

través del objetivo E) del Código.

Cuarto. El artículo 22 del Código declara que los acuerdos de conferencias, los acuerdos de distribución del tráfico, y los acuerdos de lealtad "y las otras estipulaciones que se acuerden" deben conformarse a los requisitos que establece el Código; por consiguiente, observamos que no se contempla ningún convenio de conferencia unificado ni ningún convenio de distribución de tráfico o acuerdo de lealtad único sino que por la misma flexibilidad del Código se llega hasta el punto de preveer que se acuerden también otras modalidades. Puntualizando todavía más, las referencias que se hacen a los tráficos de las conferencias a lo largo de artículos del Código como por ejemplo, el artículo 1 dedicado a los miembros de la conferencia, el artículo 2 sobre la distribución del tráfico, el 7 que trata sobre los acuerdos de lealtad, de los artículos 11 a 17 los cuales tratan sobre consultas y fletes, así como a lo largo de todo el Código se dirigen específicamente a cada conferencia por separado.

Toda la mecánica del Código está constituida en base a una serie de acuerdos flexibles los cuales deberán adecuarse a las necesidades de los distintos tráficos de las Conferencias.

Existe un elemento directriz en las disposiciones referentes a la aplicación del Código y es aquel que especifica que cualesquiera disposiciones que se elaboren incluyendo las 'demás estipulaciones que se acuerden', deben estar en conformidad con el Código.

Las disposiciones del artículo 47 establecen una serie de medidas gubernamentales tendientes tanto a la instrumentación

de leyes, reglamentos y normas, así como la creación de organismos especializados.

Por lo tanto, una de las primeras medidas que debe ser tomada por los gobiernos es la designación de la autoridad competente.

La importancia del artículo 47 radica en que uno de los compromisos que adquiere un país al adherirse al Código de Conducta es la implementación de leyes o normas congruentes con el contenido del propio Código, lo cual impediría la presencia de contradicciones.

Las medidas legislativas que requieren ser adoptadas por los gobiernos, son básicamente medidas que lo que harían sería permitir a las varias partes involucradas jugar sus papeles respectivos tal y como se visualizan en el Código.

La Convención como una obligación internacional, debe ser legalmente obligatoria a nivel nacional.

En algunos países se requiere una ley nacional por separado que incorpore las disposiciones de la Convención, esto dependerá de como la ley de cada país trate la naturaleza obligatoria de las Convenciones Internacionales.

A. INCORPORACION DE LOS TRATADOS AL DERECHO INTERNO.

Haremos un breve comentario al señalar que existen dos teorías o posiciones con respecto a la forma de incorporarse el derecho internacional al derecho interno: el monismo y el dualismo.

Con el monismo, el derecho internacional se incorpora directamente y por sí mismo al derecho interno.

Con el dualismo, cada uno es un compartimiento independiente del otro, que impide al derecho internacional penetrar automáticamente en el derecho interno, y que exige, en consecuencia, su recepción formal a través de una fuente de derecho interno; o sea, que si el derecho internacional contractual ha de aplicarse en el orden interno de un Estado, necesita ser incorporado a él por una fuente propia, que produce la novación jurídica del tratado en ley. La resistencia del dualismo a la penetración de los tratados en el orden interno obliga, pues, ha hacerlos transitar por un procedimiento de recepción que los convierte en partes del Derecho Nacional.

Generalmente los Estados, y es el caso de nuestro país, se manejan con la tesis dualista en materia de tratados, es decir, que exigen la recepción e incorporación formal del tratado por una fuente de derecho interno (59).

Siguiendo con nuestro análisis del Código de Conducta, un comentario muy atinado del Sr. Shah es el relativo a que el artículo 22 debe ser leído conjuntamente con el 47 sobre la aplicación (60). Consideramos muy congruente este comentario, ya que si adoptarán cada Parte Contratante esas medidas pero siempre y cuando continúen con el espíritu que marca el Código.

Es importante que las normas que establece el Código -- sean interpretadas y aplicadas a las partes y a las situaciones a las que están destinadas. Por ejemplo, no se puede hacer una apli

59 Cfr. ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA: op., cit., T. XXVI, p. 410 411.

60 Cfr. M.J. SHAH: Código de Conducta de las Naciones Unidas para Conferencias Marítimas. Aspectos fundamentales de su aplicación; artículo en la Revista de Derecho Comercial; Asociación Peruana de Derecho Marítimo, 7a. ed., enero de 1984, p. 13.

cación idéntica del Código a una conferencia autorregulada que a una conferencia regulada por el Estado llevada sobre una base rígida, a menos que las partes y autoridades competentes que participan en ella así lo desearan.

Es cierto, el Código establece ciertos principios y disposiciones que deben cumplir las distintas conferencias pero dada la flexibilidad de éste, no es esencial que la totalidad de las conferencias tengan estructuras institucionales o prácticas idénticas entre sí.

Entendiéndolo este criterio no se nos debe hacer incompatible con la Convención, el que el Código pudiera ser aplicado en forma un tanto distinta por las diferentes conferencias, y sin embargo seguir siendo compatible en lo fundamental sin estar en una situación de discrepancia con las demás disposiciones de dicha Convención.

Por otra parte, a falta de una organización internacional o supra-nacional encargada de la supervisión y aplicación del Código corresponde tanto a las compañías miembros de las Conferencias, a los usuarios, a los organismos representativos de los usuarios y a las autoridades competentes, cuando el Código así lo señale, cooperar, consultarse y administrar el Código en las diversas conferencias de acuerdo a las modalidades que ellos mismos fijen.

Según apreciación de Piyasiri Karandawala, Consejero de Política Naviera y Comercial de la UNCTAD, autor del que ya nos hemos referido, se requieren las siguientes disposiciones de la ley nacional para implementar el Código:

- a) Designación del ministerio o departamento de Gobierno

que será la 'autoridad competente' para fines de la Convención según se define en la parte primera, capítulo I de la Convención (de finiciones).

b) Una disposición que conceda capacidad legal a las conferencias y a las organizaciones de usuarios para participar en los procedimientos conforme al capítulo VI, según lo dispone el artículo 26.

c) Una disposición que aplique el mecanismo para la solución de las controversias a controversias entre compañías navieras de bandera nacional y organizaciones nacionales según se dispone en el artículo 23 párrafo 2; y

d) Una disposición que designe al tribunal o autoridad competente al cual la solicitud de la puesta en vigor de una recomendación pueda dirigirse conforme al artículo 39.

Por otra parte, así como el Código de Conducta propicia que los países tradicionalmente discriminados en las conferencias marítimas tengan la posibilidad de adquirir igualdad de derechos, lo mismo sucede dentro de cada país en donde la falta de una acción gubernamental coordinada y reglamentada hace que los esfuerzos aislados tanto de los que buscan desarrollar la marina mercante así como de los que tienen como tarea defender los intereses de los usuarios se dispersen, lo que impide, en no pocas ocasiones, que se logren avances.

Con el objeto de poner en práctica disposiciones que ayuden a subsanar situaciones como las anteriormente descritas, es de suma importancia el ir hasta los orígenes del transporte marítimo -

que hace ese país, realizando una investigación que nos permita conocer algo aparentemente tan simple como el tipo de carga, tonelaje transportado por las conferencias marítimas, tarifas que operan en ciertas conferencias y otras cuestiones trascendentes en el comercio exterior de ese país, lo cual nos permitirá conocer las características del comercio exterior, los flujos de carga, la oferta y la demanda, la problemática del transporte internacional, los intereses de los armadores nacionales y de los usuarios, los problemas portuarios, la evolución tecnológica en el transporte marítimo, etc.

Ahora bien, esta labor no es fácil, requiere un trabajo multidisciplinario de mucha importancia pero sabemos de sobra que es imprescindible para enfrentar la complejidad que normalmente caracteriza al transporte marítimo de líneas regulares.

Otro punto sobre este mismo tema, es el referente a que el Código no trata de una manera expresa el caso de excluir los --tráficos navieros entre países regulados por acuerdos bilaterales intergubernamentales, sin embargo, una situación que con el tiempo se irá presentando y que es por demás atinada respecto al principio de universalidad, es que dichos acuerdos bilaterales deberán ajustarse a las disposiciones que establece el Código y muy específicamente en lo relativo a los intereses de terceras partes.

El transporte en graneleros, mineraleros y tanqueros no se realiza a través de las conferencias.

Andrea Watson-James, economista de la Secretaría de la Comunidad del Caribe señala atinadamente que el Código solo es --aplicable a la porción del tráfico naviero mundial que transporta

carga general, teniendo inaplicación en lo relativo a las grandes cantidades de productos transportados a granel como la bauxita, los granos, el petróleo y productos del mismo, mineral de hierro, acero, etc... (61).

Sin embargo, un aspecto característico del transporte de la carga general es el mayor número de usuarios que en el participan, es decir, el número de importadores y exportadores por tonelada es siempre mayor que en los demás casos.

La Señora Watson afirma:

Se están realizando actualmente en la comunidad naviera internacional esfuerzos para elaborar un documento legal similar que se relacionaría con el movimiento de productos a granel reservándose un 10 por ciento de las cargas a cada participante del tráfico (62).

-
- 61 Cfr. ANDREA WATSON-JAMES: Algunos aspectos del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas y sus implicaciones para la Comunidad del Caribe; Seminario sobre el Código de Conducta para las Conferencias Marítimas de las Naciones Unidas, organizado por el Consejo Dominicano de Usuarios, Santo Domingo, octubre de 1984, p. 47.
- 62 Ibid., p. 48.

B. APLICACION DEL CODIGO EN NUESTRO PAIS.

Por lo que respecta a nuestro país, señalaremos que por su condición de país eminentemente cargador y no de transportista, como los países desarrollados, necesitaba con urgencia la entrada en vigor del Código de Conducta; por lo que depositó su instrumento de ratificación al mismo, ante las Naciones Unidas, el 6 de mayo de 1976, una vez cumplimentados los requisitos nacionales que la Constitución establece.

A nivel nacional, se promulgó en el Diario Oficial de la Federación el 28 de julio de 1976 (Anexo 3).

No debemos olvidar que de acuerdo con el artículo 133 de la Constitución Federal, los tratados internacionales que estén de acuerdo con la Constitución, suscritos por el Presidente de la República con la aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la nación. Los jueces de cada estado deberán arreglarse a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones que en contrario pudieran haber en las leyes secundarias. Por lo tanto, en los términos de la citada disposición constitucional, la Convención es Ley Suprema en toda la Unión, lo cual significa que está por encima de la legislación secundaria, federal y estatal.

Los jueces deberán aplicar su texto con jerarquía superior a las disposiciones sustantivas o adjetivas que rijan la materia en otros ordenamientos, en tanto no violen la propia Constitución o las garantías individuales establecidas por la misma.

El ejecutivo federal, al promulgar los tratados internacionales, debe proveer en la esfera administrativa a su exacta ob-

servancia.

Un aspecto trascendente que puntualiza el Licenciado Siqueiros, es el relativo a que

A diferencia de otros sistemas jurídicos, a menos que existiera alguna laguna legal, no se requiere que las cámaras legislativas procedan a la expedición de leyes especiales que instrumenten los mecanismos de aplicación. El tratado debe surtir sus efectos mediante la legislación secundaria . (63).

A todo lo largo de la Convención se comenta con mucha frecuencia a la 'autoridad competente', o sea, el órgano designado por el gobierno de cada Parte Contratante para desempeñar cualquiera de las funciones que se han asignado a dicha autoridad mediante el Código.

En el Diario Oficial del 20 de junio de 1984 se publicó el acuerdo que dispone que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes será la dependencia del ejecutivo federal que ejerza todas y cada una de las funciones de autoridad previstas en la Convención. En el acuerdo se precisa que será la misma Secretaría la autoridad competente para participar en el procedimiento de conciliación dentro del marco de aplicación del Código de Conducta.

Dicha dependencia será también competente para elaborar y modificar la lista de conciliadores nacionales que ayudará para elaborar la lista internacional. (Anexo 4).

Como conclusión diremos que están dados todos los supuestos para que la Convención surta sus efectos en el ámbito nacional.

También es tarea de sectores interesados como la Comisión Nacional de Fletes Marítimos, la Asociación Mexicana de Usuarios de

Transporte Marítimo, el Banco Nacional de Comercio Exterior, lograr que el Código de Conducta sirva de instrumento de apoyo y fortalecimiento de nuestro comercio internacional.

C A P I T U L O X I V .
PARTICIPACION EN EL NEGOCIO NAVIERO.

PARTICIPACION EN EL NEGOCIO NAVIERO.

En lo concerniente a la participación de las Partes Contratantes en el negocio naviero señalaremos que su participación radica principalmente en tres actividades:

Adquisición de buques, fletamento y creación de empresas multinacionales.

Analicemos brevemente estos tres aspectos:

A. ADQUISICION DE BUQUES.

La situación económica mundial que persiste en la actualidad repercute de una forma compleja y a la vez contradictoria en el sector marítimo. Con la recesión mundial la oferta de carga para las flotas navieras se vió afectada por importantes reducciones, las cuales se han visto reflejadas en la inmovilización de un considerable número de buques. Según el Bremen Institute of Shipping Economics, estaban inactivos, en octubre de 1983, 1429 buques de 81 millones de toneladas de peso muerto, de los cuales los de carga general podrían estimarse en 733 (50% del total) de unos 14 millones de TPM.

La contradicción estriba en que hoy día se pueden adquirir buques en condiciones más favorables respecto a precio y financiamiento. La UNCTAD señala que en comparación con 1980, los precios representativos en 1983 de barcos de carga general nuevos de 15 000 TPM se redujeron en 6.5. Los roll-on/roll-off de 1 200 TEU, en 8.5- y los portacontenedores de 1 600 TEU, en 11.1. Para los buques usados, construidos en los años setenta, las reducciones de precio en comparación con el año anterior variaron entre 3.3% y 20.0% (64).

64 Cfr. UNCTAD: El Transporte Marítimo, 1983; 25 de abril de -- 1984. Documento TD/D/C.4/266.

Otro ejemplo de ésta situación lo constituye el hecho de que, en diciembre de 1979, la OCDE liberalizó sus condiciones de financiamiento para buques al reducir el pago inicial del 30% al 20%, extender la duración de 7 a 8.5 años y fijar un interés de 8% anual.

En la actualidad, en los bancos regionales de desarrollo se pueden obtener plazos de 20 años sin pago inicial, intereses del 4% y 3 años de gracia.

Los países en desarrollo habían formulado una propuesta en el sentido de que los préstamos fueran concedidos bajo las siguientes condiciones: a) duración de 14 años para buques nuevos y 10 para los de segunda mano, incluido un período de gracia de 3 años; b) pagos iniciales hasta de 10% del importe del contrato, y c) interés máximo de 5%.

Otro evento que se ha presentado durante éstos años en los cuales ha existido un mercado de recisión, es el mayor grado de competitividad en las tareas ubicadas en los astilleros, haciendo notar que muchos de ellos subsisten gracias a los subsidios que les otorgan sus gobiernos con el objeto de garantizar ciertos niveles de producción y empleo, esto conlleva a que los países en desarrollo opten por un pago de flete más favorable antes que realizar inversiones en moneda fuerte para la compra de buques.

Sin embargo, hay que tener muy presente, como lo veremos más adelante, la fuerte repercusión que la pérdida de divisas por fletes marítimos ha tenido para los países en desarrollo.

Por lo que si algún país pudiera en éstos momentos inver-

tir en la industria naviera la recomendación que le haríamos, sería que existe en la actualidad un mercado oferente altamente competitivo.

La opción quedaría entonces de la siguiente forma:

- aplicar recursos a un sector que drena importantes divisas de nuestro país, o
- Aprovechar un mercado oferente competitivo.

Si se escoge la segunda posibilidad, entonces se pensará si existirá una oferta de carga que justifique la inversión; por lo que la solución para éstos países sería la existencia y adhesión a un instrumento, como es el Código de Conducta, para tener un riesgo muy reducido de no poseer carga para transportar.

B. FLETAMENTO MARITIMO.

El fletamento de buques, también denominado "Charteo", consiste en contratar un buque para llevar a cabo un transporte.

El objetivo más importante del buque es a todas luces el transporte de personas y mercancías por vía marítima, bien sea de mercancías del propio armador o personal dependiente de él, o de cualquier otra persona a la que presta el mencionado servicio con su embarcación (65).

En la práctica comercial, todo transporte de mercancías ajenas en favor de terceros recibe el nombre genérico de fletamento, por lo que se dificulta un poco el proporcionar una definición; sin embargo, el tratadista francés Georges Ripert, en su obra de Derecho Marí-

65 DANIEL I. BASURTO GONZALEZ: El tiempo de Plancha; Tesis profesional, Universidad Anáhuac, Escuela de Derecho, México, 1983, p. 2.

timo establece:

...el propietario del buque lo explota efectuando transportes por cuenta de otros. Los contratos que estipula son denominados fletamentos por el Código. El nombre proviene de la palabra flete, que designa el precio del transporte. El armador es el fletante, el propietario de las mercancías el fletador. La expresión fletar un buque tiene -- por otra parte un doble sentido, exactamente como la expresión alquilar un inmueble. La misma palabra designa el contrato, así -- trate de la obligación de una u otra parte: un armador fleta su buque; un remitente de mercancías fleta un buque (66).

En opinión del jurista español Francisco Farina:

Hasta época bastante reciente ha predominado la teoría de la consideración del fletamento total del buque como un arrendamiento. Este concepto que admite la Ordenanza Francesa de 1681 pasó al Código Francés y de éste lo tomaron otras muchas legislaciones mercantiles. La situación jurídica del fletador era así la de un arrendatario, en la misma forma que quien dispone de un inmueble alquilado. Pero la concepción moderna -- generalmente se opone a esa interpretación -- y no se reconoce que las reglas del arrendamiento sean aplicables al fletamento total (67).

Un concepto más concreto nos lo proporciona el tratadista germano Julius Von Gierke, quien manifiesta que el transporte marítimo de carga es:

Un contrato por el cual una persona se encarga, contrata el pago de una remuneración de ejecutar el transporte por mar de un objeto confiado a su cuidado. El que se encarga de esto se llama "fletante"...otra parte se denomina "fletador". El concepto equivale

-
- 66 GEORGES RIPERT: Compendio de Derecho Marítimo; (trad. del francés por Pedro G. San Martín); Tipográfica Editora Argentina, Buenos Aires, 1954, p. 193.
- 67 FRANCISCO FARINA: Derecho y Legislación Marítima; Bosch Casa Editorial, Barcelona, 1955, p. 171.

al remitente en el transporte terrestre. Además, el derecho marítimo conoce aún la noción del cargador, quien es el que entrega las mercancías al fletante para su transporte. Generalmente el fletador y el cargador son una misma persona; si son distintas, actúa el cargador en el acto de la entrega de las mercancías como representante del fletador con algunos derechos propios (68).

Consideramos prudente señalar que existen tres nociones distintas sobre las cuales daremos una breve explicación: el llamado arrendamiento o alquiler de buques, el fletamento propiamente dicho y el transporte de mercancías por mar.

En el primer supuesto, el armador, también llamado propietario, cede el uso de la embarcación al arrendatario por un precio y tiempo determinado, con el propósito de que lo explote por su cuenta, transfiriéndole en consecuencia la gestión comercial.

La doctrina señala, en forma certera, la diferencia entre el contrato de arrendamiento y el de fletamento, toda vez que en éste último el fletante sigue en la posesión del navío y en el arrendamiento la posesión y explotación pasan al arrendatario, quien como ya se dijo, lo explota por su cuenta.

Del segundo caso, es decir, del fletamento propiamente dicho, el armador de un buque, ya sea el propietario o un arrendatario del mismo, en cuyo caso se le conoce como "armador", reciben el nombre de fletantes, ellos ponen la embarcación a disposición -

68 JULIUS VON GIERKE: Derecho Comercial y de la Navegación (trad. del alemán por Juan M. Semon); Tipográfica Editora Argentina, Buenos Aires, 1957, pp. 261-262.

de otra parte denominada fletador, por un tiempo o viaje determinado, para efectuar un transporte marítimo a cambio de un precio, el cual recibe el nombre de flete.

A diferencia del anterior, aquí el fletante continuará en la posesión y explotación del buque que fletó, siendo su objetivo el realizar el transporte marítimo convenido.

En el transporte de mercancías por mar, que aunque diferente de los anteriores es ubicado dentro de la denominación genérica del fletamento.

Básicamente se diferencia de los dos anteriores en que el contrato no tiene por objeto un buque determinado, sino sólo el transporte de mercancías.

Según opinión de varios estudiosos del tema, miembros de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, para los países que carecen de una tradición marítima, el fletamento posee dos grandes ventajas:

-Significa un considerable ahorro de divisas cuando la carga a ser movilizad^a en un determinado viaje o período no justifica la inversión en un barco, o ya sea que no se cuenta con los recursos suficientes para su adquisición;

- Por otro lado, es un importante ejercicio de participación, conocimiento y formación de personal en el 'negocio marítimo'.

C. EMPRESAS NAVIERAS MULTINACIONALES.

Siguiendo con el ánimo de abrir nuevas posibilidades tendientes al crecimiento del negocio naviero y sobre todo en aquellos

países que carecen de una infraestructura marítima, el Código de Conducta abriga la posibilidad de poner en práctica la creación de empresas navieras multinacionales con el fin de aprovechar las innovaciones que proporciona éste.

Algunas ventajas que nos ofrece una asociación de este tipo serían como por ejemplo, que las inversiones requeridas que normalmente son cuantiosas se distribuyen entre varios países, situación que facilita la aportación y reduce los riesgos comerciales.

Otro beneficio radica en que es muy probable que en estas condiciones se logren recibir con mayor facilidad préstamos de instituciones bancarias y terceros países. Dada la situación económica actual por la que atraviesan varios países, la formación de una empresa multinacional permitiría disminuir el impacto que resultaría de una iniciativa de un sólo país.

Otra ventaja radica en que se podría contar más fácilmente con el personal necesario para trabajar en esa empresa, ya sea tripulación o personal administrativo, factor trascendente dada la falta de capacitación que persiste en los países en vías de desarrollo.

En cuanto a resultados, observaríamos que al organizarse varios países, existiría apoyo entre ellos mismos y eso facilitaría competir mejor en el mercado evitando el exceso de capacidad ociosa al disponer de una fuente más amplia de carga.

Definitivamente no todo sería ventajas, existe una serie de adversidades que es necesario tener presentes para en un momento dado tratar de subsanarlas como es el caso de su administración, en

la cual pueden presentarse dificultades consecuencia de los problemas inherentes a las presiones políticas de los diferentes países, así como a las discrepancias de nacionalidades, niveles de salarios, etc.

Una observación respecto al funcionamiento de éste tipo de empresas consiste en que en muchas ocasiones la asociación se realiza entre un país en vías de desarrollo y uno industrializado; cuando ésto sucede es recomendable que al primero le corresponda el control de la empresa, ya que de otra forma la empresa se transformaría en instrumento del socio más poderoso.

Es importante que en el momento de creación de una empresa multinacional se analicen los intereses que persiguen cada uno de los países para formular objetivos y políticas de la empresa, -- lo mismo que estudiar la legislación de cada uno de ellos para así evitar conflictos y mal entendidos entre los asociados.

Refiriéndonos al texto del Código, éste contempla la posibilidad de que en las conferencias participen este tipo de empresas al incluirlas dentro del concepto de compañía naviera nacional:

Las compañías que pertenezcan a una empresa común de dos o más países y sean explotadas por dicha empresa común, y en cuyo capital social tengan una participación sustancial - intereses nacionales, públicos y/o privados, de tales países y cuya oficina principal de dirección y cuyo control efectivo se encuentran en uno de esos países pueden ser reconocidas como una compañía nacional por las autoridades competentes de esos países (69).

C.1. CAPACITACION.

Un aspecto que reviste gran importancia es la capacitación del personal que participa en la actividad naviera y es éste uno de los mayores problemas con que se enfrentan los gobiernos - de los países en desarrollo.

A éste respecto en un informe de la UNCTAD se afirma que:

Las inversiones en el transporte marítimo pueden llegar a ser, no una contribución al progreso, sino una carga para aquellas comunidades - que la emprenden sin haber previsto servicios - de formación si hay escasez de técnicos en todas estas categorías o en algunas de ellas (70).

Analizando el punto medular del asunto, si no se cuenta con un programa de capacitación o si se tiene éste, pero no se pone en práctica, la actividad marítima recaerá forzosamente en manos de personal extranjero, lo que representa el consecuente gasto de divisas, así como la no ocupación de la mano de obra nacional, teniendo en cuenta que en casi todos éstos países el nivel - de desempleo es alto.

Ahora, el uso de personal extranjero puede resultar benéfico, y en algunos casos necesario, cuando se vea como elemento complementario o tenga como fin dar instrucción al personal nacional.

Es lógico que si gran número de países con escasas perspectivas de desarrollo de sus propias marinas mercantes no realizan inversiones, tampoco capaciten a su personal nacional para la

70 UNCTAD: Fomento y Expansión de las Marinas Mercantes de los Países en Desarrollo. Documento TB/E/C.4/65/Corr.1.

borar en las actividades relacionadas con la navegación; por ello, el Código al contribuir a la planeación del desarrollo naviero facilita también la capacitación de los recursos humanos.

Tomando en consideración las inversiones necesarias para realizar una adecuada capacitación y cuando existe más o menos un común denominador en cuanto a los niveles de desarrollo de la marina mercante, éstas pueden tener una orientación y una planeación a nivel regional, lo cual podría satisfacer las necesidades de numerosos países, así como reducir las inversiones que tendrían que efectuarse.

C. 2. BANDERAS DE CONVENIENCIA.

Este recurso es utilizado principalmente por los países con importantes flotas navieras para aumentar sus utilidades y su competitividad, empleando en sus barcos banderas de otros países- que les proporcionan importantes ventajas como la exención de tributación sobre ingresos y utilidades, empleo de mano de obra barata, a cambio de algunas pequeñas ventajas para aquellos países.

Esta es una de las formas de competencia que sufren los países en desarrollo, ya que anula ventajas que en general éstos- últimos reciben con relación a los costos de las flotas de los -- países desarrollados cuando emplean banderas auténticas.

Entre 1970 y 1982 el tonelaje de registro bruto de los- barcos de carga general que operaban bajo bandera de conveniencia- pasó del 10.1% al 18.6%. En 1983, cerca del 70% del tonelaje de - peso muerto bajo bandera de conveniencia pertenecía a los Estados Unidos, Grecia y Japón y otro 20% a Canadá, Dinamarca, Francia, I- talia, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, República Federal de - Alemania y Suiza.

C A P I T U L O X V .
CASO DE LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA.

CASO DE LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA.

En lo referente al tema de "Reservas", existe un grupo de países que ha formulado ciertas reservas al Código, mostrando en muchas ocasiones su propósito de continuar con la adhesión a convenios bilaterales.

Es la Comunidad Económica Europea, quien ha elaborado el Reglamento 954/79 de fecha 15 de mayo de 1979, también conocido como "Paquete de Bruselas", a través del cual los países miembros de la Comunidad, al ratificar el Código de Conducta deberán hacer lo con las reservas ahí establecidas (Anexo 5)

Antes de continuar con el análisis sobre este particular sería importante señalar qué países integran a la Comunidad Económica Europea, y ellos son: Bélgica, Dinamarca, Francia, Italia, Irlanda, Luxemburgo, Países Bajos, Reino Unido y República Federal Alemana; Grecia es miembro asociado.

A continuación haremos un breve análisis de dichas reservas, las cuales se refieren a: la participación en el tráfico, pretendiendo desaparecer parcialmente el artículo 2, ya que es interesante observar que el Reglamento no excluye al artículo 2 del Código en lo que se relaciona con la participación de terceras bandas de países en desarrollo en el comercio entre los países de la Comunidad; procedimiento de adopción de decisiones (Artículo 3); - Artículo 14, parágrafo 9 relativo a los incrementos generales de fletes; así como período mínimo para notificar un aumento general de fletes cuando no existe acuerdo en la consulta sobre la materia (artículo 14, parágrafo 1); también se designa al Presidente de la

Cámara Internacional de Comercio como autoridad para nombrar a un Presidente de los conciliadores en el caso de que se llegue a un punto muerto en las negociaciones de un acuerdo sobre redistribución de la carga entre los Estados Miembros de la CEE y de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OECD) (71); y pide a los Estados miembros de la CEE y de la OECD sacar el máximo de ventaja del artículo 25 parágrafos 1 y 2, resolviendo las controversias sin recurrir a la conciliación obligatoria.

Ahora, éstas reservas sólo se aplican al comercio entre los países miembros de la Comunidad y sobre bases de reciprocidad, a los tráfico de conferencia entre la CEE y los países de la OECD cuando los países miembros de ésta última organización sean también Partes Contratantes en el Código.

A. DE LAS RESERVAS EN GENERAL.

Con respecto a las reservas, el Código nada nos dice, por lo que bajo lo que actualmente se considera aceptable 'prima facie' dentro del Derecho Internacional, se reconoció a los Estados el derecho de formular reservas a menos que estas sean incompatibles con el objetivo y los fines de la Convención.

El Maestro Modesto Seara Vázquez define la reserva como:

El acto jurídico por el cual un Estado parte en un Tratado declara que rechaza la aplicación de ciertas disposiciones, o que les atribuye determinado sentido (72).

- 71 Integrada por Austria, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Japón, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, República Federal de Alemania, Suiza y Turquía.
- 72 MODESTO SEARA VAZQUEZ: Derecho Internacional Público; Sa. ed., Porrúa, México, 1976, p. 183.

El artículo número 2 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 22 de mayo de 1969, establece:

Términos empleados. 1. Para los efectos de la presente Convención:

---d) se entiende por reserva una declaración unilateral, cualquiera que sea su enunciado o denominación, hecha por un Estado al firmar, ratificar, aceptar o aprobar un Tratado o adherirse a él, con objeto de excluir o modificar los efectos jurídicos de ciertas disposiciones del Tratado en su aplicación a ese Estado;...

A diferencia de otras Convenciones, el Código no contiene ninguna estipulación que claramente determine el alcance de su aplicación, por lo que en ausencia de dicha estipulación, surge -- una pregunta: si una parte contratante tiene la obligación de aplicar el Código a todos sus negocios o sólo a aquellos con otros Estados contratantes únicamente. Para ésta cuestionante haremos referencia al art. 34 de la Convención de Viena:

Norma general concerniente a terceros Estados.
Un tratado no crea obligaciones ni derechos para un tercer Estado sin su consentimiento.

De lo anterior deducimos que el Código aplica únicamente entre Estados contratantes.

A todo esto nos gustaría hacer un pequeño comentario en cuanto a la aplicación del Código, si un país, tomando como ejemplo el nuestro, adopta el Código y se convierte en parte contratante del mismo, lo aplicará ya que ha sido aprobado por el Senado y promulgado; ahora bien, nuestro país hará una aplicación del Código a todos los comercios que realice por mar con otros países, siempre y cuando sean también partes contratantes.

Las reservas se considerarán lícitas en los Tratados multilaterales a menos que, según se acordó en Viena (Art. 19 del Convenio sobre el Derecho de los Tratados), la reserva esté prohibida en el Tratado; el Tratado disponga que únicamente pueden hacerse determinadas reservas, entre las cuales no figure la reserva de que se trate; o la reserva sea incompatible con el Tratado (73).

Resulta lógico que, al hacer una reserva, el Estado quedará desligado de determinada obligación objeto de ella, pero no podrá exigir de los otros su cumplimiento.

Estas reservas pueden formularse en el momento de la firma, la ratificación, la aprobación o aceptación, y en el momento de la adhesión, teniendo la obligación el Estado depositario de ponerlas en conocimiento de las demás partes contratantes, con el objeto de que éstas emitan su opinión al respecto.

Existe diversidad de opiniones respecto a la situación de las reservas a los Tratados. Muchos autores son de la opinión de que en el derecho no es posible reservarse una posición sobre los artículos fundamentales de un tratado y que las reservas son inválidas per se. Otros son de la opinión que, en conformidad con las nuevas tendencias del pensamiento jurídico, tendencias que se presentaron durante la adopción de la Convención de Viena con respecto a los tratados, hoy en día es más apropiado adoptar un enfoque más flexible. Por otro lado, si la comunidad internacional de

73 Cfr. JOSE RAMON REMACHA: Derecho Internacional Codificado; Edit. Aranzadi, Pamplona, 1984, p. 366.

sea que se dé algún avance en la aplicación del Código y no la obstrucción de su funcionamiento, dependerá también del enfoque positivo o negativo que se tome con respecto a las reservas.

M.J. Shah hace el siguiente comentario:

Obviamente, lo que la CEE dice a las partes contratantes es: tomen nota que en las circunstancias que pasamos a enumerarles nosotros no vamos a regirnos por las disposiciones de los artículos de la referencia en lo que concierne a los tráficos entre CEE-OECD. En dichos tráficos se aplicarán entre compañías miembros de la CEE los artículos en su versión enmendada por el reglamento de la -- CEE (74).

B. ANALISIS DEL REGLAMENTO DEL CONSEJO DE LA CEE No.954/79.

La interpretación que se debe dar a un tratado de esta índole no puede ser abstracta o teórica divorciada de su objetivo y procedimiento de aplicación. Debe necesariamente interpretarse pragmáticamente, es decir, de acuerdo con las prácticas y procedimientos de la actividad comercial diaria que es motivo de la referida reglamentación, situación por la cual las reservas, en cuanto a la interpretación, deben considerarse en forma igualmente pragmática.

A continuación, detallaremos con más precisión los dispositivos de la elasticidad o flexibilidad de aquellos artículos a los que se han formulado reservas sustantivas.

Artículo 2 (Participación en el tráfico).

Parágrafo 4: "...a menos que se estipule otra cosa de --

común acuerdo".

Parágrafo 9: "...la conferencia revisará periódicamente los acuerdos de distribución del tráfico o de participación en el tráfico".

Parágrafo 10: "La aplicación del presente artículo...se completará dentro de un período de transición...teniendo en cuenta la situación específica de cada uno de los tráficos de que se trate".

Artículo 3 (Procedimientos de adopción de Decisiones).

Estos "se fundarán en el principio de igualdad de todas las compañías miembros con plenitud de derechos; asegurarán que las normas de votación no entorpezcan el buen funcionamiento de las Conferencias ni el servicio del tráfico y definirán las cuestiones en las que las decisiones habrán de adoptarse por unanimidad. Sin embargo, no se podrá adoptar ninguna decisión sobre cuestiones definidas en un acuerdo de Conferencia relativas al tráfico entre dos países sin el consentimiento de las compañías navieras nacionales de esos países".

Artículo 14 (Aumentos Generales de Fletes).

Parágrafo 9: "...si las partes interesadas no acuerdan otra cosa durante las consultas, el período mínimo entre la fecha en que empiece a surtir efecto un aumento general de los fletes y la fecha en que se notifique el siguiente aumento general de fletes...no deberá ser inferior a 10 meses".

Nosotros coincidimos con la opinión de aquellos autores que consideran que el texto de dichos artículos contiene una serie de dispositivos de la elasticidad que permiten a las partes:

a) Acordar medidas distintas a aquellas adoptadas en línea de principios en las disposiciones o,

b) revisar periódicamente las disposiciones acordadas; o,

c) actuar con sujeción a las situaciones específicas que se den en un tráfico de conferencia dado; o,

d) abstenerse de actuar de tal forma que pueda entorpecer el trabajo de las Conferencias y de los Servicios.

Por lo que, en nuestra opinión, las reservas no parecen derogar o contravenir, en principio, el contenido esencial del texto del Código y por lo tanto consideramos que éstas son algo redundantes e incesarias.

Reservas con respecto al artículo 2. Es válido que cualquier Gobierno, pueda declarar que no se considera vinculado por el parágrafo 4 o como ocurre en el caso de los países de la CEE, puede pretender desaplicar todo el artículo a sus propios tráficos exclusivos, debido a que el Código dispone que pueden convenirse otros principios distintos a aquellos propuestos en el artículo 2.

Por lo tanto, podemos considerar que, en principio, el Código no se opone a las reservas ya comentadas ni tampoco las reservas como tales se oponen a la letra y el espíritu del artículo 2 y en particular de su parágrafo 4; por lo que si por alguna razón, en sus tráficos intra CEE-OCCD, los países miembros no desean aplicar los principios existentes, entonces el Código les permite desde ya acordar otros principios sin siquiera formular una reserva formal, y por consiguiente tales reservas son en dicha medida redundantes o "superrogatorias en la medida, en que no se evaden -

las normas generales del Código" (75).

Además, es difícil pensar que en los tráficos de conferencia intra CEE haya gran interés, por parte de los países en desarrollo, para solicitar los derechos del transportista de tercera bandera. Sin embargo, si el ámbito de las reservas llega a involucrar también los tráficos de la OECD en algún momento futuro, entonces, ciertamente, como por ejemplo en los tráficos del Lejano Oriente, Australia y Norte América, surgirá y crecerá un interés considerable en dichos tráficos como una medida real de participación por parte de los países en desarrollo.

De acuerdo con el Reglamento de la CEE los países en desarrollo podrían seguir participando en aquellos tráficos en los que ya tienen una participación o bien pueden pedir su ingreso.

Artículo 14, Parágrafo 6.

El artículo 14 en conjunto, cubre "los aumentos generales de fletes" y requiere que las conferencias las notifiquen indicando las razones que las justifiquen, con una antelación no menor de 150 días.

En éste mismo artículo se prevee la celebración de consultas así como el mecanismo de solución de controversias.

El parágrafo 6 dispone, que mientras se encuentre pendiente la recomendación del conciliador, la conferencia puede aplicar un incremento general de fletes. Recordemos que la recomendación del conciliador no es obligatoria para las partes que la rechazan.

El párrafo 6 no obliga a las conferencias a aplicar un aumento, se limita a permitirlo. Consideramos que ninguna Conferencia responsable que trabaja amistosamente en un tráfico dado dentro del esquema general del Código introduciría aumentos a su capricho en contra del espíritu de la Convención y normalmente se esperaría de ella que aplicara una política prudente y en consulta con las partes involucradas.

Si se lee el artículo 12 referente a los criterios para la determinación de los fletes conjuntamente con el artículo 14, se observará que, dado que los criterios a ser tomados en consideración estipulan la salvedad "a menos que se disponga otra cosa" - (idea que refleja flexibilidad) y puesto que el artículo 14 dispone que las conferencias especifiquen las razones y los informes -- contables que fundamenten los incrementos propuestos, no debería ser imposible, siempre que haya buena fé de ambos lados, compatibilizar los requerimientos del artículo 14 párrafo 6, con los requerimientos legales del país sobre la base de futuras consultas - entre los usuarios, las conferencias y las autoridades competentes, considerando el derecho, sancionado por los artículos pertinentes, de examinar y analizar los documentos que se presenten en justificación de los aumentos.

Por último, diremos que mientras el Código se aplique de buena fé y sobre la base de una interpretación de sus artículos racional, tolerante y guiada por el sentido común y mientras los miembros de conferencias y los usuarios lo apliquen consultándose y con la participación de las autoridades competentes, el efecto de las -

reservas no será de carácter negativo como teme mucha gente.

Por último, trataremos de dar respuesta a ¿por qué se ha adoptado el paquete de Bruselas?

Autores como Henrik Baasch, consideran que la respuesta es realmente simple:

La medida más importante del Tratado de Roma es que la discriminación sobre las bases de nacionalidad está prohibida dentro de la Comunidad. No es permitido por el gobierno de un Estado miembro dar -- tratamiento preferencial a personas o -- compañías de su propia nacionalidad (76).

En el caso de embarques ésto significa, por ejemplo, que una línea naviera Danesa debe tener los mismos derechos para transportar carga de Francia tal como una línea naviera francesa. Esta es la razón por la que la Comisión Económica Europea tomó acción legal contra los gobiernos de Francia, Alemania y Bélgica cuando éstos gobiernos habían firmado el Código y así declararon su intención de ratificar la Convención.

La posición oficial de The Standing Committee of European Shipper's Councils es a favor del Paquete de Bruselas ya que éste -- ayuda a mantener la libertad de elección de los usuarios europeos.

Países como Gran Bretaña, Países Bajos, Noruega y Dinamarca son típicas potencias navieras, es decir, comparando su propio comercio internacional, ellos tienen una gran flota, la cual está comprometida a proporcionar servicios de transporte para el comercio -- exterior de otros estados.

Por el contrario, países como Alemania, Francia y Bélgica tienen relativas flotas pequeñas, que en la mayoría de los casos son insuficientes para transportar mercancías de sus propios países.

En realidad lo que ocurrió con estos tres países (Francia, Alemania y Bélgica) fué que deseaban ratificar el Código, buscando mejoras en sus propias flotas.

Henrik Baasch, Secretario General del Consejo Danés de Embarcadores, y a quien nos hemos referido con anterioridad, tiene una opinión que nos gustaría comentar. El considera que las conferencias como tales son ilegales, ya que están en contradicción con las reglas establecidas en el artículo 85 y 86 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea.

El artículo 85 sostiene que está prohibido entrar dentro de convenios que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros. El artículo 86 prohíbe tomar ventajas desleales o prácticas abusivas de una posición dominante en el mercado común o en una parte sustancial del mismo (77).

Disentimos totalmente de ésta opinión ya que no es correcto el que el Código restrinja la actividad marítimo-comercial de estos países.

77 Cfr. JOSE RAMON REMACHA: op. cit., p. 662 - 663..

C A P I T U L O X V I .

FIRMA, RATIFICACION, ACEPTACION,
APROBACION Y ADHESION.

FIRMA, RATIFICACION,
ACEPTACION, APROBACION Y ADHESION.

El artículo 48 del Código se refiere a la firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión a la Convención, por lo que consideramos importante conocer en que consiste cada una de estas etapas, para una mejor apreciación del precepto.

En primer término tenemos la firma, etapa a través de la cual el proceso de negociación culmina favorablemente; están encargados de ella los Jefes de Estado según el Derecho Interno, pero suele quedar a cargo de representantes.

Los poderes para firmar reciben el nombre de "plenos poderes" expresados en un documento escrito que designa a la persona autorizada para firmar por el órgano estatal que, según disponga la Constitución interna, pueda comprometer internacionalmente al Estado.

La persona provista de los plenos poderes es el "Plenipotenciario".

La firma del tratado fija el texto y contenido del mismo, es decir, no puede ya ser variado por las partes signatarias sin renegociar cualquier alteración o modificación.

La firma del tratado no obliga al Estado firmante a ratificarlo, ni le da vigencia. La vigencia depende de la posterior ratificación en sede internacional.

En ciertos tratados multilaterales, muchos de los cuales son concertados en organismos internacionales (como es el caso

de la Convención sobre un Código de Conducta para las Conferencias Marítimas) se adopta el sistema de la firma diferida, que consiste en dejarlo abierto, mediante cláusula expresa, a la suscripción futura de determinados Estados.

En segundo término, tenemos la ratificación, que es el acto que se cumple en sede internacional, por el cual un Estado hace declaración formal de voluntad de tener al tratado como obligatorio.

La ratificación no debe confundirse con la aprobación que en sede interna puede necesitar el tratado por un órgano de derecho interno, en nuestro caso, la Cámara de Senadores.

La ratificación se cumple internacionalmente a través del ministerio de relaciones exteriores o cancillería, que actúa en representación del Jefe del Estado, y es un acto unilateral que debe ser puesto en conocimiento de las otras partes contratantes.

La ratificación es un acto discrecional del Estado, es decir, el Estado no se encuentra obligado a ratificar los tratados que hubiese previamente firmado.

En lo que se refiere a los tratados multilaterales, como es el caso del Código de Conducta, la práctica actual ha impuesto el llamado depósito de los instrumentos de ratificación; en el tratado se designa quien será el depositario, y éste será el que reciba los instrumentos de ratificación y el que se encargará de comunicar a los demás Estados las ratificaciones recibidas.

En los tratados concluidos bajo los auspicios de la Na

ciones Unidas se ha desarrollado la práctica de designar como depositaria la Secretaría de la Organización, principio que adopta la Convención sobre un Código de Conducta.

También, la ratificación puede llevarse a cabo en forma condicional o con determinadas reservas, y en cualquier tiempo, si es que el tratado no dispone otra cosa.

El tercer concepto sería la aceptación, la cual consiste en la incorporación de un Estado a un tratado multilateral mediante la simple notificación de su aceptación, sin necesidad de ratificación posterior.

Al igual que en la adhesión y en la firma diferida, la aprobación parlamentaria que puede requerir el derecho interno ha de presentarse antes de cursar el instrumento de aceptación.

En cuarto lugar tenemos la aprobación, que como dijimos anteriormente se presenta dentro de los órganos internos del país.

Y por último, la adhesión por medio de la cual uno o varios Estados que no han sido parte originariamente en la celebración del tratado, tienen acceso a él posteriormente mediante declaración unilateral de voluntad. En otras palabras, es el acto jurídico por el cual un Estado entra a formar parte de un tratado en cuya negociación y firma no había participado.

La adhesión es un acto voluntario el cual importa simultáneamente la ratificación del tratado, de tal modo que no se efectúa una ratificación posterior a la adhesión, salvo en los casos de adhesión bajo reserva de ratificación ulterior.

Si el derecho interno exige aprobación parlamentaria de los tratados, la misma ha de presentarse antes de la adhesión, si

se entiende que ésta importa un acto definitivo que exige la ratificación.

Quisieramos agregar el concepto de una etapa que en muchos de los tratados multilaterales se presenta y es el caso de la firma diferida, procedimiento semejante a la adhesión, por la cual un tratado originariamente celebrado entre varios Estados queda abierto a la suscripción futura de otros. La diferencia con la adhesión radica en que el tratado con firma diferida es suscrito por nuevos Estados que no participaron en su negociación y firma primitivas, y que después de estampar su firma deben ratificarlo, en tanto la adhesión no requiere ratificación posterior (salvo en la hipótesis de adhesión bajo reserva de ratificación).

Después de conocer el significado de éstos términos, concluiremos diciendo que el mismo artículo 48 señala que la Convención estará abierta a la firma desde el 10. de julio de 1974 hasta el 30 de junio de 1975, inclusive, en la Sede de las Naciones Unidas y posteriormente seguirá abierta a la adhesión.

También se establece que "todos los Estados" tienen derecho a adquirir la calidad de Parte Contratante mediante:

- a) Firma, con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) Firma, sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) Adhesión.

Dicha ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento al efecto en poder del depositario.

Actuará como depositario el Secretario General de las Naciones Unidas.

A. ENTRADA EN VIGOR DEL CODIGO.

Por lo que respecta a la entrada en vigor del Código, la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD considera que

Cuando se redactó el artículo 49 de la Convención se llegó a una transacción de importancia crucial (la cual) consistía en que, si se podía esperar que el grupo de los 77 proporcionara el número de países necesarios para que la Convención entrara en vigor, los países desarrollados de economía de mercado y los países socialistas aportarían el tonelaje requerido para ello (78).

El artículo 49 dice textualmente:

La presente Convención entrará en vigor -- seis meses después de la fecha en que al menos 24 Estados, cuyo tonelaje represente en conjunto como mínimo el 25 por 100 del tonelaje mundial (79), hayan llegado a ser partes contratantes en ella conforme al artículo 48. A los efectos del presente artículo, se considerará que el tonelaje es el que figura en el Lloyd's Register of Shipping-Statistical Tables 1973, cuadro 2, -- "World Fleets-Analysis by Principal Types" (80), en lo que respecta a los buques de carga general (incluidos los buques de carga/pasaje) y los buques portacontenedores (completamente celulares), excluida la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

Es muy curioso observar la situación que persistió durante la evolución del Código, desde que éste nació hasta su puesta en vigor, ya que cuando se presentaban las primeras ideas, fun --

78 INFORME DE LA COMISION DEL TRANSPORTE MARITIMO, p.48; citado por COMISION NACIONAL DE FLETES MARITIMOS: op. cit., p. 103.
 79 O Sean, 18'173, 584 TRB del tonelaje mundial de 72'694,191 TRB.
 80 Ver cuadro 4.

damento de su creación, la oposición era rotunda al grado de que sus más fervientes partidarios tenían una gran inseguridad de que dicho ordenamiento entraría algún día en vigencia.

Tanto en la prensa, como en revistas especializadas, y en seminarios, el Código era fuertemente atacado y muchos observadores experimentados dieron, en no menos de una ocasión, al Código por liquidado a los dos años de su adopción en 1974, sin embargo, con el paso de los meses se presentó poco a poco una situación muy difícil de explicar porque el Código ya no sucumbía sino que se salvaba y conquistaba a sus opositores, logrando que la mayoría de éstos se convirtieran en partidarios y Partes Contratantes o si no simplemente adoptaban en forma indirecta la mayoría de sus principios. De esta situación podemos concluir algo que es muy importante para la adopción de este tipo de Convenciones y en general para la diplomacia comercial internacional:

...no se debe jamás subestimar el impacto que tiene en la opinión pública internacional la fuerza de impulso de los países que se dedican a causas viables que ellos consideran de importancia vital para sus intereses internacionales de largo plazo al prevalecer al fin y al cabo, las verdades que han pasado desapercibidas anteriormente (81).

En este punto a nuestro parecer, es de mucha justicia hacer un merecido reconocimiento a la importante y decisiva labor -- que llevaron a cabo los países en desarrollo, ya que no obstante las críticas, malas interpretaciones y previsiones pesimistas que se hicieron al Código, ellos fueron los primeros en votar a favor de él (así como algunos países desarrollados y todos los países so

81 M.J. SHAK: op. cit., p. 10.

cialistas) así como los primeros que empezaron a externar sus ratificaciones dando pie para que así lo hicieran países que en un principio se habían mostrado interesados en él y que hasta lo habían suscrito pero que no lo ratificaban por ningún motivo.

Situación por demás cierta es que aunque ratificaran todos los países en desarrollo el Código, éste no entraría en vigencia sino hasta en tanto no se cumpliera también con el tonelaje requerido, situación por demás imposible debido a que no poseen ese 25% del tonelaje mundial que establece el artículo 49 del Código.

Ahora, algo que muy pocas ocasiones se ha comentado, es que si recordamos, el Código fue aceptado sobre la base de un entendimiento implícito referente a un "paquete de acuerdos" entre los países en desarrollo, los países socialistas y aquellos países desarrollados que también votaron a favor del Código y que si hubieran continuado en esa base de entendimiento y unidad estaban moralmente obligados a aportar conjuntamente y de buena fé ese tonelaje requerido para asegurar la entrada en vigencia del Código.

Se llegó al caso de que para la puesta en vigencia, además del tonelaje se establecía que entre todos los grupos debían de ratificar dicho ordenamiento por lo menos 24 países, número que superaban solo los países en vías de desarrollo pero que no era suficiente puesto que físicamente sería imposible, como lo dijimos anteriormente, absorber el tonelaje requerido.

Podemos concluir esta parte de la presente tesis citando las siguientes palabras del Sr. N. J. Shah:

Todos éstos acontecimientos han evidenciado el poderío del Código como poderosa y efectiva fuerza generada multilateralmente y corriente directriz

del pensamiento progresista, la que, no obstante los obstáculos formidables que se le interpusieron en el camino, ha sobrevivido y hace más evidente cada día la urgencia de la necesidad de que se reglamenten pública y ordenadamente los servicios de transporte marítimo de carga (82).

CUADRO 4.

REQUISITOS EN CUANTO A TONELAJE, A LOS EFECTOS DEL PÁRRAFO 1 DEL
ARTÍCULO 49 DE LA CONVENCIÓN SOBRE UN CÓDIGO DE CONDUCTA DE LAS
CONFERENCIAS MARÍTIMAS

Buques de carga general (incluidos los buques de carga/pasejo) y buques
portocontenedores (completamente celulares), excluidos la flota de reserva de los
Estados Unidos y los flotas estadounidenses y canadienses de los Grandes Lagos.

(Toneladas de registro bruto)

(Se incluyen los buques de vapor y motoreros de 100 toneladas brutas o más)

País	Buques de carga general (incluidos los buques de carga/pasejo)	Buques porto- contenedores (completamente celulares)	Total
Gran Bretaña e Irlanda del Norte	5,231,688	1,344,806	6,576,473
Australia	232,672	83,123	315,775
Bahamas	56,125	--	56,125
Bangladesh	34,285	--	34,285
Barbados	696	--	696
Belice	639	--	639
Bermudas	27,883	--	27,883
Canadá	136,646	--	136,646
Chipre	2,137,943	--	2,137,943
Islas Caimán	43,567	--	43,567
Islas Gilbert y Ellice	1,333	--	1,333
Islas Maldivas	74,963	--	74,963
Islas Malvinas (Falkland Islands)	2,100	--	2,100
Islas Salomón	639	--	639
Islas Turcas	1,323	--	1,323
Islas Virgenes	578	--	578
Fiji	2,954	--	2,954
Gambia	641	--	641
Ghana	118,122	--	118,122
Gibraltar	1,889	--	1,889
Grenada	226	--	226
Guyana	4,326	--	4,326
Hong Kong	189,846	--	189,846
India	1,314,740	--	1,314,740
Jamaica	12,283	--	12,283
Kenia	10,833	--	10,833
Malasia	119,672	--	119,672
Malta	6,689	--	6,689

País	Boques de carga general (incluidas las boques de carga/pasaje)	Boques porta-contenedores (completamente calderas)	Total
Mauricio	13,779	—	13,779
Montserrat	711	—	711
Nauru	24,940	—	24,940
Nueva Guinea	22,074	—	22,074
Nuevas Hébridas	4,369	—	4,369
Nueva Zelanda	107,333	—	107,333
Nigeria	93,630	—	93,630
San Cristóbal Nieves	394	—	394
Santa Lucía	904	—	904
San Vicente	2,247	—	2,247
Seychelles	192	—	192
Sierra Leona	1,035	—	1,035
Singapur	1,029,643	55,481	1,085,124
Sri Lanka (Ceilon)	32,274	—	32,274
Tanzania	25,393	—	25,393
Togo	1,458	—	1,458
Trinidad y Tobago	5,555	—	5,555
Uganda	5,510	—	5,510
Zambia	5,513	—	5,513
Total de la "Commonwealth"			
Británica	11,161,060	1,483,609	12,644,669
Albania	57,068	—	57,068
Alemania, Rep. Fed. de	2,977,640	613,808	3,591,448
Arabia Saudita	36,992	—	36,992
Argelia	51,227	—	51,227
Argentina	667,832	—	667,832
Austria	67,125	5,932	73,057
Bahrein	1,444	—	1,444
Bélgica	316,454	31,036	347,490
Birmania	48,449	—	48,449
Brasil	1,005,151	—	1,005,151
Bulgaria	280,198	—	280,198
Camerún	—	—	—
Colombia	203,252	—	203,252
Congo	—	—	—
Caraes del Norte	9,266	—	9,266
Caraes del Sur	388,074	3,451	391,525
Costa de Marfil	82,365	—	82,365
Costa Rica	7,091	—	7,091
Cuba	281,549	—	281,549
Checoslovaquia	25,106	—	25,106
Chile	213,072	—	213,072
China (Taiwán)	691,117	—	691,117

País	Cuota de cargo general (incluidas las cuotas de cargo/pasaje)	Boques participacionistas (complementos adicionales)	Total
Dahomey	—	—	—
Dinamarca	1.222,596	140,225	1.362,821
Ecuador	49,838	—	49,838
Egipto	162,191	—	162,191
El Salvador	—	—	—
Emiratos Arabes Unidos	6,876	—	6,876
España	1.025,406	20,808	1.046,214
Estados Unidos de América	—	—	—
Etíopía	2.188,907	1.723,755	3.912,662
Francia	22,932	—	22,932
Filipinas	646,829	—	646,829
Finlandia	557,310	3,895	561,205
Grecia	1.419,765	138,521	1.558,286
Golán	—	—	—
Guatemala	6.336,866	3,986	6.340,852
Guinea	7,972	—	7,972
Guinea	4,132	—	4,132
Honduras	62,548	—	62,548
Hungría	52,779	—	52,779
India	58,061	—	58,061
Indonesia	523,011	—	523,011
Irak	47,743	—	47,743
Irán	111,436	—	111,436
Irlanda	34,695	6,280	40,975
Islas Feroe	6,067	—	6,067
Israel	269,942	77,879	347,821
Italia	1.278,966	69,161	1.348,127
Japón	5.730,942	930,683	6.661,625
Jordania	5,987	—	5,987
Kuwait	214,673	—	214,673
Libano	118,908	—	118,908
Liberia	2.823,102	146,848	3.469,950
Libia	5,962	—	5,962
Madagascar	29,139	—	29,139
Marruecos	43,303	—	43,303
Mauritania	—	—	—
México	100,011	—	100,011
Mónaco	770	—	770
Nicaragua	17,819	—	17,819
Noruega	2.218,746	135,154	2.353,900
Omán	1,022	—	1,022
Países Bajos	1.968,375	152,163	2.120,538
Pakistán	453,061	—	453,061

País	Impuesto de carga general (incluidos los impuestos de carga/paseaje)	Impuesto portu- ario/comercio (completamente colocado)	Total
Paraná	3.182.121	965	3.183.086
Paraguay	15.566	--	15.566
Pará	213.000	--	213.000
Polonia	1.058.771	--	1.058.771
Portugal	481.627	5.695	487.322
Qatar	--	--	--
República Árabe del Yemen	2.844	--	2.844
República Democrática Alemana	620.927	--	620.927
República Democrática Popular del Yemen	713	--	713
República de Somalia	1.180.015	--	1.180.015
República Dominicana	8.470	--	8.470
República Khmer	1.880	--	1.880
República Popular de China	1.137.797	--	1.137.797
Rumania	129.503	--	129.503
Rusia	4.462.506	35.200	4.497.706
Senegal	6.043	--	6.043
Siria	1.071	--	1.071
Sudáfrica	280.342	--	280.342
Sudán	37.158	--	37.158
Suecia	1.089.283	151.727	1.241.010
Suiza	145.732	--	145.732
Tailandia	63.380	--	63.380
Túnez	14.763	--	14.763
Turquía	369.488	--	369.488
Uruguay	42.477	--	42.477
Venezuela	119.980	--	119.980
Viet-Nam del Norte	3.981	--	3.981
Viet-Nam del Sur	30.980	--	30.980
Yugoslavia	983.439	--	983.439
Zaire	34.646	--	34.646
Total mundial	66.795.428	5.899.763	72.694.191

FUENTE: ONU, UNCTAD, Documento TD/CODE/18 (Vol. 11).

A. 1. DENUNCIA.

El artículo 50 de la Convención, establece los requisitos que han de observarse para que tenga lugar una denuncia al tratado.

La denuncia en una forma de extinción de los tratados internacionales, la cual "consiste en la declaración unilateral de voluntad de una de las partes para poner término al tratado" (83).

No se admite la validez de este procedimiento si una cláusula preexistente del mismo tratado no la habilita. La denuncia requiere notificación y publicidad. Si el tratado es bilateral, la denuncia le pone fin directamente. Si es multilateral, separa al Estado denunciante del régimen creado por el tratado, que subsiste para y entre las otras partes.

Se diferencia la denuncia de la extinción por mutuo consentimiento, en que aquélla tiene lugar mediante el uso de un derecho que el tratado le concedía, mientras que la segunda no requiere la existencia de tal derecho, sino que se trata de un acuerdo a posteriori.

El artículo 56 de la Convención de Viena de 69 sobre el Derecho de los Tratados, establece:

1. Un tratado que no contenga disposiciones sobre su terminación ni prevea la denuncia o el retiro del mismo, no podrá ser objetado de denuncia o de retiro a menos:
 - a) Que conste que fué intención de las partes admitir la posibilidad de denuncia o de retiro; o
 - b) Que el derecho de denuncia o de retiro pueda inferirse de la naturaleza del tratado.
2. Una parte deberá notificar con doce meses por lo menos de antelación su intención de denunciar un tratado o de retirarse de él con-

forme al párrafo 1 (84).

El artículo 50 establece que la

...Convención podrá ser denunciada por - -
cualquier Parte Contratante en cualquier
momento después de que hayan transcurri-
do dos años desde la fecha en que la Con
vención haya entrado en vigor (85).

Observamos que se está cumpliendo con las disposiciones-
que fija la Convención de Viena, ya que se esta haciendo una mani--
festación expresa.

Concluye el artículo diciéndo que

...La denuncia se notificará por escrito al
depositario (entiéndase Secretario General
de las Naciones Unidas) y surtirá efecto -
un año después de la fecha de recepción --
del instrumento de denuncia por el deposita-
rio, o al expirar cualquier plazo más lar-
go que se especifique en ese instrumento -
(86).

Aquí también se cumple lo que señala la Convención de Vie
na respecto a la notificación con doce meses por lo menos de antela-
ción en cuanto a la intención de denunciar un tratado.

84 JOSE RAMON REMACHA: op. cit., p. 374.

85 COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL): op.
cit., anexo 1, p. 35.

86 Ibid.

B. SITUACION EN AMERICA LATINA Y EL CARIBE.

Consideramos que los siguientes cuatro cuadros tienen importancia en el desarrollo del presente trabajo, ya que nos dan un panorama sobre el papel que tienen las Conferencias en el tráfico marítimo latinoamericano y del Caribe.

Una breve explicación de cada cuadro daremos a continuación:

El cuadro 5 titulado "Conferencias Marítimas y participación de armadores nacionales", como podemos observar 47 conferencias atienden los diferentes tráficos de América Latina y el Caribe, a junio de 1984, según las informaciones de Croner Publications Ltd., de Surrey, Inglaterra.

De estas 47 conferencias forman parte, en total, 450 empresas navieras, de las cuales 185 son latinoamericanas (el 41%) y 265 extracontinentales. Solamente dos de estas conferencias atienden tráficos interlatinoamericanos: la Conferencia Marítima de Fletes Argentina-Brasil, con secretarías generales en Buenos Aires y Río de Janeiro, y la Brasil/México/Brasil Freight and Services Agreement, con sedes en Río de Janeiro y México. Seis de las sedes de las demás conferencias están ubicadas en América Latina, once tienen secretarías generales tanto en la región como fuera de ella y las 28 restantes son dirigidas desde países extracontinentales: 14 desde puertos de Estados Unidos, 8 desde ciudades europeas y las seis restantes desde Japón, Hong-Kong o

Canadá.

En el cuadro No. 6, "Resumen de las Conferencias por regiones", se puede observar que la mayoría de las conferencias (26) se concentra en el sector Atlántico de Sudamérica, donde están afiliadas 261 empresas navieras, de las cuales 130 son latinoamericanas y 131 extrarregionales. En los tráficos de México y Centroamérica existen 9 conferencias con 71 miembros, de los cuales solo 12 pertenecen a países latinoamericanos (17%). En las rutas del Caribe, seis conferencias se dedican al servicio regular, con 70 miembros en total, de los cuales 16 (el 23%) son latinoamericanos. Finalmente, los puertos del Pacífico de Sudamérica están atendidos por siete conferencias, que agrupan a 48 líneas marítimas, 27 de las cuales (56%) pertenecen a armadores latinoamericanos.

En el cuadro No. 7, el cual fué preparado de acuerdo a las informaciones del Croner's World Directory of Freight Conferences, se muestran las empresas navieras latinoamericanas conferenciadas, con indicación de las respectivas conferencias a que están afiliadas, según el número de referencia del cuadro 5. En total, dichas empresas suman 50 pero muchas de ellas son miembros de varias agrupaciones de armadores a la vez, dependiendo de los tráficos que atienden y de ahí que en el cuadro 5 aparezcan 165.

Por último, el cuadro No. 8, elaborado en base a las informaciones del anuario 1984 del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana y de la guía de conferencias de fletes del Croner, indica las líneas navieras latinoamericanas no conferenciadas, las que llegan a 21 en total.

Como podemos ver, en dicha relación no figura ninguna -

empresa argentina y solo una brasileña, sin embargo, aparecen 4 - de la República Dominicana, 3 de Colombia, 3 del Ecuador, 3 del - Perú y otras 3 de Venezuela; en Paraguay hay dos líneas no confe- renciadas, mientras que tanto en Chile como en Costa Rica, Cuba y Uruguay existe solamente una empresa naviera independiente de trá- fico regular. La mayoría de estas 21 líneas cuentan con solo una o dos naves y las únicas importantes son Mambisa de Cuba, con más de 50 buques, Naviera Humboldt del Perú con 7, Agromar de Colom- bia con 5 y Global del Brasil y Flumar del Paraguay con cuatro na- ves cada una.

CUADRO 5.

AMERICA LATINA Y EL CARIBE: CONFERENCIAS MARITIMAS Y PARTICIPACION
DE ARMADORES NACIONALES

Nº ref. Areas y conferencias	Ciudad sede	Nº de miembros.	Líneas de A.L.	Líneas ex- tracontin.
<u>I. México y Centro-América</u>				
M-1. Atlantic & Gulf/Panama Freight Assoc.	N.York	4	-	4
M-2. Conferencia Centro-América (CCNCA)	Génova- Marsella	11	2	9
M-3. Conference Merci Messico	id.	7	1	6
M-4. Ensenada/Europe Conference	San Fco.	7	-	7
M-5. Ensenada/Japan Freight Conference	Tokio	7	1	6
M-6. Hong-Kong/Panama Freight Conference	Hong-Kong	3	-	3
M-7. Japan-Latin America Eastbound Freight Conference	Tokio	10	3	7
M-8. Japan-Mexico Freight Conference	Tokio	9	2	7
M-9. Latin American/Pacific Coast Steamship Conference 1/	San Fco.	13	3	10
Total México y Centro-América		<u>71</u>	<u>12</u>	<u>59</u>
<u>II. Caribe</u>				
C-1. Association of West India Transatlantic Steamship Lines (WITASS)	Surrey	34	6	28
C-2. Conferencia España-Caribe-Centro-América	Madrid	10	2	8
C-3. Conference de Fret France/Antilles et Guyane Française.	Paris	3	-	3
C-4. Inter-American Freight Conference -Pto. Rico & Virgin Islands Area	Rio de Jan.	14	8	6
C-5. U.S.Atlantic & Gulf-Jamaica and Hispaniola Steamship Freight Association	Miami	4	-	4
C-6. U.S.Atlantic & Gulf-Southeastern Caribbean Conference	N.York	5	-	5
Total Caribe		<u>70</u>	<u>16</u>	<u>54</u>

1/ Corresponde también a las áreas del Caribe y del Pacífico de Sud América.

Nº ref.	Areas y conferencias	Ciudad sede	Nº de miembros	Líneas de A.L.	Líneas ex-tracontin.
<u>III. Pacífico de Sud América</u>					
PS-1.	Association of West Coast Steamship Companies	San Fco.	6	4	2
PS-2.	Atlantic & Gulf/West Coast of South America Conference	N. York	7	5	2
PS-3.	European/South Pacific & Magellan Conference (ESPM)	Liverpool	16	6	10
PS-4.	U.S. Atlantic & Gulf/Ecuador Freight Conference	N. York	3	2	1
PS-5.	U.S. Florida/Ecuador Steamship Conference	Miami	2	1	1
PS-6.	West Coast South America/Far East Freight Conference	2/	9	6	3
PS-7.	West Coast of South America/North-bound Conference	N. York	5	3	2
Total Pacífico de Sud América			<u>48</u>	<u>27</u>	<u>21</u>

<u>IV. Atlántico de Sud América</u>					
AS-1.	Argentina/Mediterranean/Argentina Freight Conference (AR/M/AR)	Bs.As. Génova	12	4	8
AS-2.	Brazil/Europe/Brazil Freight Conference	Londres Rio de J.	24	4	10
AS-3.	Brazil/Far East/Brazil Conference	Rio-Tokio	6	3	3
AS-4.	Brazil/Mediterranean/Brazil Freight Conference	Rio-Barcelona-Marsella	12	3	9
AS-5.	Brazil/South & East Africa/Brazil Tariff Rate Agreement	Rio de J. Durban	7	2	5
AS-6.	Brazil/Mexico/Brazil Freight & Services Agreement 3/	Rio de J. México	4	4	-
AS-7.	Conferencia Marítima de Fletes Argentina-Brasil	Rio de J. Bs.As.	22	22	-

2/ Se elige presidente cada año, en el mes de abril

3/ Corresponde también al área México y Centro-América

...

<u>Nº ref. Areas y conferencias</u>	<u>Ciudad sede</u>	<u>Nº de miembros</u>	<u>Líneas de A.L.</u>	<u>Líneas extracont.</u>
(cont. Atlántico de Sud América)				
AS-8. East Coast Colombia Conference	N. York	3	1	2
AS-9. Europe/Argentina Conference and Argentina/Europe Freight Conf.	Londres Bs. As.	24	5	19
AS-10. Far East/River Plate/Far East Freight Conference	Bs.As.,Tokio, Singapur,Hong-Kg.	7	4	3
AS-11. Inter-American Freight Conf. Canadian Area-Sect. A & D.	Montreal	6	6	-
AS-12. Inter-American Freight Conf. Canadian Area-Section B	Bs. As.	5	5	-
AS-13. Inter-American Freight Conf. Canadian Area-Section C	Rio de J.	9	6	3
AS-14. Inter-American Freight Conf. US.Area Agreement-Section A.	N. York	15	9	6
AS-15. Inter-American Freight Conf. -US.Area-Agreement-Section B.	Bs. As.	13	8	5
AS-16. Inter-American Freight Conf. US.Area Agreement-Section C.	Rio de J. N. York	25	11	14
AS-17. Inter-American Freight Conf. US.Area Agreement-Section D.	N. York	12	8	4
AS-18. Inter-American Freight Conf.-River Plate/Puerto Rico and US.Virgin Islands/River Plate Area <u>4/</u>	Bs. As.	6	4	2
AS-19. Mediterranean/Uruguay/Mediterranean Freight Conference	Génova	12	4	8
AS-20. North of Brazil & Amazonia/Europe/N.of Brazil & Amaz.Freight Con.	Rio de J. Bremen	11	3	8
AS-21. Pacific Coast/River Plate-Brazil Conference	San Fco. rio-Bs.As.	3	2	1
AS-22. River Plate/Caribbean/R.P.Conf.	Bs. As.	7	6	1
AS-23. River Plate/South & East Africa/River Plate Freight Agreement	Bs.As. Durban	8	4	4
AS-24. US.Atlantic & Gulf/Venezuela Conf.	N.York	2	1	1
AS-25. UK & Eire/Uruguay/Freight Conf.	Londres	6	2	4
Total Atlántico de Sud América		261	130	131

4/ Corresponde también al área del Caribe.

Fuente : Preparado en base de las informaciones de Croner Publications Ltd., World Directory of Freight Conferences, Amendment Service, hasta mayo, 1964.

CUADRO 6.

AMERICA LATINA Y EL CARIBE : RESUMEN DE LAS CONFERENCIAS
MARITIMAS POR REGIONES Y PARTICIPACION DE ARMADORES NACIONALES

Areas geográficas	Nº de conf.	Nº de miembros.	Líneas de A.L.	Líneas extrac. A.L.	% de A.L.
I. México y Centro-América	9	71	12	59	17
II. Caribe	6	70	16	54	23
III. Pacífico de Sud América	7	48	27	21	56
IV. Atlántico de Sud América	25	261	130	131	50
Total América Latina y el Caribe	47	450	185	265	41

Fuente: La misma del cuadro 5.

CUADRO 7.

AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE : COMPAÑÍAS NAVIERAS NACIONALES AFILIADAS
A CONFERENCIAS MARÍTIMAS

<u>País y línea naviera</u>	<u>Conferencias</u>
ARGENTINA	
A. Rottachi S.A. de Navegación	AS-5, AS-7, AS-11, AS-12, AS-13, AS-14 AS-15, AS-16, AS-17, AS-18, AS-22
Alianza Naviera Argentina	AS-7
AFEMAR	AS-7
ASTRAVAR	AS-7
CAMISA (Cia. Argentina de Navegación Intercontinental)	AS-23
CONAPA (Cia. Naviera Paraná)	AS-7
CIAMAR (Cia. Argentina de Transporte Marítimo)	AS-2, AS-19
Comoran S.A. de Navegación	AS-7
Del Bene, S.A. de Navegación	AS-7
ELMA (Empresa Líneas Marít. Argentinas)	M-9, C-4, PS-1, AS-1, AS-2, AS-3, AS-4, AS-5, AS-7, AS-9, AS-11, AS-12, AS-13, AS-14, AS-15, AS-16, AS-17, AS-18, AS-19, AS-21, AS-22, AS-23
Ferry Líneas Argentinas	AS-7
Flota Argentina Mineralera	AS-7
J.C. Schenone, Empresa de Transporte	AS-7
La Naviera, línea Argentina de Navegac.	AS-7
Marifran, S.A.C.U.	AS-7
Maruba, Soc. en Comandita por Acciones	AS-7
Sudatlántica, S.A.N.I.C.F.	AS-7
BOLIVIA	
Líneas Navieras Bolivianas (LINAPOL)	PS-6
BRASIL	
Brasilmar Navegação S.A. Cia. Marítima Nacional	AS-7 C-4, AS-6, AS-14, AS-15, AS-16, AS-17, AS-18, AS-22
Cia. Paulista de Comercio Marítimo Empresa de Navegação Aliança S.A.	AS-1, AS-4, AS-19 AS-2, AS-5, AS-7, AS-9, AS-11, AS-12, AS-13, AS-15, AS-16, AS-20
Flota Amazônica S.A.	AS-5, AS-6, AS-11, AS-13, AS-14, AS-16, AS-20
Flota Oceánica Brasileira S.A.	AS-5, AS-23
LIBRA - Linhas Brasileiras de Navegação Lloyd Brasileiro	AS-7 M-9, C-4, AS-1, AS-2, AS-3, AS-4, AS-5, AS-6, AS-7, AS-9, AS-11, AS-12, AS-13, AS-14, AS-15, AS-17, AS-18, AS-19, AS-20, AS-21, AS-22, AS-23
NETUMAR, Cia. de Navegação Marítima	AS-5, AS-11, AS-12, AS-13, AS-14, AS-15, AS-17
Transportadora CORAL	AS-7
Transrol Navegação S.A.	AS-7

COLOMBIA

Flota Mercante Gran Colombiana C-1, C-2, FS-1, PS-2, PS-6,
M-2, M-7, M-8, M-9, AS-8

CHILE

Cia. Chilena de Navegac. Interoceánica (CCNI) PS-2, PS-6
Cia. Sud-Americana de Vapores (CSAV) PS-1, PS-2, PS-3, PS-6, PS-7
Empresa Marítima del Estado (EMPRESMAR) FS-3

ECUADOR

Ecuadorian Line, Inc. FS-4, PS-5
Galapagos Line M-9
Transportes Navieros Ecuatorianos (TRANSAV) PS-1, FS-2, PS-3, PS-4, PS-5, PS-7

GUATEMALA

Flota Mercante Gran Centroam. (FLOWERCA) C-1

MEXICO

Línea Mexicana del Pacífico 1/.) C-1
Transportación Marítima Mexicana (TRAM) M-3, M-5, M-7, M-8, C-1, AS-5,
AS-6, AS-14, AS-15, AS-17, AS-22

NICARAGUA

Naviera Nicaraguense S.A. (NAVICA) C-1

PARAGUAY

Flota Mercante del Estado (FLOWERS) AS-9
Líneas Marítimas Paraguayas AS-17

PERU

Cia. Peruana de Vapores (CPV) PS-2, PS-3, PS-6, PS-7
Consortio Naviero Peruano (CNP) PS-3
Peruvian Amazon Line AS-14

URUGUAY

Cylanco S.A. AS-14, AS-15, AS-16, AS-17
Gasmar S.A. AS-25
Montemar, S.A. Comercial y Marítima AS-25

VENEZUELA

Cia. An. Venezolana de Navegación (CAVN) C-1, C-2, M-2, M-7, AS-24
Vencaribe C.A. AS-22.

1/ Miembro asociado

Fuente : Preparado en base a informaciones de Croner Publications Ltd.,
World Directory of Freight Conferences, 1984.

CUADRO 8.

AMERICA LATINA Y EL CARIBE : LINEAS NAVIERAS REGULARES NO CONFERENCIADAS
Y TRAFICOS QUE ATIENDEN

<u>País y líneas regulares</u>	<u>N° de naves</u>	<u>Traficos que atienden</u>
BRASIL		
Global Transporte Oceánico	4	Africa Occidental
COLOMBIA		
Líneas AGROUAR S.A.	5	Golfo de México
Marítimas Internacionales S.A.	1	Caribe
COSTA RICA 1/		
Naviera Multinacional del Caribe (NAVUCAR)	3	Caribe
CUBA		
Empresa de Navegac. Habana	56	Atlántico de EE.UU. y Canadá, Europa, Báltico, Mediterráneo, Mar Negro, Norte de Sud América y Argentina.
ECUADOR		
Empresa Valmar de Navegación	1	Golfo de México
Naviera Continental (NAVICO)	2	Golfo de México
PARAGUAY		
Com. Paraguaya de Nav. de Ultramar	1	Europa
Empresa de Navegación Fluvial y Marítima (FLAEMAR)	4	Brasil, EE.UU. y Europa
PERU		
Empresa Naviera Santa (SANTANAR)	2	Europa
Naviera Humboldt S.A.	7	Europa
Naviera Huentano S.A.	2	Atlántico de EE.UU. y Golfo de México
REPUBLICA DOMINICANA		
Martínez y Cis. S.A.	1	Atlántico de EE.UU.
Naviera Puerto Plata S.A.	1	Atlántico de EE.UU.
Naviera Romana S.A.	1	Atlántico de EE.UU.
Naviera Santiago S.A.	1	Atlántico de EE.UU.
URUGUAY		
Naviera Nobleza S.A.	2	Atlántico de Sud América

...

VENEZUELA

Cia.An.de Transporte y Turismo (TRANSYTUR)	2	Golfo de México
Consortio Naviero de Occidente S.A,	1	Caribe
Naviera Lavinal S.A.	1	Canadá

1/ NAVUCAR es una empresa multinacional, de propiedad de Costa Rica, Cuba, Jamaica, México, Nicaragua y Venezuela.

Fuente : Preparado en base a informaciones de Latin American Shipping/
La Marina Mercante Iberoamericana IEMMI 1984 y de Croner's
World Directory of Freight Conferences, 1984.

C. FIRMAS, RATIFICACIONES Y ADHESIONES A LA
CONVENCION SOBRE EL CODIGO DE CONDUCTA DE
LAS CONFERENCIAS MARITIMAS.

Durante el año de 1976, se expresó un total apoyo al Código en varias reuniones intergubernamentales como por ejemplo - en la Conferencia Ministerial de los Estados de Africa Occidental y Central sobre el Transporte Marítimo; la Conferencia sobre Cooperación Económica entre Países en Desarrollo; y la Conferencia - de Jefes de Estado o de Gobierno de los Países no Alineados, sin embargo, a fines de ese año solo 17 países, que representaban el 2.92% del tonelaje mundial se habían constituido en partes contra tantes de la Convención.

Para el 10 de marzo de 1982, 52 países la habían firmado de manera definitiva, la cual sin reserva se comprende como - ratificación, o bien la habían aprobado, aceptado, ratificado o - adherido, estos países representaban 14,879,100 toneladas de registro bruto, o sea el 20.47% del tonelaje mundial.

Para el 3 de agosto de 1983 la totalidad de países se - incrementó a 59 poseyendo 20,848,476 toneladas de registro bruto, 28.68% del tonelaje mundial registrado, por lo que el Código entró en vigor seis meses después de haberse cumplido con el requisito estipulado en el artículo 49.

A continuación reproducimos la relación de países y el - orden cronológico en que firmaron de manera definitiva (f) (la - cual sin reserva se comprende como ratificación) aprobaron (ap), - aceptaron (ac), ratificaron (r) o se adhirieron (a) a la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

CUADRO 9.

PAIS SIGNATARIO	FECHA	FIRMA
Ghana	24 Junio 1975	r
Chile	25 Junio 1975	f
Paquistán	27 Junio 1975	f
Gambia	30 Junio 1975	f
Sri Lanka	30 Junio 1975	f
Venezuela	30 Junio 1975	f
Bangladesh	24 Julio 1975	a
Nigeria	10 Septiembre 1975	a
Benin	27 octubre 1975	a
República Unida Tanzania	3 Noviembre 1975	a
Nigeria	13 Enero 1975	r
Filipinas	2 Marzo 1976	r
Guatemala	3 Marzo 1976	r
México	6 Mayo 1976	a
República Unida de Camerún	15 Junio 1976	a
Cuba	23 Julio 1976	a
Indonesia	11 Enero 1977	r
Costa de Marfil	17 Febrero 1977	r
República Central Africana	15 Mayo 1977	a
Senegal	20 Mayo 1977	r
Zaire	25 Julio 1977	a
Madagascar	23 Diciembre 1977	a
Togo	12 Enero 1978	r
Cabo Verde	13 Enero 1978	a
India	14 Febrero 1978	r
Kenia	27 Febrero 1978	a

PAIS SIGNATARIO	FECHA	FIRMA.
Malí	15 Marzo 1978	a
Sudán	16 Marzo 1978	a
Gabón	5 Junio 1978	r
Etiopía	1 Septiembre 1978	r
Iraq	25 Octubre 1978	a
Costa Rica	27 Octubre 1978	r
Perú	21 Noviembre 1978	a
Egipto	25 Enero 1979	a
Túnez	15 Marzo 1979	a
República de Corea	11 Mayo 1979	a
Checoslovaquia	4 Junio 1979	ap
Honduras	12 Junio 1979	a
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas	28 Junio 1979	ac
República Democrática de Alemania	9 Julio 1979	r
Sierra Leona	9 Julio 1979	a
Uruguay	9 Julio 1979	a
Bulgaria	12 Julio 1979	a
Guyana	7 Enero 1980	a
Marruecos	11 Febrero 1980	a
Jordania	17 Marzo 1980	a
Yugoslavia	7 Julio 1980	r
Guinea	19 Agosto 1980	a
Mauritania	16 Septiembre 1980	a
China	23 Septiembre 1980	a
Barbados	29 Octubre 1980	a

PAIS SIGNATARIO	FECHA	FIRMA.
Rumania	7 Enero 1982	a
Líbano	30 Abril 1982	a
Jamaica	20 Julio 1982	a
Congo	26 Julio 1982	a
Malasia	27 Agosto 1982	a
República Federal Alemana	6 Abril 1983	r
Holanda	6 Abril 1983	a
Trinidad y Tobago	3 Agosto 1983	a
* Arabia Saudita	24 Mayo 1985	a
* Dinamarca	28 Junio 1985	a
* Noruega	28 Junio 1985	a
* Suecia	28 Junio 1985	a
* Reino Unido de la Gran Bretaña	28 Junio 1985	a
* Irlanda del Norte	28 Junio 1985	a

FUENTE: Publicación TD/B/C.4/INF.36/Rev. del 3 de agosto de 1983, de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

- * Diario de las Naciones Unidas; Núms. 85/100 y 85/123 del 29 de Mayo de 1985 y del 29 de Junio de 1985, respectivamente.

CONCLUSIONES.

CONCLUSIONES.

1. Al presentarse la revolución industrial, el impacto de ésta en el ámbito naviero hizo que se dieran las condiciones propicias para incrementar el número de líneas navieras regulares lo cual dió lugar a la formación de las llamadas "Conferencias Marítimas".

La primera conferencia marítima operó en la ruta Reino Unido-Calcuta y fué organizada hace más de un siglo. En la actualidad operan más de 350 conferencias alrededor del mundo.

2. El funcionamiento de estas conferencias ha hecho -- que en muchas ocasiones el ingreso resulte muy difícil para países en vías de desarrollo.

El Código de Conducta abre muchas posibilidades para -- que la participación no se vea menguada por situaciones que persisten en cada uno de los países y que frecuentemente son des-- criminales.

3. Las conferencias no solo se crean para ponerse de -- acuerdo sobre los fletes a cobrar en la ruta que operan, sino -- también, y lo más importante, para protegerse de los buques -- "tramp" y "outsider".

A pesar de lo anterior, de todas formas es de especial importancia crearles a las conferencias un Código de Conducta, -- lo cual se pretende lograr a través de la Convención sobre un -- Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, aprobado en -- la ciudad de Ginebra, Suiza el 6 de abril de 1974 y que entró -- en vigor el 6 de octubre de 1983.

4. El Código también les presenta a los países de escaso desarrollo marítimo, la oportunidad de programar la formación de sus flotas navieras, ya que con la entrada en vigor del ordenamiento se garantiza, de alguna manera, su participación en el comercio marítimo mundial. El Código acepta que estos países utilicen barcos fletados o formen parte de empresas multinacionales, dos alternativas que permiten atenuar la carencia de recursos de inversión.

5. Los usuarios del transporte marítimo conferenciado -- adquieren un "status legal". Se establece, en la Convención, un mecanismo para la celebración de consultas entre éstos y las conferencias. Si en éstas consultas no llegan a un acuerdo satisfactorio, el problema podrá ser llevado a una conciliación internacional obligatoria.

6. A través de los años, muchas han sido las críticas, interpretaciones y reservas que han sido formuladas al Código. Es cierto, posee fallas y deficiencias que se hacen más palpables después de haber transcurrido casi 10 años entre la fecha de su aprobación y la de su puesta en vigencia. Sin embargo, a través de su aplicación se podrán ir minimizando sus fallas e introduciendo los ajustes que requiera la nueva realidad.

Esto se verá materializado a través de las conferencias de revisión al Código, las cuales tendrán lugar cada cinco años -- después de la entrada en vigor de la Convención.

7. Han sido dificultades para poner en práctica el Código la resistencia de algunas potencias navieras así como la competencia de los "outsiders" surgida como consecuencia de la crisis

económica mundial que ha afectado en forma desfavorable al transporte marítimo. Por otra parte, algunos países industrializados y numerosas conferencias han aceptado los principios del Código - en su quehacer cotidiano aún cuando sus países no son parte contratantes.

8. En la actualidad 59 países que representan el 28.7% del tonelaje mundial son partes contratantes del Código.

9. El Código de Conducta se aplica a las conferencias marítimas que sirven a un tráfico entre países que forman parte de la Convención. No se aplicará, por lo tanto, a aquellos tráficos entre países que al menos uno de ellos no sea parte de la Convención, o a aquellos tráficos no servidos por conferencia marítima aunque sea entre países miembros de la Convención.

10. Las medidas que se diseñen para la aplicación del Código de Conducta deberán tener siempre el propósito del mismo: fortalecer el comercio internacional entre países desarrollados y países en vías de desarrollo.

11. Se han mantenido al margen del Código la mayoría de las potencias navieras, es decir, Japón, Grecia, Noruega, Reino Unido, Estados Unidos, Francia, Italia, España, Singapur, Dinamarca y Hong-Kong, además de las dos mayores marinas mercantes de América Latina, Brasil y Argentina, así como los pabellones de conveniencia (Liberia con 124 millones de toneladas de porte bruto y Panamá con 54 millones).

12. La Comunidad Económica Europea adoptó en el año de 1979 la norma del Consejo No. 954/79, conocida como "Paquete de Bruselas" y la cual está destinada a coordinar el acceso de las -

naciones miembros al Código y así evitar conflictos de intereses que habrían surgido de la aceptación del Código por algunas de ellas y no por otras.

Esta norma establece que los países de la CEE pueden participar en la distribución de cargas entre naciones europeas y países no miembros de la Organización de Cooperación Económica y Desarrollo (OECD), pero no en las conferencias de tráfico internos de la CEE y de la OECD. Además, el Paquete de Bruselas no acepta las disposiciones del artículo 14 del Código sobre fijación de tarifas de fletes.

13. Estados Unidos fué uno de los siete países que votaron contra el Código de Conducta (junto con Dinamarca, Finlandia, Noruega, Suecia, Suiza y el Reino Unido) y se ha seguido oponiendo a él, lo mismo que al Paquete de Bruselas.

La oposición norteamericana a ambas opciones tiene como fundamento la defensa del sistema de conferencias abiertas, en que cada línea naviera puede ingresar o retirarse en cualquier momento, así como en su temor de que sus buques no tengan un tratamiento justo en el acceso a las rutas como terceros países.

14. En el caso de los países centroamericanos, su participación en el negocio naviero ha decrecido en los últimos años y se ha acentuado la dependencia de la región a los servicios brindados por empresas extranjeras.

Son cinco las conferencias que sirven a los países centroamericanos de las 350 que operan en todas las rutas del mundo.

15. México, siguiendo la teoría dualista ha incorporado la Convención a su derecho interno y concretamente ha hecho apli-

cación de este Código a través de las reformas de 19 de diciembre de 1975 a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963, así como la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1981, capítulo III, y su Reglamento de 27 de octubre de 1981, capítulo I.

Con la entrada en vigor de la Convención ha sido necesario tomar medidas internas reglamentarias que lo permitan, por lo que no hay que olvidar que éstas deberán ser bien meditadas, realistas y equilibradas, tomando en cuenta todos los intereses en juego para así permitir la realización del propósito fundamental de la Convención.

En tratándose de nuestro país, el Código se ha aplicado reformando la legislación interna, y su aplicación en esta forma no ha sido del todo satisfactoria.

Ejemplo de lo anterior podría ser que por una parte el Código de Conducta en su artículo 14 habla de dar razones para las variaciones de fletes sin precisar el alcance de esta obligación, y por la otra, la legislación interna es omisa a ese respecto.

16. Es igualmente un absoluto desacuerdo, en nuestra legislación interna, el haber involucrado a "el agente" en las obligaciones que la Convención establece como personalísimas del naviero (artículo 255, incisos 'f' y 'g' de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo).

17. La regulación que pretende hacerse a través de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante y su Reglamento, es ambigua, incompleta y se presta a un difícil aplicación equitativa en el concepto de reserva de carga.

18. De las dos conclusiones anteriores diremos que existe la imperiosa necesidad de revisarse nuevamente la aplicación de este Código con la existencia de la legislación interna vigente en México para que exista una 'concordancia adecuada' entre -- una y otra.

19. Hay que hacer una ponderación adecuada porque se corre el riesgo de que si se considera a México como país eminentemente cargador, esa actuación perjudicará de una manera determinante al desarrollo de nuestra marina mercante. Es decir, no solo hay que ser defensor de la carga, sino que también debemos -- ver por nuestro desarrollo de la marina mercante, ya que tenemos posibilidad de incrementarla y esta situación se encuentra presente dentro de nuestras proyecciones.

20. A través de todo el articulado del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas hemos encontrado que existe congruencia con los principios generales que estipula el Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 22 de mayo de 1969.

21. El Código reconoce el derecho de todo país de participar en su comercio exterior según el principio de repartos de carga 40/40/20. Esto es, que el país exportador transporta un 40% de las mercancías, el que importa otro 40% y un barco de tercera - bandera puede transportar hasta un 20%.

Sin embargo, al ser este Código un documento liberal y - flexible, en el cual la adopción de decisiones unilaterales por - parte de intereses privados se ha subordinado al interés público, esas provisiones en materia de reserva de carga de ninguna manera son estrictas; lo que sí se pretende, y en definitivo, es que exis

ta igualdad de derechos para las líneas navieras nacionales en -
ambos extremos de la ruta.

A N E X O S.

ANEXO i.

RESOLUCIONES

aprobadas por la Asamblea General durante su
VIGESIMO SEPTIMO PERIODO DE SESIONES

19 de septiembre - 19 de diciembre de 1972

ASAMBLIA GENERAL

DOCUMENTOS OFICIALES: VIGESIMO SEPTIMO PERIODO DE SESIONES
SUPLEMENTO No. 30 (A/8730)



NACIONES UNIDAS

New York, 1973

3035 (XXVII). Código de conducta de las conferencias marítimas

La Asamblea General,

Acogiendo con satisfacción el acuerdo unánime a que llegó la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo en su tercer período de sesiones, celebrado en Santiago de Chile, del 13 de abril al 21 de mayo de 1972, en el sentido de que era urgentemente necesario adoptar y aplicar un código de conducta a fin de reglamentar las actividades de las conferencias marítimas, universalmente aceptable, en el que se tuviera plenamente en cuenta las necesidades y problemas especiales de los países en desarrollo,

*Recordando la resolución 66 (III) de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, de 19 de mayo de 1972, titulada "Proyecto de código de conducta de las conferencias marítimas"*⁶³,

1. *Pide al Secretario General de las Naciones Unidas que convoque, lo antes posible en 1973 y con el patrocinio de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, una conferencia de plenipotenciarios para que examine y adopte una convención u otro instrumento multilateral con fuerza obligatoria sobre un código de conducta de las conferencias marítimas;*

2. *Decide establecer, también con el patrocinio de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, una Comisión Preparatoria de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, compuesta de cuarenta y ocho miembros que habrá de designar el Secretario General de la Conferencia de las Naciones*

⁶³ Véase *Actas de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, tercer período de sesiones*, vol. I, Informe y Anexos (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.II.D.4), anexo I.A.

Unidas sobre Comercio y Desarrollo⁶⁴, con la misma distribución entre las distintas regiones geográficas que la establecida para el Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo en su cuarto período de sesiones, con la adición de dos miembros de cada región;

3. *Decide asimismo que la Comisión Preparatoria prepare un proyecto de convención u otro instrumento multilateral con fuerza obligatoria sobre un código de conducta de las conferencias marítimas para presentarlo a la Conferencia de Plenipotenciarios mencionada en el párrafo 1 supra;*

4. *Decide además que se convoque lo antes posible el primer período de sesiones de la Comisión Preparatoria y que su período de sesiones final tenga lugar por lo menos dos meses antes de la celebración de la Conferencia de Plenipotenciarios;*

5. *Recomienda a la Comisión Preparatoria que tenga en cuenta, como base para sus trabajos:*

a) *El proyecto de código de conducta de las conferencias marítimas anexo a la resolución 66 (III) de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo;*

b) *El informe sobre los debates celebrados sobre esa cuestión en la Cuarta Comisión de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en su tercer período de sesiones⁶⁵, incluidos un intercambio oficioso de opiniones sobre el proyecto de código de conducta de las conferencias marítimas y un resumen hecho por el Presidente de esa Comisión;*

c) *El informe de la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo titulado "Reglamentación de las conferencias marítimas"*⁶⁶; y

d) *El informe del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, relativo a su tercer período de sesiones⁶⁷.*

2115a. sesión plenaria
19 de diciembre de 1972

⁶⁴ La Comisión Preparatoria está compuesta de los siguientes Estados: Alemania, República Federal de, Argelia, Argentina, Australia, Brasil, Bulgaria, Canadá, Colombia, Costa de Marfil, Checoslovaquia, Chile, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Estados Unidos de América, Etiopía, Filipinas, Francia, Ghana, Grecia, Hungría, India, Indonesia, Irak, Irán, Italia, Japón, Madagascar, México, Nueva Zelanda, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Pakistán, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Democrática Alemana, República Unida de Tanzania, Rumanía, Uganda, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Sri Lanka, Suecia, Tailandia, Uruguay, Venezuela, Yugoslavia y Zaire.

⁶⁵ Véase *Actas de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, tercer período de sesiones*, vol. I, Informe y Anexos (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.II.D.4), anexo VI.D.

⁶⁶ Publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.II.D.13 y Corr. 1.

⁶⁷ TD/B.C.4/93.

Anexo 2.

APROBACION DEL TEXTO DE LA CONVENCIÓN SOBRE UN CÓDIGO DE CONDUCTA DE
LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS

En votación nominal pedida por el representante de la India, la Conferencia aprobó en su totalidad, por 72 votos contra 7 y 5 abstenciones, la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. La votación fue la siguiente:

Votos a favor: Alemania (República Federal de)
Arabia Saudita
Argelia
Argentina
Australia
Bangladesh
Bélgica
Bhután
Bolivia
Brasil
Bulgaria
Burundi
Colombia
Costa de Marfil
Cuba
Checoslovaquia
Chile
China
Ecuador
Egipto
Emiratos Arabes Unidos
España
Filipinas
Francia
Gabón
Ghana
Guatemala
Guinea
Guyana
Honduras
Hungría
India
Indonesia
Irak
Irán
Jamaica
Japón
Kenia
Kuwait
Liberia
Madagascar
Malasia

Marruecos
 México
 Nicaragua
 Nigeria
 Pakistán
 Panamá
 Perú
 Polonia
 República Árabe Libia
 República de Corea
 República Democrática Alemana
 República de Viet-Nam
 República Khmer
 República Unida del Camerún
 República Unida de Tanzania
 Rumania
 Senegal
 Singapur
 Sri Lanka
 Sudán
 Tailandia
 Trinidad y Tabago
 Túnez
 Turquía
 Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
 Uruguay
 Venezuela
 Yemen Democrático
 Yugoslavia
 Zaire

Votos en contra:

Dinamarca
 Estados Unidos de América
 Finlandia
 Noruega
 Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
 Suecia
 Suiza

Abstenciones:

Canadá
 Grecia
 Italia
 Nueva Zelanda
 Países Bajos

ANEXO 3

DECRETO POR EL QUE SE PROMULGA LA CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS, ADOPTADA EN LA CIUDAD DE GINEBRA EL 6 DE ABRIL DE 1974

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República.

LUIS ECHEVERRIA ALVAREZ, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que el día seis del mes de abril del año de mil novecientos setenta y cuatro, se adoptó en la ciudad de Ginebra la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, cuyo texto y forma en español constan en la copia certificada aneja.

Que la mencionada Convención fue aprobada por la H. Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, el día veintitrés del mes de diciembre del año mil novecientos setenta y cinco, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del día once del mes de marzo del año mil novecientos setenta y seis.

Que fue aceptada por mí el día quince del mes de marzo del año mil novecientos setenta y seis, habiéndose efectuado el depósito del Instrumento de Adhesión respectivo en poder del Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas, el día seis del mes de mayo del mismo año.

En cumplimiento de lo dispuesto por la Fracción Primera del artículo Ochenta y Nueve de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y, para su debida observancia, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de mayo del año mil novecientos setenta y seis.—Luis Echeverría Álvarez.—Rúbrica.—El Secretario de Relaciones Exteriores, Alfonso García Robles.—Rúbrica.

ANEXO 3

DECRETO POR EL QUE SE PROMULGA LA CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS, ADOPTADA EN LA CIUDAD DE GINEBRA EL 6 DE ABRIL DE 1974

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República.

LUIS ECHEVERRIA ALVAREZ, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que el día seis del mes de abril del año de mil novecientos setenta y cuatro, se adoptó en la ciudad de Ginebra la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, cuyo texto y forma en español constan en la copia certificada anexa.

Que la mencionada Convención fue aprobada por la H. Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, el día veintitrés del mes de diciembre del año mil novecientos setenta y cinco, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del día once del mes de marzo del año mil novecientos setenta y seis.

Que fue aceptada por mí el día quince del mes de marzo del año mil novecientos setenta y seis, habiéndose efectuado el depósito del Instrumento de Adhesión respectivo en poder del Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas, el día seis del mes de mayo del mismo año.

En cumplimiento de lo dispuesto por la Fracción Primera del artículo Ochenta y Nueve de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y, para su debida observancia, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de mayo del año mil novecientos setenta y seis.—Luis Echeverría Álvarez.—Rúbrica.—El Secretario de Relaciones Exteriores, Alfonso García Robles.—Rúbrica.

ANEXO 4.

Acuerdo que dispone que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes será la Dependencia del Ejecutivo Federal que ejerza todas y cada una de las funciones de autoridad previstas en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, de aplicación y normatividad en el país.

Al margen un sello con el Escudo Nacional que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

MIGUEL DE LA MADRID H., Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en relación con el Artículo 47 de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, y

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que desde el día primero del mes de julio del año mil novecientos setenta y cuatro, hasta el treinta de junio de mil novecientos setenta y cinco, inclusive, en la Sede de la Organización de Naciones Unidas se abrió a firma la Convención Sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, quedando abierta posteriormente a la adhesión.

SEGUNDO.- Que en el Diario Oficial de la Federación, edición del día once del mes de marzo del año mil novecientos setenta y seis, se publicó el Decreto por el cual la Cámara de Senadores del H. Congreso de los Estados Unidos Mexicanos aprobó la Convención de referencia, la cual entró en vigor el día seis del mes de octubre de mil novecientos ochenta y tres.

TERCERO.- Que el depósito del Instrumento de Ratificación del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tuvo lugar el día seis del mes de mayo del año mil novecientos setenta y seis, habiéndose promulgado el texto de la referida Convención por Decreto del Ejecutivo Federal del día doce del mes de mayo de mil novecientos setenta y seis, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día veintiocho del mes de julio del mismo año.

CUARTO.- Que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la Dependencia del Ejecutivo Federal que tiene atribuciones conforme a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal para todo lo relativo, entre otras materias, a las vías generales de comunicación por agua, los medios de transporte que en ellas operen, sus servicios conexos y accesorios, sin menoscabo de la competencia que legalmente corresponda a la Secretaría de Relaciones Exteriores, he tenido a bien expedir el siguiente

ACUERDO.

ARTICULO PRIMERO.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes será la Dependencia del Ejecutivo Federal que ejerza todas y cada

una de las funciones de autoridad previstas en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, de aplicación y normatividad en el país.

Para los efectos del Artículo 47 de la Convención la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Secretaría de Relaciones Exteriores, será la autoridad competente para comunicar al Secretario General de la Organización de Naciones Unidas, las medidas normativas internas que se adopten.

ARTICULO SEGUNDO.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes será la facultada para emitir opinión ante las Conferencias Marítimas cuando se trate de estudiar las solicitudes de ingreso de las compañías nacionales ante dichas organizaciones.

ARTICULO TERCERO.- Dicha dependencia se encargará de vigilar que la participación de las compañías navieras nacionales en los tráfi- cos de su interés y el principio de reparto de cargo sobre la base 40-40-20, sean realizados en un plazo máximo de 2 años después de la entrada en vigor de la convención de que se trata.

ARTICULO CUARTO.- Será facultad de la Secretaría mencionada inter- venir en apoyo de la solicitud de compañías navieras nacionales para reajustar las salidas de buques conferenciados cuando esas com- pañías pretendan participar en los porcentajes antes señalados y no lo puedan hacer en razón de la distribución de servicios por la Conferencia. Asimismo, será la autoridad competente para efectuar, en caso de ser necesario, una racionalización de los servicios pre- stados por las Conferencias en el país.

ARTICULO QUINTO.- La Dependencia citada tendrá facultad para exi- gir a las Conferencias que den a conocer sus acuerdos internos, de distribución de tráfico y de derechos de escalas y salidas, entre otros, para disponer sobre medidas que redunden en beneficio del interés nacional.

Asimismo, será la autoridad competente para solicitar a las Confe- rencias marítimas la presentación de informes sobre medidas adopta- das con respecto a reclamaciones derivadas de la aplicación del Acuerdo de Conferencias.

Se le considerará también como el órgano autorizado para solicitar y revisar los Informes Anuales de Actividades de las Conferencias, los cuales comprenderán lo relativo a las consultas celebradas con los usuarios y las organizaciones representativas de éstos, así co- mo las decisiones tomadas en los casos de reclamaciones, modifica- ción de servicios y composición interna, entre otras.

ARTICULO SEXTO.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes vi- gilará que las Conferencias marítimas cumplan su obligación de ha- cer públicas las tarifas aplicadas en el tráfico que comprenda a nuestro país.

ARTICULO SEPTIMO.- Será facultad de esa Dependencia del Ejecutivo la participación en las consultas que se celebren entre las Conferencias y las organizaciones de usuarios, así como de analizar los procedimientos de aquéllas para aceptar o negar un flete promocional solicitado por cualquier usuario. De igual manera podrá participar en las consultas que se celebren con motivo de la solicitud de imposición de algún recargo que afecte a los puertos del país.

ARTICULO OCTAVO.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la autoridad competente para participar en representación del Ejecutivo en nuestro país, en el procedimiento de conciliación en caso de conflictos en el marco de aplicación del Código de Conducta.

De igual forma será la indicada para elaborar, y en su caso modificar, la lista de conciliadores nacionales que servirá de base para la lista internacional que deberá ponerse a disposición del Registrador previsto en la Convención.

ARTICULO NOVENO.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes se coordinará con la Secretaría de Relaciones Exteriores en todos aquellos asuntos en que toque a ésta última representar, conforme a la Ley, al Gobierno Mexicano con motivo de la aplicación de dicha Convención.

ARTICULO DECIMO.- Las autoridades que deban intervenir por razón de sus funciones en los términos de esta Convención, suministrarán al C. Secretario de Comunicaciones y Transportes los informes y documentos que les sean solicitados.

TRANSITORIOS.

UNICO.- Este Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de junio de mil novecientos ochenta y cuatro, - Miguel de la Madrid .- Rúbrica.- El Secretario de Relaciones Exteriores, Bernardo Sepúlveda Amer.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Rodolfo Félix Valdéz.- Rúbrica.

ANEXO 5.
REGLAMENTO DEL CONSEJO DE LA CEE No. 954/79
 de fecha 15 de Mayo de 1979
 relativo a la ratificación por los Estados Miembros de la
 Convención de las Naciones Unidas sobre un Código
 de Conducta para las Conferencias Marítimas
 o su adhesión a dicha Convención.

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Habiendo considerado el Tratado por el que se establece la Comunidad Económica Europea y, en particular, el Artículo 84 (2) de dicho Tratado; Habiendo considerado el proyecto de Reglamento presentado por la Comisión, Habiendo considerado la opinión formulada por el Parlamento Europeo¹, Habiendo considerado la opinión formulada por el Comité Económico y Social², Por cuanto, la Convención sobre un Código de Conducta para las Conferencias Marítimas ha sido elaborada por una Conferencia convocada bajo los auspicios de las Naciones Unidas para el comercio y el desarrollo y se encuentra abierta a ratificación o adhesión;

Por cuanto las cuestiones cubiertas por el Código de Conducta son importantes no sólo para los Estados Miembros sino también para la Comunidad, en particular desde el punto de vista del transporte marítimo y de los tráficos, y es, por lo tanto, importante que se adopte una posición común con respecto al Código;

Por cuanto dicha posición común debería respetar los principios y objetivos del tratado y efectuar una contribución importante contemplando las aspiraciones de los países en desarrollo en el campo del transporte marítimo, persiguiendo, al mismo tiempo, el objetivo de seguir aplicando en este campo los principios comerciales adoptados por las compañías navieras de los países miembros de la OECD y en los tráficos entre dichos países;

Por cuanto, para asegurar el respeto de dichos principios y objetivos, y ya que el Código de Conducta no contiene disposición alguna que permita la adhesión de la comunidad en cuanto tal, es importante que los Estados Miembros ratifiquen el Código de Conducta o se adhieran a él con sujeción a determinados arreglos dispuestos en el presente Reglamento;

Por cuanto es un hecho reconocido el papel estabilizador desempeñado por las Conferencias en el suministro de servicios confiables a los usuarios, pero es, sin embargo, necesario evitar posibles violaciones por parte de las conferencias de las normas de competencia establecidas por el Tratado; y por cuanto, de acuerdo a ello, la Comisión enviará al Consejo una propuesta de Reglamento concerniente a la aplicación de dichas normas al transporte marítimo,

HIA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO

ARTICULO 1

1. A ratificar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Código de Con-

¹DOJ No C 131, 3. 6. 1978, p. 36

²DOJ No C 257, 13. 11. 1978, p. 46.

ducta para las Conferencias Marítimas, o al adherirse a dicha convención, los Estados Miembros informarán por escrito al Secretario General de las Naciones Unidas que dicha ratificación o adhesión se ha efectuado con sujeción al presente Reglamento.

2. El instrumento de ratificación o adhesión será acompañado por las reservas contenidas en el Anexo I.

ARTICULO 2

1. En el caso de una conferencia ya en existencia, cada grupo de compañías navieras de la misma nacionalidad que pertenezcan a la misma determinará mediante negociaciones comerciales con otra compañía naviera de dicha nacionalidad si esta podrá participar en dicha conferencia en calidad de compañía naviera nacional.

En el caso en que se cree una nueva conferencia las compañías navieras de la misma nacionalidad, determinarán mediante negociaciones comerciales cuáles de ellas podrán participar en la conferencia por crearse en calidad de compañía naviera nacional.

2. En el caso en que las negociaciones en referencia en el párrafo 1 no logren concluir a un acuerdo, cada Estado Miembro, podrá a solicitud de una de las compañías interesadas y después de haber escuchado a la totalidad de ellas, tomar las medidas necesarias para resolver la controversia.

3. Cada Estado Miembro se asegurará de que todas las compañías navieras operadoras de buques establecidas en su territorio en virtud del Tratado de constitución de la Comunidad Económica Europea, sean tratadas del mismo modo que las compañías cuya oficina principal de gerencia esté situada en su territorio y cuyo control efectivo se ejerza en dicho territorio.

ARTICULO 3

1. En el caso en que una conferencia marítima opere bajo un acuerdo de participación en el tráfico o de entradas, salidas y/o cualquier otra forma de distribución de la carga de acuerdo con el Artículo 2 del Código de Conducta, el volumen de carga al que tenga derecho en virtud del Código el grupo de compañías navieras nacionales de cada Estado Miembro que participa en dicho tráfico o las compañías navieras de los Estados Miembros que participan en ese tráfico en calidad de compañías navieras de terceros países, deberá ser redistribuido, a menos que decida lo contrario la totalidad de las compañías navieras que sean miembros de la conferencia y partes en las presentes reglas de redistribución.

Dicha redistribución de los porcentajes de carga deberá efectuarse sobre la base de la decisión unánime de las compañías navieras que sean miembros de la conferencia y participen en la redistribución, siguiendo el criterio de asegurar una justa participación en el tráfico de la conferencia para todas las compañías interesadas.

2. El porcentaje de participación que se asignará a cada participante en última

instancia, será determinado por la aplicación de principios comerciales, tomando en cuenta, en particular:

- (a) el volumen de carga transportado por la conferencia y generado por los Estados Miembros cuya tráfico sea atendido por ella;
- (b) el nivel de cumplimiento alcanzado por las compañías navieras, en el pasado, en el tráfico cubierto por el acuerdo de participación en los fletes;
- (c) el volumen de carga transportado por la conferencia y embarcado a través de los puertos de los Estados Miembros;
- (d) las necesidades de los usuarios cuya carga sea transportada por las conferencias;

3. En caso de que no se alcanzara acuerdo alguno sobre la re-distribución de la carga en referencia en el párrafo 1, el asunto será, a solicitud de una de las partes, sometido a conciliación en conformidad con el procedimiento formulado en el Anexo II. Todas las controversias no resueltas mediante el procedimiento de conciliación podrán, con el consentimiento de las partes, ser sometido a arbitraje. En tal caso, el laudo arbitral será obligatorio.

4. Los porcentajes de participación asignados en conformidad con los párrafos 1, 2 y 3 podrán ser revisados regularmente, a intervalos establecidos por adelantado, tomando en cuenta los criterios formulados en el párrafo 2 y, en particular, desde la óptica de brindar servicios adecuados y eficientes a los usuarios.

ARTICULO 4

1. En todo tráfico de conferencia entre un Estado Miembro de la Comunidad y un Estado que sea parte contratante del Código de Conducta y no sea miembro de la OEC D, toda compañía naviera de otro Estado Miembro de la OECD que desee participar en la re-distribución estipulada en el Artículo 3 del presente Reglamento, podrá hacerlo con sujeción a la reciprocidad, tal como ella se defina a nivel gubernamental o naviero.

2. Sin perjuicio del párrafo 3 del presente Artículo, el Artículo 2 del Código de Conducta no se aplicará a los tráficos de conferencia entre los Estados Miembros ni, sobre una base de reciprocidad, entre dichos estados y los demás países de la OECD que sean partes contratantes del Código.

3. El párrafo 2 del presente Artículo no afectará las oportunidades de participación en dichos tráficos, en calidad de compañías navieras de terceros países de acuerdo con los principios reflejados por el Artículo 3 del Código de Conducta, de las compañías navieras de un país en desarrollo que sean reconocidas como compañías navieras nacionales bajo el Código y que sean:

- (a) ya miembros de una conferencia que atienda dichos tráficos; o
- (b) admitidas a dicha conferencia en virtud del Artículo 1 (3) del Código.

4. Los Artículos 3 y 14 (9) del Código de Conducta no se aplicarán a los tráficos de conferencia entre Estados Miembros ni, sobre una base de reciprocidad, entre dichos estados y los demás países de la OECD que sean partes contratantes del Código.

5. En los tráficos de conferencia entre los Estados Miembros y entre dichos

estados y los demás países de la OECB que sean partes contratantes del Código de Conducta, los usuarios y navieros de los Estados Miembros no insistirán en aplicar los procedimientos de solución de controversias dispuestos en el Capítulo VI del Código a sus relaciones mutuas ni, sobre una base de reciprocidad, con respecto a los usuarios y navieros de los demás países de la OECB en los casos en que entre ellos se haya acordado otros procedimientos de solución de controversias. En particular, deberán aprovechar al máximo las posibilidades previstas por el Artículo 25 (1) y (2) del Código con el fin de resolver las controversias mediante procedimientos que no sean aquellos establecidos en el Capítulo VI del Código.

ARTICULO 5

Para la adopción de las decisiones relativas a los asuntos definidos en el convenio de conferencia relativo al tráfico de un Estado Miembro y que no sean aquellas referidas en el Artículo 3 del presente Reglamento, las compañías navieras nacionales de dicho estado deberán, antes de conceder o denegar su consentimiento, consultar a todas las demás compañías de la Comunidad que sean miembros de la conferencia.

ARTICULO 6

Los Estados Miembros deberán oportunamente y después de consultar a la Comisión, adoptar las leyes, Reglamentos o disposiciones administrativas que sean necesarias para dar aplicación al presente Reglamento.

El presente Reglamento será obligatorio en su totalidad y aplicable directamente a todos los Estados Miembros.
Bruselas, 15 de Mayo de 1979.

ANEXO I RESERVAS

Al ratificar la Convención o adherirse a la misma, los Estados Miembros deberán formular las siguientes tres reservas y reserva interpretativa:

1. Para los fines del Código de Conducta, el término de compañía naviera nacional, podrá, en el caso de un Estado Miembro de la Comunidad, incluir cualquier compañía naviera operadora de buques establecida en el territorio de dicho Estado Miembro en conformidad con el Tratado de la CEE.
2. (a) Sin que ello perjudique el párrafo (b) de la presente reserva, el Artículo 2 del Código de Conducta no se aplicará a los tráficos de conferencia entre los Estados Miembros de la Comunidad ni, sobre una base de reciprocidad entre dichos estados y los demás países miembros de la OECB que sean partes contratantes del Código.
(b) El punto (a) no afectará las oportunidades de participación en dichos tráficos en calidad de compañías navieras de terceros países en conformidad con los principios expresados en el Artículo 2 del Código, de las compañías navieras de un país en desarrollo que sean reconoci-

des como compañías navieras nacionales de acuerdo con las normas del Código y que sean:

- (i) ya miembros de una conferencia que atienda dichos tráficos; o
- (ii) admitidos a dicha conferencia en virtud del Artículo 9 (3) del Código.

3. Los Artículos 3 y 14 (9) del Código de Conducta no se aplicarán a los tráficos de conferencia entre los Estados Miembros de la Comunidad ni sobre una base de reciprocidad entre dichos estados y los demás países miembros de la OECB que sean partes contratantes del Código.
4. En los tráficos a los que se aplica el Artículo 3 del Código de Conducta, la última frase de dicho Artículo debe interpretarse en el sentido de significar lo siguiente:
 - (a) ambos grupos de compañías navieras nacionales coordinarán sus posiciones antes de votar sobre asuntos concernientes al tráfico entre ambos países;
 - (b) esta frase se aplica únicamente a los asuntos para los que el acuerdo de conferencia requiere expresamente el asentimiento de ambos grupos de compañías navieras nacionales interesadas y no a todos los asuntos cubiertos por el acuerdo de conferencia.

ANEXO II SOBRE LA CONCILIACION REFERIDA EN EL ARTICULO 3 (3)

Las partes que intervienen en la controversia deberán designar a uno o más conciliadores.

Si no logran alcanzar un acuerdo sobre este punto cada una de las partes de la controversia designará a un conciliador y los conciliadores así designados elegirán a otro conciliador para que actúe como su Presidente. En caso de que una de las partes dejara de designar a un conciliador o uno de los conciliadores designados por las partes no lograra un acuerdo con respecto a su Presidente, responderá al Presidente de la Cámara Internacional de Comercio efectuar las designaciones necesarias a solicitud de una de las partes.

Los conciliadores deberán hacer todo lo posible para solucionar la controversia, decidiendo el procedimiento a seguirse. Sus honorarios serán pagados por las partes en la controversia.

B I B L I O G R A F I A .

LEGISLACION CONSULTADA:

Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal; 12a. ed., Ediciones Andrade, México, 1977.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 13a. ed., Ediciones Andrade, México, 1969.

Legislación Mercantil y Leyes Conexas; 14a. ed., Ediciones Andrade, México, 1976.

PUBLICACIONES PERIODICAS CONSULTADAS:

Diario de las Naciones Unidas; Nueva York, 3 de agosto de 1983 a -
28 de junio de 1985.

Revista Carga Internacional; Consejo Colombiano de Usuarios del --
Transporte, Bogotá, Vol. V, No. 2, sept.-octubre 1982.

Revista de Comercio Exterior; México, Vol. 34, No. 9, septiembre -
1984.

Revista de Derecho Marítimo Comercial; Asociación Peruana de Dere-
cho Marítimo, Lima, No. 7, enero 1984.

Revista de la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Mari-
timo, A. C.; México.

OBRAS CONSULTADAS:

- ARCINIEGAS SERNA, HERNANDO: Leyes Nacionales de Reserva de Carga y las disposiciones del Código; conferencia presentada en el Seminario sobre el Sistema Generalizado de Preferencias y el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, que tuvo lugar en la Ciudad de México del 8 al 12 de octubre de 1984 (10 páginas).
- ARELLANO GARCÍA, CARLOS: Derecho Internacional Privado; 5a. ed., - Porrúa, México, 1981 (796 páginas).
- BAASCH, HENRIK: Experiencias en la implementación y aplicación del Código de Conducta en Europa; exposición presentada en el Seminario sobre el Sistema Generalizado de Preferencias y el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, que tuvo lugar en la Ciudad de México del 8 al 12 de octubre de 1984 (14 páginas).
- BASURTO GONZALEZ, DANIEL I.; El tiempo de Plancha; Tesis Profesional, Universidad Anáhuac, Escuela de Derecho, México, 1983 (232 páginas).
- BRUNETTI, ANTONIO: Derecho Marítimo Privado (trad. del italiano por Gay de Montellá); T. III, Bosch Casa Editorial, Barcelona, 1950 (616 páginas).
- CAMPBELL BLACK, HENRY M.A.: Black's Law Dictionary; The Publisher's Editorial Staff, Minesota, 1979 (1,511 páginas).
- COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL): El Código de Conducta de las Conferencias Marítimas: Significado y Perspectivas; Naciones Unidas, México, 1984 (53 páginas).
- COMISION NACIONAL DE FLETES MARITIMOS: El Sistema de Consultas entre los Consejos de Usuarios y las Conferencias Marítimas; México, 1982 (150 páginas).
- CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO: El Transporte Marítimo de 1983; Documento TD/B/C.4/266.
- El Transporte Marítimo en los países en vías de desarrollo; Documento TAD/INF/519, ONU, Ginebra, 1972 (57 páginas).
- Firmas y ratificaciones de, o adhesiones a, la Convención sobre un Código de Conducta para las Conferencias Marítimas; Documento TD/B/C.4/INF.36/Rev., 3 de agosto de 1983 (2 páginas).
- Flotes francos de carga y descarga; Documento TD/B/C.4/135.
- Fomento y expansión de las marinas mercantes de los países en desarrollo; Documento TD/B/C.4/65 Corr. 1.
- Glosario de términos utilizados en el proyecto de Código de Conducta de las Conferencias Marítimas; Documento TD/CODE/PC/L.13, Ginebra, 4 de junio de 1973 (16 páginas).
- Prácticas de las Conferencias y grado de adecuación de los servicios de transporte marítimo; Documento TD/B/C.4/62, Ginebra, 1970.
- Reglamentación de las Conferencias Marítimas; Documento TD/104/Rev.1; Naciones Unidas, New York, 1972 (37 páginas).
- Relación entre usuarios en ambos extremos de la ruta; Documento TD/B/C.4/180.
- Situación de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas; Documento TD/B/C.4/240, Ginebra, 14 de

junio de 1982 (5 páginas).

CRUZ MIRAMONTES, RODOLFO: Presentación del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Su ubicación histórica en el transporte y el comercio internacional; ponencia sustentada en el Seminario sobre Comercio Exterior y Transporte Marítimo, México, octubre de 1984 (34 páginas).

ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA: Tomos I, XI, XVII y XXVI, Bibliografía Omeba, Buenos Aires, 1979.

FARIÑA, FRANCISCO: Derecho Comercial Marítimo; T.II, 2a. ed., Bosch Casa Editorial, Barcelona, 1956 (809 páginas).

FAUST, PETER: The United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences; UNCTAD, Ginebra, 1984 (35 páginas).

HERNANDEZ YZAL, SANTIAGO: El flete en el Transporte Marítimo; Ed. Gráficas Salvá-Casanova, Barcelona, 1980 (770 páginas).

KARANDAWALA, PIYASIRI: Notas sobre la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de las Naciones Unidas; Santo Domingo, 20 y 21 de febrero de 1984 (178 páginas).

LECLAIR, RAUL: Los países carentes de infraestructura administrativa marítima frente al Código de Conducta: el caso de Centroamérica; conferencia presentada en el Seminario sobre el Sistema Generalizado de Preferencias y el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas que tuvo lugar en la Ciudad de México en octubre de 1984 (12 páginas).

NACIONES UNIDAS: ABC de las Naciones Unidas; Publicación de las Naciones Unidas, Número de Venta F.77.1.3, Nueva York, 1978 (131 páginas).

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: Diccionario de la Lengua Española; 19a. ed., Espasa-Calpe, Madrid, 1970 (1,424 páginas).

REMACHA, JOSE RAMON: Derecho Internacional Codificado; Edit. Aranzadi, Pamplona, 1984 (1136 páginas).

RIPERT, GEORGES: Compendio de Derecho Marítimo (trad. del francés por Pedro G. San Martín); Tipográfica Editora Argentina, Buenos Aires, 1954 (494 páginas).

SEARA VAZQUEZ, MODESTO: Derecho Internacional Público; 5a. ed., Porrúa, México, 1976 (592 páginas).

SEPULVEDA WHITTLE, TOMAS: Las líneas marítimas no conferenciadas y el Código de Conducta; ponencia presentada en el Seminario sobre Comercio Exterior y el Código de las Conferencias Marítimas, el cual tuvo lugar en la Ciudad de México en el mes de octubre de 1984 (17 páginas).

SIQUEIROS, JOSE LUIS: La Conciliación Internacional Obligatoria como método para resolver controversias en las Conferencias Marítimas; conferencia dictada en el Seminario organizado por el INCE y AMUTMAC, en relación con el Código de las Conferencias Marítimas, 10 de octubre de 1984 (20 páginas).

VON GIERKE, JULIUS: Derecho Comercial y de la Navegación (trad. del alemán por Juan M. Semón); T.II, Tipográfica Editora Argentina, Buenos Aires, 1957 (345 páginas).

WATSON-JAMES, ANDREA: Algunos aspectos del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas y sus implicaciones para la Comunidad del Caribe; conferencia sustentada en el Seminario sobre el Código de Conducta para las Conferencias Marítimas de las Naciones Unidas, organizado por el Consejo Dominicano de Usuarios, Santo Domingo, 20 y 21 de febrero de 1984 (178 páginas).