

Distr.
GENERAL

UNCTAD/ST/SHIP/1
26 de enero de 1987

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

DIRECTRICES PARA LA APLICACION DE LA CONVENCION SOBRE UN
CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS

Preparadas por la secretaría de la UNCTAD

GE.87-55197/6240S

PREFACIO

i) Desde que la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas entró en vigor, en octubre de 1983, la secretaría de la UNCTAD viene recibiendo de las Partes Contratantes que son países en desarrollo peticiones de orientación para el esclarecimiento, la interpretación y la aplicación de sus disposiciones. Cabe pensar que, como consecuencia de la ratificación de la Convención por varios Estados de Europa occidental, en el último trimestre de 1985, el Código pronto se aplicará activamente en un número cada vez mayor de tráficos de conferencia. En vista de la situación, aumentarán sin duda las peticiones de orientación sobre la aplicación del Código provenientes de las partes interesadas, es decir los gobiernos, las conferencias, las organizaciones de usuarios y las compañías navieras, en especial los de los países en desarrollo.

ii) La Comisión del Transporte Marítimo, en su 11^o período de sesiones, celebrado en Ginebra en 1984, reiteró que "el Secretario General de la UNCTAD, en colaboración con la Oficina del Registrador cuando proceda, debe seguir prestando orientación y asistencia, previa solicitud, a los países en desarrollo con respecto a la aplicación de la Convención de conformidad con su alcance y disposiciones, continuar confirmando a esas solicitudes una elevada prioridad en el programa de trabajo sobre transporte marítimo, e informar a la Comisión acerca de esa orientación y asistencia" (decisión 50 (XI)).

iii) El presente informe ha sido preparado por la secretaría de la UNCTAD, en cooperación con el Registrador nombrado de conformidad con el Código, con el principal objetivo de ayudar a las partes interesadas, en particular a los gobiernos, las organizaciones de usuarios y las compañías navieras, especialmente los de los países en desarrollo, a comprender y aplicar las disposiciones del Código. Se confía en que estas "Directrices" satisfarán en gran medida las necesidades de dichas partes, pero también se tiene el propósito de utilizarlas como texto de los seminarios de capacitación sobre la aplicación del código que se organicen en los países en desarrollo.

iv) Es casi superfluo subrayar que para recoger los frutos de la aplicación de la Convención, todas las partes implicadas, o sea, los gobiernos, las conferencias, las compañías navieras y las organizaciones de usuarios, no sólo deben estar perfectamente impuestas de sus derechos y obligaciones en virtud del Código, sino que deben también llevar a efecto sin dilación las medidas necesarias para la aplicación de sus disposiciones. No menos importante es que todas las partes consideren desde el principio el Código como un todo, integrado por derechos y obligaciones, en vez de procurar la aplicación parcial de las disposiciones que les resulten ventajosas. Al mismo tiempo, en los casos en que sea ya una práctica reconocida y arraigada que los gobiernos desempeñen una función más amplia que la prevista en el Código, la solución pragmática sería que las partes interesadas conviniesen, a ser posible, en aplicar las disposiciones del Código en el contexto de esa práctica reconocida y arraigada. Análogamente, incumbe a todas las partes interpretar con flexibilidad las disposiciones del Código, teniendo en cuenta la evolución real de la naturaleza y estructura del transporte marítimo en líneas regulares que se ha producido de resultados del progreso tecnológico desde que fue adoptado el Código, como el desarrollo de los servicios de transporte multimodal, el fletamento de plazas de contenedores, etc.

v) Puede haber, sin embargo, diferencias fundamentales entre las Partes Contratantes con respecto a la interpretación de determinados artículos del Código. Por ejemplo, parece que hay una diferencia fundamental en lo que se refiere a la interpretación del artículo 2 del Código, sobre "Participación en el tráfico". Mientras que los países desarrollados de economía de mercado, los países socialistas de Europa oriental y algunos países en desarrollo consideran que este artículo sólo es aplicable a la carga transportada por las conferencias que operan en los tráficos de buques de línea entre Partes Contratantes, varios otros países en desarrollo consideran que las disposiciones del artículo 2 son aplicables a toda la carga transportada en los tráficos de buques de línea entre Partes Contratantes. Estas diferencias de interpretación de las disposiciones del Código, si no pueden ser resueltas mediante consultas entre las Partes Contratantes que intervienen en el tráfico, tendrán que ser planteadas sin duda en la Conferencia de Revisión que está previsto que se celebre cinco años después de la entrada en vigor del Código, a saber, en el otoño de 1988, a tenor de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 52*.

vi) Sea como sea, especialmente en el contexto actual de exceso de tonelaje en los tráficos de buques de línea, que es considerable, cabe que muchas Partes Contratantes que son países en desarrollo deseen adoptar medidas para la aplicación del Código en el marco más amplio de una política nacional de transporte marítimo en líneas regulares que abarque los servicios de las compañías miembros de las conferencias y de las compañías independientes. Por consiguiente, en el capítulo III se examinan algunas de las cuestiones que se plantean en relación con las compañías navieras no miembros de una conferencia.

vii) Parece apropiado recapitular en este prefacio las medidas que es preciso que adopten las diversas partes interesadas para lograr la pronta aplicación** del Código en los correspondientes tráficos:

- a) En primer lugar, incumbe a los gobiernos de las Partes Contratantes adoptar en el ámbito nacional las medidas legislativas u otras medidas que sean necesarias para que las partes comerciales interesadas puedan ejercer los derechos y obligaciones que les corresponden en virtud del Código. Esas medidas se examinan en el capítulo VIII. Los gobiernos también pueden intervenir, cuando proceda, mediante consultas con las conferencias marítimas, para cerciorarse de que las conferencias adoptan las medidas prácticas que sean necesarias para la aplicación del Código. El alcance de esa intervención oficial y el papel del gobierno en la aplicación práctica de las disposiciones del Código se examinan en el capítulo VI de la Primera Parte y nuevamente, con más detalle, en la Segunda Parte;

* Véase asimismo el párrafo 17 del capítulo I del presente informe.

** Véase un análisis de la experiencia práctica en materia de aplicación del Código por las Partes Contratantes en "Aplicación de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas - Informe de la secretaría de la UNCTAD" (TD/B/C.4/300).

- b) En segundo lugar, incumbe a las conferencias una obligación igualmente importante, esto es, velar por que se establezcan las estructuras administrativas y el mecanismo de consultas necesarios para dar efecto a las disposiciones del Código, y por que su existencia se ponga en conocimiento de las partes interesadas. Las obligaciones de las conferencias respecto de la aplicación de las disposiciones del Código se enuncian en el capítulo IV de la Primera Parte y nuevamente, con más detalle, en la Segunda Parte;
- c) En tercer lugar, las organizaciones de usuarios, que tienen la posibilidad de beneficiarse considerablemente de la aplicación de las disposiciones del Código, deben tratar de establecer las estructuras apropiadas para aplicar las disposiciones del Código en sus relaciones con las conferencias. Esas disposiciones se examinan en los capítulos XIII a XVI. Es necesario estructurar formalmente el mecanismo de consultas, y los consejos de usuarios, con el apoyo de los gobiernos cuando proceda, deben adoptar las disposiciones necesarias para establecer las medidas que requieran las consultas, especialmente por medio de la creación de centros de investigación o de estudios de fletes, a fin de poder recoger todos los frutos de la aplicación de las disposiciones del Código.

En el capítulo XVII figura una lista de los temas que es preciso incluir en los acuerdos de conferencia, así como de los temas que necesitan ser objeto de un acuerdo entre conferencias y autoridades competentes u organizaciones de usuarios, según el caso.

viii) Por último, debe hacerse hincapié en que, para que todas las partes interesadas obtengan los máximos beneficios del Código, la aplicación de sus disposiciones debe llevarse a cabo, en lo posible, mediante la cooperación y el mutuo cambio de impresiones, teniendo presentes el espíritu general y el carácter flexible de la mayoría de las disposiciones del Código.

ix) Se puede proporcionar a los países en desarrollo que lo soliciten otra asistencia directa con respecto a la aplicación del Código mediante visitas a los países del Registrador nombrado de conformidad con la Convención y del personal de la División del Transporte Marítimo de la secretaría de la UNCTAD. También se pueden pedir al Registrador copias de las leyes nacionales promulgadas por algunos países para la aplicación del código. Las solicitudes deben dirigirse al:

Director de la División del
Transporte Marítimo
Conferencia de las Naciones Unidas
sobre Comercio y Desarrollo
Palacio de las Naciones
1211 Ginebra 10
Suiza

INDICE

<u>Capítulo</u>	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
<u>Primera parte</u>		
CONSIDERACIONES GENERALES		
INTRODUCCION	1 - 14	1
A. Breve reseña histórica	1 - 5	1
B. Objetivos del Código	6 - 10	2
C. Pertinencia del Código en relación con los servicios actuales de las líneas marítimas regulares	11 - 13	4
D. La estructura cambiante de los servicios de líneas regulares y la revisión del Código .	14	5
I. AMBITO DE APLICACION DEL CODIGO	15 - 31	7
A. Aplicación a las Partes Contratantes	15 - 16	7
B. Aplicación a las conferencias marítimas únicamente	17	7
C. Acuerdos intergubernamentales bilaterales ..	18 - 21	7
D. Aplicación de las disposiciones del Código a los tráficos de los países sin litoral y los cargamentos con transbordo	22 - 24	9
E. Aplicación del Código a los acuerdos de cooperación concertados fuera del ámbito de las conferencias	25 - 28	10
F. Aplicación del Código al transporte multimodal	29 - 31	10
II. RESERVAS Y DECLARACIONES HECHAS POR LAS PARTES CONTRATANTES	32 - 43	12
A. Efecto de las reservas al Código	32 - 33	12
B. El Acuerdo Global de Bruselas	34 - 36	13
C. Otras reservas al Código	37	14
D. Declaraciones relativas a las compañías navieras no miembros de una conferencia	38 - 43	14

INDICE (continuación)

<u>Capítulo</u>		<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
III.	EL CODIGO Y LAS COMPAÑIAS NAVIERAS NO MIEMBROS DE UNA CONFERENCIA	44 - 58	16
IV.	RESPONSABILIDAD DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS RESPECTO DE LA APLICACION DEL CODIGO	59 - 64	21
V.	SOLUCION DE CONTROVERSIAS EN EL MARCO DEL CODIGO	65 - 75	23
	A. Conciliación internacional obligatoria	67 - 72	23
	B. Otros procedimientos de solución de controversias	73 - 75	25
VI.	FUNCION DEL GOBIERNO COMO AUTORIDAD COMPETENTE SEGUN EL CODIGO	76 - 87	27
	A. Consultas periódicas con las conferencias ..	83 - 87	28
VII.	COOPERACION REGIONAL EN LA APLICACION DEL CODIGO	88 - 96	30
VIII.	MEDIDAS LEGISLATIVAS Y OTRAS MEDIDAS QUE ES PRECISO QUE ADOPTEN LAS PARTES CONTRATANTES PARA VELAR POR LA APLICACION DEL CODIGO	97 - 137	32
	A. Ambito de aplicación de la Convención	103 - 105	33
	B. Designación de las autoridades competentes .	106 - 108	34
	C. Designación de las compañías navieras nacionales	109 - 114	34
	D. Reconocimiento de los usuarios y las organizaciones de usuarios	115 - 120	36
	E. Presentación de los acuerdos de conferencia a las autoridades competentes	121 - 122	37
	F. Presentación de los informes anuales	123 - 124	37
	G. Reconocimiento de la capacidad jurídica de las conferencias y las organizaciones de usuarios	125 - 127	38
	H. Primacía del procedimiento de conciliación sobre los mecanismos procesales disponibles en el ordenamiento jurídico interno	128 - 131	38

INDICE (continuación)

<u>Capítulo</u>		<u>Parrafos</u>	<u>Página</u>
VIII. (<u>cont.</u>)	I. Mecanismo nacional de solución de controversias	132 - 133	39
	J. Representación local de las conferencias ...	134	39
	K. Enmiendas al Código de conformidad con los artículos 51 y 52	135 - 136	40
	L. Nombramiento de amigables componedores	137	40

Segunda parte

APLICACION DE DISPOSICIONES CONCRETAS DEL CODIGO

IX.	COMPOSICION DE LAS CONFERENCIAS	138 - 153	41
	A. Definiciones	140 - 143	41
	B. Adquisición de la calidad de miembro por las compañías navieras nacionales	144	42
	C. Adquisición de la calidad de miembro por las compañías navieras de un tercer país	145 - 146	42
	D. Otras disposiciones relativas al ingreso ...	147 - 149	43
	E. Procedimientos de ingreso establecidos por la conferencia	150 - 151	44
	F. Sanciones	152 - 153	44
X.	PARTICIPACION EN EL TRAFICO	154 - 177	46
	A. Los principios del Código	156 - 159	46
	B. El mecanismo de participación en la carga ..	160 - 164	47
	C. Fijación de los porcentajes	165 - 167	48
	D. Determinación de la entidad encargada de administrar el sistema	168 - 170	49
	E. Otras formas de asignación de la carga	171 - 174	50
	F. Tipos de carga incluidos	175 - 177	51

INDICE (continuación)

<u>Capítulo</u>	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
XI. REASIGNACION Y REDISTRIBUCION DE LOS PORCENTAJES DE PARTICIPACION EN LA CARGA	178 - 184	52
A. Las disposiciones del Código	178	52
B. El período de transición y la revisión de los porcentajes	179 - 181	52
C. Reasignación del porcentaje correspondiente a terceros países	182	53
D. Falta de compañías nacionales en un tráfico	183	53
E. Redistribución de común acuerdo	184	53
XII. REGIMEN INTERNO	185 - 190	54
A. Disposiciones del Código sobre el régimen interno	185 - 187	54
B. Las disposiciones del Código sobre responsabilidad disciplinaria	188 - 190	54
XIII. CONSULTAS	191 - 206	56
A. Disposiciones del Código	191 - 192	56
B. Objetivos de las consultas	193 - 197	56
C. Función del gobierno	198 - 199	57
D. Partes en las consultas	200 - 202	57
E. Disposiciones estructurales	203 - 206	58
XIV. ASPECTOS DE PRINCIPIO DE LAS CUESTIONES DE FLETES	207 - 226	60
A. Criterios del Código para la determinación de los fletes	209 - 217	60
B. Información sobre gastos e ingresos	218 - 222	62
C. Plazos de notificación de los aumentos de fletes y estabilidad de los fletes	223 - 225	63
D. Estructura de las tarifas de las conferencias y carácter reservado de los fletes	226	64

INDICE (continuación)

<u>Capítulo</u>		<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
XV.	ASPECTOS PROCESALES DE LAS PROPUESTAS DE AUMENTOS DE FLETES, RECARGOS Y FLETES DE PROMOCION	227 - 239	65
	A. Aumentos generales de fletes	228 - 232	65
	B. Fletes aplicables a nuevas partidas de carga	233 - 234	66
	C. Fletes de promoción	235 - 237	67
	D. Recargos	238 - 239	67
XVI.	OTRAS CUESTIONES	240 - 254	69
	A. Procedimientos de adopción de decisiones ...	241 - 243	69
	B. Acuerdos de lealtad	244 - 246	70
	C. Dispensas	247 - 248	70
	D. Informes anuales	249	71
	E. Adecuación de los servicios	250 - 251	71
	F. Representación de las conferencias	252 - 254	71
XVII.	CONTENIDO DE LOS ACUERDOS DE CONFERENCIA: RELACION DE MATERIAS	255 - 258	72
<u>Anexos</u>			
I.	Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas		76
II.	Resoluciones aprobadas por la Conferencia		115
III.	Lista de los Estados que eran Partes Contratantes en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas el 30 de junio de 1986		120
IV.	Reservas y declaraciones formuladas por las Partes Contratantes en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas		121
V.	Reglamento (CEE) N° 954/79 del Consejo		135

Primera parte

CONSIDERACIONES GENERALES

INTRODUCCION

A. Breve reseña histórica

1. En el primer período de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), celebrada en Ginebra en 1964, la cuestión de las conferencias marítimas ocupó un lugar destacado en los debates sobre el transporte marítimo. En dicha Conferencia, la experiencia de los países en desarrollo de todas las regiones en materia de transporte marítimo se señaló por primera vez a la atención del mundo. Se aprobó una recomendación titulada "Bases para un entendimiento en cuestiones relativas al transporte marítimo". Sobre esas bases se fue desarrollando gran parte del programa de trabajo de la UNCTAD en lo que concierne a su Comisión del Transporte Marítimo.

2. Por lo que respecta a las conferencias marítimas, las Bases para un Entendimiento establecían: "El sistema de conferencias marítimas es necesario para asegurar tarifas estables y servicios regulares". A continuación, no obstante, señalaba algunas cuestiones que eran motivo de insatisfacción para los usuarios de los servicios de conferencias. Señalaba asimismo la conveniencia de fomentar las marinas mercantes de los países en desarrollo, "así como la participación de estos países en las conferencias marítimas como miembros de pleno derecho en condiciones de igualdad". Gracias a la labor de la secretaría de la UNCTAD, basada en parte en esas frases de la recomendación, se produjo la evolución que culminó con la elaboración y adopción de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

3. Mientras el comportamiento de las conferencias marítimas atraía cada vez más las críticas de los gobiernos, las organizaciones de usuarios y las compañías navieras de los países en desarrollo, las compañías navieras nacionales de Europa y el Japón respondieron a tales críticas formulando en 1971, en consulta con los consejos nacionales de usuarios de Europa y basándose en las directrices establecidas por sus gobiernos, un código de prácticas de las conferencias marítimas que vino a ser conocido como el Código del CENSA (CENSA son las siglas del Consejo de Asociaciones Naciones Europeas y Japonesas de Armadores). Este código fue aceptado por los gobiernos que integraban el Grupo Consultivo del Transporte Marítimo, compuesto a la sazón por Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, el Japón, Noruega, los Países Bajos, el Reino Unido, la República Federal de Alemania y Suecia.

4. El Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo de la UNCTAD examinó el Código del CENSA en su tercer período de sesiones, en enero de 1972. Los países en desarrollo estimaron que ese Código no era aceptable. En el tercer período de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en abril y mayo de 1972, se examinó el texto de un código preparado por los países en desarrollo (con el apoyo de los países socialistas de Europa oriental y de China) 1/. Sin embargo, las discrepancias entre países desarrollados y países en desarrollo

acerca del carácter del código propuesto no pudieron ser resueltas satisfactoriamente. Por consiguiente, la Conferencia pidió a la Asamblea General, en su vigésimo séptimo período de sesiones, que reuniera una Conferencia de Plenipotenciarios para que adoptase un código de conducta de las conferencias marítimas. La elaboración de la Convención necesitó dos períodos de sesiones de una Comisión Preparatoria, en enero y junio de 1973, respectivamente, y dos períodos de sesiones de una Conferencia de Plenipotenciarios, en noviembre y diciembre de 1973 y marzo y abril de 1974, respectivamente.

5. La Convención que contenía el Código fue aprobada por mayoría el 6 de abril de 1974, por 72 votos a favor, 7 en contra y 5 abstenciones. El Código entró en vigor el 6 de octubre de 1983. La Convención debía entrar en vigor seis meses después de la fecha en que al menos 24 Estados, cuyo tonelaje representara en conjunto 2/ como mínimo el 25% del tonelaje mundial, hubieran llegado a ser Partes Contratantes en ella. Estos criterios se cumplieron cuando la Convención fue ratificada el 6 de abril de 1983 por la República Federal de Alemania y los Países Bajos, que se convirtieron en las Partes Contratantes quincuagésimo séptima y quincuagésimo octava, con lo que el tonelaje representado por todas las Partes Contratantes pasó a constituir el 28,67% del tonelaje mundial. Los mencionados requisitos de entrada en vigor deben considerarse excepcionalmente rigurosos, y el motivo de ese rigor estriba en el deseo de la Conferencia de Plenipotenciarios de que la Convención tuviera al entrar en vigor el máximo apoyo posible, ya que afectaba profundamente al sector del transporte marítimo en líneas regulares y al derecho de los gobiernos de regular las actividades económicas de ese sector. En junio de 1986, 67 países habían llegado a ser Partes Contratantes en la Convención. Entre ellos figuran cuatro países que votaron contra la Convención, uno que se abstuvo en la votación y 13 que no participaron en la preparación de la Convención.

B. Objetivos del Código

6. El texto del Código, contenido en el anexo I de la Convención, empieza con una declaración de objetivos y principios, elaborada en nombre de las Partes Contratantes. A continuación figura un resumen de los elementos más significativos de esa declaración:

"Las Partes Contratantes en la presente Convención,

Deseando mejorar el sistema de conferencias marítimas,

...

Teniendo en cuenta las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo...

(Acuerdan) expresar en el Código los objetivos fundamentales...:

- a) El objetivo de facilitar la expansión ordenada del comercio marítimo mundial;

- b) El objetivo de promover el desarrollo de servicios marítimos regulares y eficaces que permitan atender las necesidades de cada tráfico;
- c) El objetivo de garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de los servicios de transporte marítimo y los intereses de los usuarios de tales servicios."

7. Los objetivos fundamentales del Código, especialmente el segundo, dejan bien sentado que el Código tiene que considerarse parte de una política general de transporte marítimo encaminada a la consecución de unos servicios marítimos regulares y eficaces. Aunque el Código establece un marco normativo internacionalmente aceptado para las operaciones de las conferencias marítimas, también puede considerarse como un instrumento importante para el logro de una mayor participación de los países en desarrollo en el transporte marítimo en líneas regulares, de conformidad con el objetivo formulado en la Estrategia Internacional del Desarrollo para el Tercer Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo en relación con el sector del transporte 3/, que reconoce las aspiraciones de los países en desarrollo con respecto al logro de un cambio estructural en el sector del transporte marítimo y una participación del 20% en el tonelaje mundial a fines del decenio. La importancia del Código para los países en desarrollo debe considerarse asimismo en relación con otras cuestiones que han sido examinadas en la UNCTAD. Entre esas cuestiones conexas figuran la financiación de la construcción de buques, las condiciones de inscripción de los buques, las operaciones de transporte multimodal, la elaboración de leyes o reglamentos tipo, etc. 4/.

8. Sin embargo, la aplicación del Código no se limita a los países en desarrollo, sino que es de carácter universal. De hecho, el preámbulo de la Convención subraya esa universalidad.

9. El Código trata de garantizar los derechos de participación en el tráfico de las compañías navieras nacionales a fin de que puedan transportar una parte importante del comercio exterior de sus respectivos países, equilibrar los intereses de usuarios y armadores, y facilitar la expansión ordenada del tráfico de buques de línea. Con este fin, el Código, entre otras cosas, regula las relaciones entre las compañías navieras miembros de conferencias, en particular los derechos de las compañías navieras nacionales a ser miembros de las conferencias que sirven el comercio exterior de su país. También establece normas sobre la participación de las compañías miembros en el tráfico transportado por las conferencias. Salvo que se haya acordado otra cosa, al determinarse los porcentajes de participación en el marco de un acuerdo de distribución del tráfico servido por una conferencia, el grupo de compañías navieras nacionales de cada uno de los dos países cuyo comercio exterior mutuo atiende la conferencia tendrá igual derecho a participar en los fletes y en el volumen del tráfico generado por el comercio entre esos dos países y atendido por la conferencia. Cuando existan compañías navieras de terceros países, tendrán derecho a adquirir una participación importante, tal como el 20%, en los fletes y en el volumen del tráfico generado en esa ruta y atendido por la conferencia. El Código enuncia normas para el establecimiento de diversos tipos de acuerdos de distribución del tráfico en el marco de las conferencias, así como sobre el régimen interno de éstas. El Código también regula las relaciones entre usuarios y conferencias marítimas al establecer

principios equitativos de aplicación de los acuerdos de lealtad, así como al enunciar la disposición de que las conferencias están obligadas a celebrar consultas con los usuarios y sus organizaciones representativas sobre cuestiones de interés para los usuarios, como los cambios de fletes, los acuerdos de lealtad, la imposición de recargos, etc. Establece asimismo normas para regular los aumentos de fletes, los fletes de promoción, los recargos y la modificación de los tipos de cambio de las monedas. Las disposiciones pertinentes del Código se examinan en la Segunda Parte.

10. Con objeto de velar por el buen funcionamiento de este nuevo sistema de reglamentación internacional de las conferencias marítimas, el Código establece el mecanismo para la solución de las controversias basado en la conciliación obligatoria. A estos efectos, contiene normas detalladas sobre su funcionamiento, incluido, en un anexo de la Convención, un Reglamento modelo para la conciliación internacional obligatoria. El mecanismo de solución de controversias del Código se examina más detenidamente en el capítulo V.

C. Pertinencia del Código en relación con los servicios actuales de las líneas marítimas regulares

11. El Código fue elaborado y aprobado en su forma definitiva en un período casi ininterrumpido de poder monopolístico de las conferencias. No existía un marco definido de común acuerdo en el que éstas pudieran desarrollar sus actividades. Se trataba por lo general de cárteles con normas, ámbitos de actividad, usos y prácticas autónomos. Había, con todo, algún común denominador. Las conferencias monopolizaban la mayoría de los tráficos eliminando la competencia interna y externa (armadores independientes), lo que les permitía adoptar unilateralmente procedimientos de tarificación, fijar los fletes a niveles remuneradores incluso para los miembros de las conferencias que explotaban buques a un costo elevado, decidir unilateralmente la frecuencia de salidas y el empleo de buques sin tener en cuenta muchas veces las necesidades de los intereses comerciales y negar, a su arbitrio, una participación adecuada de las compañías navieras nacionales de los países en desarrollo en las conferencias. No obstante, el descontento que provocaban las prácticas de las conferencias no dio lugar en ningún momento al deseo de abolir el sistema. En realidad, las Bases para un Entendimiento aprobadas en la I UNCTAD, en 1964, apoyaban el sistema de conferencias como instrumento indispensable para el mantenimiento de unos servicios marítimos estables y regulares. El Código no se propone en absoluto abolir ni tampoco debilitar el sistema de conferencias, sino sólo proporcionar un marco generalmente reconocido en el que las conferencias puedan desarrollar sus actividades.

12. El medio en que se desenvuelven hoy las conferencias es ciertamente diferente del que imperaba cuando se aprobó el Código. Las conferencias no gozan ya de una situación absolutamente monopolística en muchos tráficos. Los armadores independientes han logrado en una medida importante abrirse paso en diversos tráficos, y se han registrado participaciones en la carga de porteadores no miembros de una conferencia de hasta el 50% o incluso más. La situación actual de gran exceso de tonelaje ha favorecido esa evolución, que cabe pensar que se mantenga a plazo corto y medio. Las conferencias también han tenido que hacer frente a la competencia de servicios como los ofrecidos

por los operadores de transporte multimodal mediante fletes corridos de punto a punto, que suponen otros modos de transporte y otras rutas. Igualmente, se ha modificado el comportamiento de las propias conferencias. Las solicitudes de ingreso de las compañías navieras nacionales de los países en que las conferencias prestan servicios raras veces son rechazadas. El principio de las consultas con los cargadores sobre diversas cuestiones, especialmente sobre los aumentos generales de los fletes, es aceptado por todos.

13. Hay quien sostiene que, a causa de esta evolución, el Código en realidad está superado. Sin embargo, este argumento parece no tener en cuenta varios factores. La actual debilidad relativa de varias conferencias frente a los armadores independientes es consecuencia de la situación del mercado y no debe considerarse necesariamente como un fenómeno duradero. Cabe pensar que las conferencias recobrarán su fuerza en cuanto se hayan adaptado a las nuevas técnicas de transporte y a las nuevas formas de organización. Entre tanto, la composición de las conferencias puede cambiar, con la entrada de algunos armadores independientes y la desaparición de algunos armadores tradicionales. Por otra parte, algunas conferencias pueden ceder su sitio a conferencias más nuevas. Cabe señalar también que el hecho de que varias conferencias no ejerzan ya su poder monopolístico en la forma en que solían puede atribuirse, hasta cierto punto, a la existencia del Código y al temor de las conferencias de ser objeto de medidas de represalia por parte de los gobiernos, en vez de a un verdadero proceso de apertura del mercado. Sea como sea, en un número bastante grande de tráficos de buques de línea con los países en desarrollo, las conferencias seguirán transportando la parte principal de la carga y las cuestiones sobre las que versa el Código siguen siendo tan pertinentes ahora como cuando fue aprobado. Incluso en los tráficos de buques de línea en que los armadores independientes son fuertes, no es raro que muchos de éstos celebren acuerdos con las conferencias sobre el reparto del mercado, las diferencias de fletes, etc. Un armador independiente "tolerado", que mantiene cierto grado de acuerdo con las conferencias, es prácticamente un miembro asociado de la conferencia. En situaciones como esa, la conferencia seguirá ocupando una posición dominante a pesar de la presencia de armadores independientes fuertes.

D. La estructura cambiante de los servicios de líneas regulares y la revisión del Código

14. El sistema mundial de servicios de líneas regulares está cambiando y ese proceso de cambio dista mucho de haber terminado. A la sustitución de los buques de tipo tradicional por buques contenedores sigue la evolución del tamaño de estos últimos, que es cada vez mayor. El fenómeno más reciente es la aparición de los servicios alrededor del mundo mediante buques portacontenedores de más de 4.000 TEU. De resultas de esos cambios tecnológicos, las estructuras organizativas de las operaciones de línea y las estructuras de las rutas de los buques de líneas regulares están evolucionando dentro y fuera de las conferencias. Las compañías navieras tradicionales están siendo sustituidas por consorcios de compañías navieras que ponen en común sus buques e intercambian los fletamentos de plazas de contenedores. La aplicación de nuevos principios en materia de transporte multimodal mediante cadenas integradas de transporte terrestre y marítimo, e incluso de transporte aéreo, basado en un conocimiento de embarque o documento de transporte multimodal único se hacen cada vez más corrientes. Las antiguas rutas de

buques de línea de las conferencias tradicionales están siendo sustituidas por nuevos servicios de enlace y servicios por ruta principal, servicios alrededor del mundo y sistemas de transporte multimodal. Ahora bien: cualesquiera que sean los cambios de forma estructural, el diálogo entre usuarios y empresas de transportes, que establece el Código, tendrá que continuar. Aun cuando las conferencias tradicionales sean sustituidas por consorcios, empresas únicas u operadores de transporte multimodal, seguirá habiendo necesidad de consultas entre usuarios, transportistas y gobiernos. Subsistirá igualmente la necesidad de unos principios de participación en los tráficos de líneas regulares de las compañías nacionales y las compañías de terceros países. La Conferencia de Revisión del Código proporcionará la ocasión para que los países reexaminen las disposiciones del Código a la luz de los cambios que siguen produciéndose. A tenor de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 52, la Conferencia de Revisión tiene que celebrarse cinco años después de la fecha en que el Código haya entrado en vigor, es decir, en otoño de 1988.

Capítulo I

AMBITO DE APLICACION DEL CODIGO

A. Aplicación a las Partes Contratantes

15. A diferencia de muchos otros convenios, el Código no contiene ninguna disposición que delimite claramente su ámbito de aplicación. A falta de disposiciones de esa índole, se plantea la cuestión de si una Parte Contratante tiene la obligación de aplicar el Código a todos sus tráficos de conferencia o sólo a los establecidos con otros Estados Contratantes. A tenor de lo dispuesto en el Código mismo, y teniendo en cuenta el artículo 34 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, parece que la Convención como tal es aplicable únicamente entre las Partes Contratantes.

16. Partiendo de la base de que el Código se aplica a los tráficos de conferencia entre Estados Contratantes, sus disposiciones se aplicarían a todas las entidades que operan en un tráfico de conferencia determinado, sea cual fuere su nacionalidad. De no ser así, es decir, si la aplicación de las disposiciones del Código estuviera sujeta a un criterio de nacionalidad (de suerte que se aplicarían normas diferentes relativas a la calidad de miembro de la conferencia, la participación en el tráfico, la adopción de decisiones, etc., a portadores, usuarios, etc., según que fueran o no originarios de un Estado Contratante), el Código no podría tender a la consecución de ninguno de sus objetivos.

B. Aplicación a las conferencias marítimas únicamente

17. De conformidad con lo dispuesto expresamente en el Código, éste se aplica a las conferencias marítimas, los acuerdos de fletes y disposiciones análogas únicamente 5/, y no a todos los tráficos de líneas regulares 6/. Así se desprende claramente también de los párrafos del preámbulo de la resolución 2, especialmente el segundo párrafo, que dice que "... la Convención es aplicable a las conferencias marítimas y a sus relaciones externas". No obstante, varios países en desarrollo han adoptado la postura de que, en su opinión, las disposiciones del artículo 2, sobre "Participación en el tráfico", pueden aplicarse a todos los tráficos de líneas regulares. Parece que este punto de vista se basa en la interpretación que esos países dan al párrafo 17 del artículo 2, en el sentido de que la expresión "todas las mercancías" que aparece en dicho artículo -sin las palabras "transportadas por la conferencia", que se suprimieron de un proyecto de texto anterior sometido a la Conferencia de Plenipotenciarios- indica que las disposiciones de participación en la carga pueden basarse en todas las cargas de línea regular transportadas en un tráfico determinado, incluidas las cargas transportadas por buques de compañías no miembros de una conferencia. Otros países impugnan tal interpretación. Esta cuestión tendrá que ser examinada sin duda en el plano internacional, en particular en la Conferencia de Revisión que está prevista que se celebre en 1988.

C. Acuerdos intergubernamentales bilaterales

18. En muchos tráficos, los servicios marítimos se han establecido con arreglo a acuerdos bilaterales celebrados, bien por las compañías navieras nacionales de los partícipes en el tráfico, bien por los gobiernos interesados. Aunque la aplicación de las disposiciones pertinentes del Código

a los acuerdos celebrados en el plano privado no suele ponerse en tela de juicio, hay divergencia de opiniones acerca de si los servicios marítimos establecidos con arreglo a acuerdos bilaterales intergubernamentales quedan comprendidos en el ámbito del Código.

19. Desde el punto de vista de una interpretación técnica del texto (excluido por tanto el efecto de cualquier reserva hecha en el momento de la ratificación), la definición de conferencia marítima contenida en el capítulo primero debería incluir los servicios marítimos comunes explotados con arreglo a un acuerdo bilateral entre gobiernos. La definición se refiere efectivamente a un grupo de portadores que prestan servicios regulares que "han concertado (aludiendo al grupo) un acuerdo o arreglo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan..." (el subrayado es de la secretaría). Esa fórmula, especialmente el uso de la expresión "cualquiera que sea su naturaleza" y "dentro de cuyo marco", comprende ciertamente los supuestos en que las propias compañías de propiedad estatal han celebrado el acuerdo bilateral, así como los supuestos en que los gobiernos han celebrado el acuerdo y las compañías actúan "dentro del marco" de ese acuerdo. En apoyo de la aplicación de este último cabe aducir que, por lo menos en el texto inglés, no se hace referencia a quién celebró el acuerdo, sino que se limita a decir "un group of... carriers... which has an agreement... within the framework of which they operate". Así pues, el acuerdo podría ser impuesto a los portadores por los gobiernos. El texto francés, en cambio, no parece corroborar esta última interpretación, puesto que se refiere a "un groupe... qui a conclu un accord". Es decir, se hace referencia al grupo que concierta el acuerdo, con lo que es más difícil sostener que un acuerdo concertado por los gobiernos e impuesto a cada portador es un acuerdo "concertado" por los portadores como grupo. Podría aducirse, sin embargo, el argumento de que ha de entenderse que los portadores adoptaron el acuerdo al actuar con arreglo a lo dispuesto en él. Indudablemente, en el caso de una compañía de propiedad estatal, si el gobierno concierta un acuerdo bilateral parece razonable afirmar que ese acuerdo ha sido concertado en nombre y por cuenta de la compañía.

20. Si se tiene en cuenta que una conferencia se crea en virtud de la aplicación de un acuerdo intergubernamental bilateral, hay que considerar que tales acuerdos pueden llegar a ser incompatibles con las obligaciones convencionales contraídas por cada Estado al llegar a ser Partes Contratantes en el Código. El conflicto latente entre esos acuerdos bilaterales y el Código aparece cuando se consideran las disposiciones sobre participación en el tráfico de tales acuerdos que suelen establecer una distribución de la carga a partes iguales y podría, por lo tanto, infringir los derechos de terceros reconocidos en el Código. Si bien el Código no fija el porcentaje concreto del tráfico que debe asignarse obligatoriamente a los portadores de un tercer pabellón, no se puede ciertamente entender que el enunciado del Código en lo que se refiere a los principios de participación en el tráfico, con la reserva "a menos que se estipule otra cosa de común acuerdo" (párrafo 4 del artículo 2), puede interpretarse como si dejara la posibilidad de excluir totalmente a los portadores de un tercer pabellón.

21. Sin embargo, varios países han adoptado la postura de que los servicios de líneas regulares establecidos con arreglo a acuerdos bilaterales intergubernamentales no constituyen "conferencias marítimas" según la

definición del Código, y que por consiguiente no están sujetos a sus disposiciones. Esta interpretación tiene en cuenta algunos aspectos en que esos servicios se distinguen de las conferencias marítimas. Se instituyen para disponer de servicios marítimos adecuados y seguros para atender las necesidades del tráfico contractual entre los dos países y los acuerdos bilaterales intergubernamentales en que se basan forman parte integrante de acuerdos comerciales bilaterales o, por lo menos, son complemento de tales acuerdos. Todos los pagos relacionados con la explotación de las compañías de que se trata, incluido el pago del flete, se efectúan con arreglo a las condiciones de los acuerdos comerciales. Tales acuerdos bilaterales incluyen también disposiciones que regulan muchos otros aspectos de las operaciones de transporte marítimo de que se trata.

D. Aplicación de las disposiciones del Código a los tráficos de los países sin litoral y los cargamentos con transbordo

22. Es evidente que las compañías navieras nacionales de los países sin litoral tienen derecho, en virtud del Código, a participar en el transporte de su propio tráfico exterior nacional. Para hacer valer tales derechos, las compañías navieras nacionales de un Estado contratante que sea país sin litoral y que esté comprendido en el ámbito geográfico de la Conferencia debería, teniendo en cuenta las disposiciones del párrafo 17 del artículo 2, velar por que su Estado esté incluido en el ámbito geográfico de las disposiciones sobre participación en la carga de la conferencia de que se trate. Si el país sin litoral está fuera del ámbito geográfico de la conferencia misma, el gobierno interesado debe negociar con la conferencia para que el ámbito geográfico de ésta se haga extensivo a su territorio, con objeto de que los derechos de sus compañías navieras y de los usuarios queden amparados de conformidad con las disposiciones del Código.

23. Quizás no se pueda siempre determinar claramente cuál es, después del puerto de carga o descarga, el origen/destino efectivo del cargamento. A efectos prácticos de aplicación de las disposiciones del Código relativas a la participación en el tráfico, la determinación del origen/destino último es posible, fuera de toda duda, sólo en los casos en que se expidan conocimientos de embarque o documentos de transporte multimodal en los que se indique el verdadero origen o destino final, o ambos, de la carga. Las disposiciones del párrafo 8 del artículo 2, que versan sobre la posibilidad de redistribución de los porcentajes de participación en el tráfico entre las compañías navieras nacionales de una región situadas en un extremo del tráfico cubierto por una conferencia, serían pertinentes en este contexto. Las dificultades de determinación del origen/destino efectivo del cargamento a efectos de la asignación de porcentajes de participación en el tráfico puede resolverse mediante acuerdos de redistribución negociados entre las compañías nacionales interesadas.

24. Estas consideraciones relativas a la determinación de la participación en el tráfico de los países sin litoral son aplicables a todas las cargas con transbordo, independientemente de que el país de origen o destino final sea un país sin litoral.

E. Aplicación del Código a los acuerdos de cooperación concertados fuera del ámbito de las conferencias

25. El Código se aplica, a tenor de lo dispuesto en él expresamente, a las conferencias marítimas, y, por lo tanto, se plantea la cuestión de cuál es la situación con respecto a un grupo de compañías navieras que desarrolle sus actividades con arreglo a algún tipo de acuerdo de cooperación concertado fuera del ámbito de la conferencia que preste servicios en el tráfico de que se trate.

26. La aparición de la contenedorización ha dado lugar a nuevas formas de cooperación entre armadores con miras a compartir las cargas financieras, los riesgos y las economías de escala que entrañan las inversiones en los buques portacontenedores y el equipo conexo. Una forma típica de ese género de cooperación es el consorcio. Para definirlo simplemente, y de una manera general, se entiende por consorcio la cooperación de varias empresas de gran tamaño para la consecución de un fin común.

27. El Código proporciona una definición bastante clara de las conferencias marítimas, y en general puede decirse que cualquier acuerdo de cooperación que cumpla las condiciones enunciadas en el Código estará sujeto a sus disposiciones, independientemente de la forma de organización elegida para la cooperación. Por ejemplo, un acuerdo de servicio común como el TRIO -nombre del acuerdo de servicio común concertado por tres importantes armadores en la ruta Europa/Lejano Oriente-, si se aplicara fuera del ámbito de la conferencia actualmente existente, seguiría estando sujeto, a los efectos de la determinación de la aplicabilidad del Código, a las disposiciones de éste, puesto que cumple las condiciones estipuladas en la definición del Código para ser clasificado como conferencia marítima, es decir:

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;

Que han concertado un acuerdo o arreglo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan;

Ateniéndose a unos fletes uniformes comunes.

28. En realidad, el Código se aplica tanto a los consorcios como a cualquier otro acuerdo de cooperación, incluidos los acuerdos de fletes, que cumplan las condiciones establecidas en la definición de conferencia marítima del Código.

F. Aplicación del Código al transporte multimodal

29. La cuestión de la aplicación del Código al transporte multimodal guarda relación con la problemática de las relaciones entre usuario y porteador, del nivel de los fletes y del mecanismo de solución de controversias más bien que con las cuestiones de participación en el tráfico.

30. El párrafo 1 del artículo 11, sobre el "Mecanismo de celebración de consultas", dispone que se celebrarán consultas sobre cuestiones de interés común entre las conferencias, las organizaciones de usuarios, etc. Es evidente que esto abarca también los fletes corridos multimodales establecidos por la conferencia. Los apartados a) y b) del párrafo 2 y b) y c) del párrafo 3 corroboran esta interpretación. En realidad, ateniéndose a lo dispuesto en el artículo 11, cualquier decisión de la conferencia que afecte a los intereses de los usuarios parece estar sujeta a la celebración de consultas y, por lo tanto, a las disposiciones del Código.

31. En el caso del transporte multimodal, el requisito del Código relativo a la observancia de una congelación de los fletes de 15 meses de duración, establecido en el párrafo 9, del artículo 14 en relación con el párrafo 1 del mismo artículo, puede crear ciertas dificultades, ya que los gastos de transporte interior quizá fluctúen. Cabe señalar, sin embargo, que incluso de puerto a puerto la mayoría de las partidas del costo tampoco serán estables durante un período de 15 meses. Los aumentos excepcionales e imprevistos de los costos del transporte interior siempre podrán ser cubiertos con el correspondiente recargo, que por supuesto estará sujeto a consultas con los usuarios de conformidad con el párrafo 2 del artículo 11.

Capítulo II

RESERVAS Y DECLARACIONES HECHAS POR LAS PARTES CONTRATANTES

A. Efecto de las reservas al Código

32. La cuestión de si están autorizadas las reservas a un convenio, y, por consiguiente, las eventuales objeciones a tales reservas, se rige en general por la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 1969, que entró en vigor en 1980, y en particular por el convenio de que se trate. Ahora bien, la Convención de Viena en conjunto no es declaratoria del derecho internacional general, ni tampoco pretende serlo. Varias de sus disposiciones constituyen indudablemente un desarrollo progresivo del derecho de los tratados y en su preámbulo mismo afirma que las normas de derecho internacional consuetudinario continuarán rigiendo las cuestiones no reguladas en sus disposiciones. Con todo, un buen número de disposiciones son fundamentalmente declaratorias del derecho internacional existente, y las que no lo son crean sin duda la presunción de que constituyen normas nacientes de derecho internacional general. El apartado d) del párrafo 1 del artículo 2 de la Convención de Viena define la reserva como "una declaración unilateral, cualquiera que sea su enunciado o denominación, hecha por un Estado al firmar, ratificar, aceptar o aprobar un tratado o al adherirse a él, con objeto de excluir o modificar los efectos jurídicos de ciertas disposiciones del tratado en su aplicación a ese Estado". Por otra parte, el artículo 19 de dicha Convención establece que podrá formularse una reserva a menos:

Que la reserva esté prohibida por el tratado (como en el caso del Convenio sobre el Transporte Multimodal y las Reglas de Hamburgo);

Que el tratado disponga que únicamente pueden hacerse determinadas reservas, entre las cuales no figure la reserva de que se trate; o

Que la reserva sea incompatible con el objeto y el fin del tratado.

Como el Código no regula en su texto la cuestión de las reservas, salvo el artículo 53, relativo a las funciones de depositario, que dispone que el depositario notificará a los Estados que hayan firmado la Convención o se hayan adherido a ella, las reservas a la Convención y el retiro de las reservas, la cuestión de la admisibilidad de las reservas puede decidirse en general basándose en el artículo 19 de la Convención de Viena. Esto significa que los Estados, al llegar a ser Partes Contratantes en la Convención, pueden hacer reservas siempre que sean compatibles con el objeto y el fin del Código.

33. En defecto de disposiciones específicas en el Código mismo, la Convención de Viena también sería aplicable en general con respecto a la aceptación de las reservas y la objeción a las reservas. Según el párrafo 5 del artículo 20 de la Convención de Viena, se considerará que una reserva ha sido aceptada por un Estado cuando éste no haya formulado ninguna objeción a la reserva dentro de los 12 meses siguientes a la fecha en que haya recibido del depositario la notificación de la reserva. Los efectos jurídicos de las reservas y de las objeciones a las reservas son que la reserva modifica con respecto a la Parte Contratante autora de la reserva en sus relaciones con las demás Partes Contratantes las disposiciones del tratado a que se refiera la reserva en la

medida determinada por la misma, y modifica, en la misma medida, esas disposiciones en lo que respecta a las otras Partes Contratantes en sus relaciones con la Parte Contratante autora de la reserva. Las objeciones a una reserva dan lugar a que las disposiciones a que se refiera ésta no se apliquen a las Partes Contratantes de que se trate en la medida determinada por la reserva.

B. El Acuerdo Global de Bruselas

34. El Reglamento N° 954/79 del Consejo de la CEE, de 15 de mayo de 1979 7/, que contiene el denominado "Acuerdo Global de Bruselas", ha servido de base a las reservas formuladas por la República Federal de Alemania, los Países Bajos, el Reino Unido, Dinamarca y Francia en el momento de su ratificación del Código, y se aplicará asimismo a las ulteriores ratificaciones de otros Estados miembros de la CEE.

35. Según las reservas formuladas, el artículo 2 del Código, relativo a la participación en el tráfico, el artículo 3, relativo al procedimiento de adopción de decisiones, y el párrafo 9 del artículo 14, relativo al período mínimo entre aumentos de los fletes, no se aplicarán en los tráficos de la conferencia entre Estados miembros de la Comunidad, ni, en caso de reciprocidad, entre esos Estados y otros países de la OCDE que son Partes en el Código. En la medida en que exista esa reciprocidad en virtud de las correspondientes reservas al Código de las Partes Contratantes que no son miembros de la CEE, lo que no es en absoluto seguro, algunas de las principales disposiciones del Código no se aplicarán en algunas rutas comerciales importantes. Por lo que respecta a las compañías navieras de los países en desarrollo, sin embargo, cabe señalar que las reservas de la CEE no niegan los derechos que puedan hacer valer al amparo del Código las compañías navieras de pabellón de terceros países no miembros de la CEE en lo que respecta a la participación en los tráficos interiores de la CEE y en los tráficos entre los Estados miembros de la CEE y países de la OCDE.

36. El Código se aplicará plenamente en los tráficos entre los Estados miembros de la CEE y los países en desarrollo. Parece, sin embargo, que ha surgido cierta preocupación en lo concerniente a la disposición de la CEE relativa al reconocimiento de las compañías navieras nacionales de los Estados miembros de la CEE, a causa quizás del enunciado harto ambiguo del reglamento N° 954/79 del Consejo. En la reserva misma se establece el reconocimiento de las compañías navieras como compañías navieras nacionales por los Estados miembros de conformidad con el derecho de libertad de establecimiento concedido en virtud del Tratado de la CEE. En realidad, esto significa que la misma compañía naviera puede, mediante la radicación de filiales de su entera propiedad en los territorios de los países de la CEE, convertirse en una compañía naviera nacional de varios países de la CEE. De ese modo, esa compañía naviera podría adquirir los derechos sobre la carga de las compañías navieras nacionales, así como los derechos de tercer pabellón, en varios tráficos de líneas regulares de países de la CEE con países en desarrollo. Hasta qué punto esto influirá realmente en la posición competitiva de las compañías navieras de los países en desarrollo no puede decirse de una manera general, sino que tendrá que determinarse con arreglo a los resultados en la aplicación del Código en los tráficos de que se trate.

C. Otras reservas al Código 8/

37. En el momento de la ratificación, adhesión o aprobación, varios países han hecho declaraciones y reservas, la más importante de las cuales se refiere al ámbito de aplicación del Código. Países miembros del Grupo D, así como algunos países en desarrollo, han hecho reservas en el sentido de que las disposiciones del Código no se aplicarán a los servicios de líneas regulares explotados conjuntamente con arreglo a acuerdos intergubernamentales para prestar servicios en el tráfico bilateral entre los países de que se trate. Tales reservas responden a las diferencias de interpretación de la definición de "conferencia marítima" antes señaladas 9/.

D. Declaraciones relativas a las compañías navieras no miembros de una conferencia

38. Algunas Partes Contratantes, a saber, Dinamarca, Finlandia, Noruega, el Reino Unido y Suecia, hicieron una declaración idéntica al adherirse a la Convención. Dicha declaración versa sobre las compañías navieras no miembros de una conferencia y enuncia el siguiente punto de vista de esas Partes Contratantes:

- a) La Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas ofrece a las compañías navieras de los países en desarrollo amplias posibilidades de participación en el sistema de las conferencias;
- b) Es esencial, para el buen funcionamiento del Código y de las conferencias a las que éste se aplica que las compañías navieras no miembros de una conferencia puedan seguir compitiendo lealmente sobre una base comercial y que no se niegue a los cargadores la posibilidad de elegir entre compañías navieras miembros de una conferencia y compañías navieras no miembros de una conferencia;
- c) Estos principios han hallado expresión en diversas disposiciones del Código mismo, en particular en sus objetivos y principios, y se enuncian expresamente en la resolución N° 2, sobre las compañías navieras no miembros de una conferencia, aprobada por la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas;
- d) Todo reglamento u otra medida adoptada por una Parte Contratante en la Convención que tenga por objeto o por efecto suprimir tales posibilidades sería incompatible con los principios fundamentales antes mencionados y modificaría radicalmente las condiciones en que se pretende que desarrollen sus actividades las conferencias regidas por el Código;
- e) Ninguna disposición del Código obliga a las demás Partes Contratantes a aceptar la validez de tales reglamentos o medidas si, en virtud de ellos, las conferencias adquieren un monopolio efectivo en los tráficos regidos por el Código;
- f) Esas Partes Contratantes no consideran que la Convención les prohíba adoptar las disposiciones apropiadas en caso de que otra Parte Contratante adopte medidas o prácticas que impidan la competencia leal sobre una base comercial en sus tráficos de líneas regulares.

39. Las declaraciones que contienen los puntos arriba expuestos establecen las opiniones de las Partes Contratantes de que se trata sobre la interpretación y aplicación de la resolución N° 2 , relativa a las compañías navieras no miembros de una conferencia, aprobada por la Conferencia de Plenipotenciarios, e indican que esas Partes Contratantes consideran que nada les prohíbe adoptar "disposiciones apropiadas" si cualquier otra Parte Contratante adopta medidas que impidan "la competencia leal sobre una base comercial" de las compañías no miembros de una conferencia. Conviene señalar a este respecto que puede haber divergencias entre las Partes Contratantes acerca de lo que constituye "competencia leal sobre una base comercial".

40. Se puede hacer una observación particular con respecto al contenido de los apartados b) y c) del anterior párrafo 38. Si bien no hay ninguna duda de que determinadas disposiciones del Código se basan en la presunción de que los cargadores deben tener la posibilidad de recurrir a compañías no miembros de una conferencia, ninguna disposición del Código mismo establece que la existencia de posibilidades de competencia leal de las compañías no miembros de una conferencia sea una condición indispensable de la aplicación del Código.

41. Otras dos Partes Contratantes, a saber, los Países Bajos y la República Federal de Alemania, han hecho declaraciones bastante diferentes sobre la cuestión de las compañías navieras no miembros de una conferencia. Con arreglo a esta declaración, las Partes Contratantes no impedirán que "las compañías navieras no miembros de una conferencia operen mientras compitan con las conferencias sobre una base comercial y respeten el principio de la competencia leal, de conformidad con la resolución sobre las compañías navieras no miembros de una conferencia aprobada por la Conferencia de Plenipotenciarios". La declaración confirma seguidamente la intención de dichas Partes Contratantes de actuar de conformidad con la mencionada resolución.

42. Otras dos Partes Contratantes, a saber, Bulgaria y Checoslovaquia, han hecho referencia a las compañías navieras no miembros de una conferencia con ocasión de la ratificación del Código. Con arreglo a su declaración, Bulgaria "entiende que las disposiciones de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas no regulan las actividades de las compañías navieras no miembros de una conferencia", mientras que Checoslovaquia declaró que "la eventual reglamentación unilateral de la actividad de las compañías no miembros de una conferencia por la legislación de un Estado sería considerada... incompatible con los principales objetivos y principios de la Convención y no sería reconocida como válida"

43. En el capítulo III se examina la cuestión de las compañías navieras no miembros de una conferencia y el Código, en particular las consecuencias y la interpretación de la resolución N° 2 y el concepto de "competencia leal sobre una base comercial".

Capítulo III

EL CODIGO Y LAS COMPAÑIAS NAVIERAS NO MIEMBROS
DE UNA CONFERENCIA

44. Si bien el Código tenía por objeto regular sólo las conferencias marítimas, su artículo 8 se refiere explícitamente al derecho de los usuarios a utilizar compañías no miembros de una conferencia. Además, el artículo 18 prohíbe expresamente a los miembros de una conferencia la utilización de buques de lucha "para excluir, impedir o reducir la competencia eliminando de dicho tráfico a una compañía no miembro de esa conferencia".

45. En lo que se refiere a la posición de las compañías no afiliadas a una conferencia respecto del Código, la Conferencia de Plenipotenciarios aprobó la resolución 2 sobre las compañías navieras no miembros de una conferencia, que dice lo siguiente:

"2. Compañías navieras no miembros de una conferencia

La Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas,

Habiendo preparado la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas con miras a mejorar el sistema de estas conferencias,

Teniendo presente que la Convención es aplicable a las conferencias marítimas y a sus relaciones externas,

Resuelve que:

1. 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;

2. Las compañías navieras no miembros de una conferencia que compitan con ésta deben respetar el principio de la competencia leal sobre una base comercial;

3. En interés del desarrollo adecuado del servicio de transporte marítimo en líneas regulares, no debe impedirse que las compañías navieras no miembros de una conferencia operen mientras respeten el requisito establecido en el párrafo 2."

46. Conviene señalar que esta resolución no forma parte integrante de la Convención y, por consiguiente -hablando con propiedad-, no tiene carácter obligatorio en derecho internacional. Así pues, cabe que una Parte Contratante adopte medidas para regular las actividades de las compañías no miembros de una conferencia, si lo juzga oportuno, sin que ello sea incompatible con sus obligaciones en virtud del Código. En realidad, puede muy bien resultar necesario incluso para que las compañías no miembros de una conferencia respeten el principio de "competencia leal sobre una base comercial" que sus actividades estén sujetas a la correspondiente reglamentación.

47. El Grupo de los 77 apoyó la resolución 2 de la Conferencia "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". El portavoz del Grupo de los 77 que hizo esta declaración al concluir la Conferencia de Plenipotenciarios prosiguió diciendo:

"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 de acción para obrar convenientemente en pro del interés nacional. Nuestros gobiernos tendrán también plena libertad de acción para asegurar que las compañías no miembros de una conferencia funcionen sobre una base comercial respetando el principio de la competencia leal con las compañías navieras miembros de conferencias" 10/.

Por lo que respecta a las compañías no miembros de una conferencia, los gobiernos de los países en desarrollo quizá deseen guiarse por la resolución 2 de la Conferencia de Plenipotenciarios, sobre las compañías navieras no miembros de una conferencia, con la reserva de las observaciones finales del portavoz del Grupo de los 77.

48. A este respecto, es preciso examinar más a fondo el principio de las operaciones realizadas "sobre una base comercial respetando el principio de la competencia leal con las compañías navieras miembros de conferencias". El hecho de que un armador independiente compita o no con una conferencia depende de dos factores, a saber:

El tipo de servicio ofrecido;

El tipo de carga transportada.

49. El Código no define lo que se entiende por servicio de línea regular, pero las características esenciales de un servicio de esta índole (definido ampliamente para incluir el transporte multimodal) reconocidas generalmente son los horarios de salidas fijos entre los puertos habituales u otras terminales fijas que se anuncian con antelación. Así pues, probablemente habría acuerdo general en asignar al servicio de línea regular las funciones siguientes:

Prestar servicio en una ruta marítima determinada con la regularidad y la frecuencia que los usuarios necesitan para el ejercicio de sus operaciones comerciales ordinarias;

Prestar servicio a los usuarios que realizan pocas y frecuentes expediciones o que expiden productos que no bastan por sí solos para llenar un buque;

Prestar servicio a los usuarios que desean poder comprar o vender cantidades grandes o pequeñas a sabiendas de que existe un servicio de transporte marítimo;

Proporcionar espacio suficiente para el transporte de una variedad de cargas, secas o líquidas, sucias o limpias, minerales o vegetales, a temperatura ordinaria o refrigeradas o congeladas;

Prestar el tipo de transporte marítimo o transporte multimodal que mejor se adapte a las necesidades de los comerciantes y los productos en las rutas servidas; y

Aceptar, cuando lo requiera la ley o la costumbre, las obligaciones de porteador público o, donde no existan tales obligaciones, satisfacer no obstante las expectativas generales de que, al haber anunciado un viaje y unas escalas en determinados puertos, toda la carga ofrecida se aceptará con arreglo al principio de la estricta precedencia, sea o no atractiva para el porteador.

50. El Código no define la carga tipo de línea regular. Esta suele estar constituida por bultos, y lo que cuenta no es tanto el tipo de producto como la forma en que está embalado el envío. Varios productos, por ejemplo el yute, la madera, los cereales y el aceite de palma, pueden expedirse en paquetes o contenedores en buques de línea regular como carga de línea regular, pero también pueden ser expedidos a granel en cargamentos completos o parciales como cargas que no son de línea regular.

51. En los casos en que un armador no afiliado a una conferencia desempeña todas las funciones de un servicio de línea regular, enumeradas en el anterior párrafo 49, puede ser considerado como un armador que, a primera vista, tiene derecho a la protección de la resolución sobre las compañías navieras no miembros de una conferencia. Si sólo cumple algunas funciones, la situación no estará tan clara y será preciso juzgarla según las circunstancias de cada caso.

52. Cabe que la competencia no sea leal y sobre una base comercial si el armador no afiliado a una conferencia:

Fija deliberadamente los fletes a un nivel que le produce pérdidas y que no puede mantener a largo plazo;

No acepta la obligación de proporcionar un servicio regular entre un número suficiente de puertos; o

Acepta sólo las cargas atractivas y deja que el transporte de las que lo son menos sea efectuado por la conferencia.

Estas tres condiciones para definir lo que no es competencia leal en un servicio de línea regular abarca los puntos fundamentales de la cuestión, aunque son condiciones mínimas, como se desprende de la enumeración de las funciones de un servicio de líneas regulares del párrafo 49.

53. Cuando una conferencia explota buques ineficientes o anticuados, las compañías independientes que empiezan a prestar servicios en ese tráfico pueden ofrecer fletes más bajos porque también sus costos son verdaderamente más bajos. Sería difícil calificar de desleal y no comercial ese tipo de competencia de una naviera independiente, que también reúne las condiciones indicadas en el párrafo 52.

54. Aunque el principio de la "competencia leal sobre una base comercial" puede parecer bastante claro en teoría, su aplicación práctica dista mucho de ser simple. Habrá forzosamente divergencias de opinión y será preciso juzgar cada caso según sus méritos. En realidad, el concepto de competencia leal probablemente ha evolucionado con el tiempo.

55. Si un armador no afiliado a una conferencia reúne las condiciones enumeradas en el párrafo 49 y, por lo tanto, puede ampararse en la resolución sobre las compañías navieras no miembros de una conferencia, el gobierno, a pesar de la importancia que atribuya a su compañía naviera nacional y al servicio de la conferencia, puede considerar que es más importante promover su comercio exterior y quizás prefiera autorizar tal competencia. Por el contrario, puede haber argumentos en favor de la protección de la compañía nacional y la conferencia si no hay motivo para pensar que la compañía independiente presta un servicio que podría seguir o seguiría prestando a largo plazo a fletes más bajos que los que ofrece la conferencia. En tal caso, el sacrificio de su compañía naviera nacional y de los servicios existentes de la conferencia para que sus usuarios obtengan un beneficio a corto plazo no sería económicamente justificable. En ambos casos, la decisión sería difícil, tanto más cuanto que no existe una verdadera base para juzgar las pretensiones y planes del armador independiente.

56. Sea como sea, los países en desarrollo quizás no estén dispuestos a aceptar el crecimiento ilimitado del tráfico de las compañías navieras independientes a costa de sus compañías nacionales. En lo que concierne a los países en desarrollo, uno de los objetivos principales del Código era garantizar a sus compañías nacionales una participación equitativa en la carga de líneas regulares generada por su comercio exterior. Como señaló el portavoz del Grupo de los 77 en sus observaciones finales, citadas en el párrafo 47, los países en desarrollo quizás no acepten una situación en la que puedan perder "lo que, tras grandes dificultades, tienen derecho a recibir con arreglo al Código de Conducta respecto de la participación en el tráfico". Teniendo en cuenta los intereses económicos estratégicos a largo plazo de cada país, muchos gobiernos tal vez deseen conservar un nivel mínimo de participación de sus compañías navieras nacionales en sus tráficos de líneas regulares.

57. Por otra parte, la sustitución de las conferencias marítimas, en las que las compañías navieras nacionales en ambos extremos de una ruta desempeñan un papel esencial y que están sujetas a una normativa internacionalmente aceptada y enunciada en un Código, por armadores poco fiables y no probados o por unos pocos armadores monopolísticos que realizan operaciones a escala mundial (y poseen un poder monopolístico incluso mayor que el de las conferencias) sin estar sujetos a la disciplina de ninguna normativa impuesta unilateral o bilateralmente por los gobiernos o por un código internacional, puede no ser aceptable para la mayoría de los países, tanto desarrollados como en desarrollo.

58. Conviene señalar que podría haber diferencias de opinión entre las Partes Contratantes en ambos extremos de un tráfico de línea regular en cuanto a la necesidad y el modo de regular las actividades de los armadores independientes en el tráfico correspondiente así como en cuanto a lo que constituye "competencia leal sobre una base comercial". De ahí que cualquier medida unilateral adoptada por las Partes Contratantes con respecto a las compañías no miembros de una conferencia pueda dar pie a conflictos con las otras partes en su comercio. Por consiguiente, los gobiernos interesados en reglamentar las operaciones de los armadores independientes pueden encontrar útil celebrar conversaciones al respecto con las otras partes en su comercio a fin de llegar a soluciones mutuamente aceptables.

Capítulo IV

RESPONSABILIDAD DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS RESPECTO
DE LA APLICACION DEL CODIGO

59. La responsabilidad de velar por la aplicación efectiva de las disposiciones del Código recae en una importante medida en las conferencias mismas. En realidad, un gran número de disposiciones del Código están expresamente dirigidas a las conferencias, que son el sujeto de la obligación enunciada en la disposición. En muchas otras disposiciones, la responsabilidad de la conferencia está implícita. Los gobiernos desearán sin duda velar por que el comportamiento de las conferencias se ajuste a lo dispuesto en las normas aplicables del Código, pero las conferencias mismas están obligadas a velar por que se adopten en su ámbito las disposiciones estructurales prescritas y se establezcan las relaciones necesarias entre la conferencia y los usuarios, las organizaciones de usuarios y los gobiernos, así como que éstas se desarrollen de conformidad con lo dispuesto en el Código.

60. El artículo 22 dispone que los "acuerdos de conferencia, los acuerdos de participación en el tráfico y los acuerdos de lealtad se ajustarán a los requisitos pertinentes del presente Código y podrán incluir cualesquiera otras disposiciones que se convengan y que no sean incompatibles con el presente Código". Es necesario que los acuerdos de conferencia establezcan las estructuras administrativas requeridas para la aplicación de las disposiciones del Código o remitan a documentos anexos concretos en los que se expongan detalladamente los procedimientos. Este último método es preferible puesto que el acuerdo de conferencia es un documento básico que no debe estar sujeto a cambios más que de cuando en cuando, mientras que los procedimientos administrativos tienen que evolucionar con arreglo a las circunstancias cambiantes.

61. Las cuestiones que es necesario regular en acuerdos de conferencia se examinan con más detalle en la Segunda Parte, que versa sobre la aplicación de disposiciones concretas del Código, y en el capítulo XVII se incluye una relación de las materias que deben figurar en los acuerdos de conferencia.

62. La estructura administrativa interna de una conferencia necesitaría, para estar plenamente en conformidad con el Código, abarcar muchos aspectos, en particular:

Los procedimientos de adopción de decisiones;

El ingreso de nuevas compañías, especialmente compañías de terceros países;

La participación en la carga;

Los aumentos de fletes, las solicitudes de fijación de fletes especiales y las peticiones de fletes de promoción;

La celebración de consultas;

La difusión de información;

Un sistema eficaz de régimen interno; y

El establecimiento de un procedimiento de recurso independiente.

Quizá sea necesario que la conferencia de que se trate revise los métodos existentes relativos a estas cuestiones a fin de lograr una efectiva aplicación del Código en un tráfico determinado. La necesidad de transparencia y coherencia exigirá que se adopten procedimientos administrativos bastante formales.

63. Es particularmente importante que las estructuras administrativas de la conferencia satisfagan varios criterios, en particular:

La estructura debe ser adecuada para aplicar los procedimientos del Código, dentro de los plazos fijados por éste, a menos que se hayan acordado otros procedimientos y plazos que no estén en contradicción con disposiciones concretas del Código;

Los procedimientos administrativos que han de seguirse en cada caso deben estar claramente definidos y a disposición de todas las partes interesadas en forma documental;

Los procedimientos deben incluir detalles de la información necesaria para que sea posible adoptar decisiones sobre cuestiones tales como el ingreso de las compañías de terceros países y las solicitudes de fletes especiales y de promoción;

La organización, es decir, la determinación de qué persona o qué comité dentro de la conferencia ha de asumir tareas concretas, tiene que estar claramente definida, aunque, como disposición interna de la conferencia, no sea necesario darle publicidad; y

Deben establecerse claramente los procedimientos de recurso, independientes de la conferencia y exteriores a ésta, para el caso de controversia.

64. Los procedimientos administrativos tienen que abarcar los diversos tipos de relaciones creados por las operaciones de la conferencia. Las normas deben comprender la detección de las prácticas abusivas y las violaciones de las normas. En la medida en que las partes de que se trate sean miembros de la conferencia, los procedimientos del régimen interno de ésta y la imposición de sanciones puede ser generalmente satisfactoria, con sujeción a las disposiciones de las salvaguardias enunciadas en el artículo 5 del Código. No obstante, en las relaciones entre las conferencias y los terceros, especialmente los usuarios, sería necesario poder recurrir a un procedimiento independiente para la solución de las controversias. Incluso en el ámbito de una conferencia pueden surgir controversias entre compañías miembros que necesiten ser resueltas fuera del marco de la conferencia de que se trate. Para hacer frente a estas situaciones, el Código establece un mecanismo de solución de controversias que se examina en el capítulo siguiente.

Capítulo V

SOLUCION DE CONTROVERSIAS EN EL MARCO DEL CODIGO

65. El arbitraje y la conciliación son los métodos tradicionalmente utilizados en el sector marítimo para resolver las controversias y, en general, han funcionado con eficacia. En el arbitraje, un árbitro único o un tribunal compuesto normalmente por tres árbitros dicta una resolución que las partes en la controversia tienen que haberse comprometido de antemano a aceptar. En la conciliación, el amigable componedor o los amigables componedores tratan de llegar a una solución de transacción aceptable para ambas partes. La característica fundamental de ambos sistemas es la confianza en la independencia y la integridad del árbitro o los árbitros, o del amigable componedor o los amigables componedores.

66. Sin embargo, las conferencias marítimas no han utilizado generalmente procedimientos de solución independientes. Con ocasión de los debates que llevaron a la elaboración y adopción del Código, los países en desarrollo expresaron la opinión de que un sistema independiente de solución de controversias era fundamentalmente necesario, ya que la falta de tales procedimientos constituía una grave desventaja para los usuarios de los servicios de las conferencias.

A. Conciliación internacional obligatoria

67. El objeto de una de las transacciones del Código fue el establecimiento del sistema de conciliación internacional obligatoria, cuya estructura figura en los artículos 23 a 45. La finalidad de la conciliación es llegar a una solución amistosa de la controversia gracias a las recomendaciones formuladas por amigables componedores independientes.

68. El Código establece que las disposiciones para la solución de las controversias "se aplicarán cuando surja una controversia... entre las partes siguientes:

- a) Una conferencia y una compañía naviera;
- b) Las compañías navieras miembros de una conferencia;
- c) Una conferencia o una de sus compañías navieras miembros y una organización de usuarios, representantes de usuarios o usuarios; y
- d) Dos o mas conferencias." (párrafo 1 del artículo 23).

69. Las controversias entre las partes mencionadas relativas a:

- "a) La denegación del ingreso de una compañía naviera nacional en una conferencia que sirva al comercio exterior del país de esa compañía naviera;
- b) La denegación del ingreso de una compañía naviera de un tercer país en una conferencia;
- c) La expulsión de una compañía naviera de una conferencia;

- d) La incompatibilidad de un acuerdo de conferencia con el presente Código;
- e) Un aumento general de los fletes;
- f) Los recargos;
- g) Las modificaciones de los fletes o la imposición de un factor de ajuste de las monedas con motivo de variaciones en el tipo de cambio;
- h) La participación en el tráfico;
- i) La forma y las estipulaciones de los acuerdos de lealtad propuestos, que no se hayan resuelto mediante un intercambio de opiniones o negociaciones directas se someterán, a petición de cualquiera de las partes en la controversia, a conciliación internacional obligatoria...". (párrafo 4 del artículo 23).

70. Las controversias tienen que someterse a conciliación internacional obligatoria estrictamente dentro de los plazos fijados en el artículo 24 del Código. Esos plazos son:

En las controversias relativas a la calidad de miembro de una conferencia: dentro de los 60 días a contar de la fecha en que el solicitante haya tenido noticia de la decisión de la conferencia y de las razones en que ésta se basa (apartado a) del párrafo 2 del artículo 24);

En las controversias relativas a los aumentos generales de los fletes: la fecha en que expira el plazo de la notificación que ha de hacer la conferencia (apartado b) del párrafo 2 del artículo 24);

En las controversias relativas a los recargos: treinta días después de haberse recibido la notificación o, cuando no se haya hecho ninguna notificación, dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que el recargo haya entrado en vigor (apartado c) del párrafo 2 del artículo 24);

En las controversias relativas a modificaciones de los fletes o a la aplicación de un factor de ajuste de las monedas con motivo de variaciones en el tipo de cambio: cinco días después de la fecha en que expire de plazo de 15 días a contar de la fecha en que se anuncia la intención de aplicar un recargo por ajuste de las monedas o efectuar una modificación de los fletes (apartado d) del párrafo 2 del artículo 24);

La conciliación en otras controversias podrá solicitarse en cualquier momento (párrafo 4 del artículo 24);

Los plazos especificados en el párrafo 2 del artículo 24 (antes señalados) podrán prorrogarse por acuerdo entre las partes.

71. Si las partes en una controversia sometida a conciliación internacional obligatoria aceptan la recomendación de los amigables componedores, tal recomendación "constituirá la solución definitiva" de la controversia "salvo en la medida en que la recomendación no sea reconocida ni ejecutada conforme a lo dispuesto en el artículo 39" (párrafo 1 del artículo 38). Sin embargo, a

tenor de lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 40, una parte en una controversia puede no aceptar la recomendación de los amigables componedores. El párrafo 3 del artículo 40 dispone asimismo que "cada parte podrá publicar la recomendación y los motivos de la misma, así como su propio rechazo y las razones en que se basa". Conviene señalar que la conciliación internacional obligatoria no afecta al derecho de la parte ofendida a utilizar cualquier otra vía de recurso a su disposición en caso de que la conciliación no lleve a una solución aceptada de la controversia.

72. Para que las partes interesadas puedan recurrir a la conciliación internacional obligatoria y para que sea posible la ejecución de las recomendaciones resultantes de la conciliación internacional obligatoria, cada Parte Contratante debe adoptar las disposiciones apropiadas en su legislación nacional. Tales medidas se examinan en los párrafos 125 a 131 del capítulo VIII.

B. Otros procedimientos de solución de controversias

73. La conciliación internacional obligatoria no es el único procedimiento que se sugiere en el Código; en realidad, la conciliación internacional obligatoria debe considerarse como parte de un proceso y como un posible tribunal de última instancia. El Código deja esto bien sentado de diversas maneras. Por ejemplo:

Las partes en una controversia procurarán ante todo resolverla mediante un intercambio de opiniones o negociaciones directas (párrafo 3 del artículo 23);

Cuando el intercambio de opiniones o las negociaciones directas no hayan dado lugar a una solución mutuamente satisfactoria, la controversia podrá someterse a conciliación internacional obligatoria a petición de cualquiera de las partes (párrafo 4 del artículo 23);

Cuando las partes hayan acordado que las controversias se resuelvan por otros medios, podrá recurrirse al procedimiento previsto en su acuerdo (párrafo 1 del artículo 25), a menos que la legislación, las normas o los reglamentos nacionales priven a los usuarios de esta libertad de elección (párrafo 2 del artículo 25);

Las partes de una controversia podrán en cualquier momento adoptar de común acuerdo la decisión de recurrir a un procedimiento diferente para la solución de sus controversias (párrafo 4 del artículo 31); y

Las controversias entre partes del mismo país se resolverán en el marco de la jurisdicción nacional, "a menos que ello cree serias dificultades para la aplicación de las disposiciones del presente Código" (párrafo 2 del artículo 23).

74. Así pues, los procedimientos establecidos en el Código no son rígidos y la utilización de la conciliación internacional obligatoria debe considerarse como un último recurso para cuando haya fallado todo lo demás. Los países en desarrollo deben tratar de establecer mediante consultas con las conferencias una estructura de examen independiente de las decisiones de la conferencia y de conciliación local de las controversias, según convenga, para disponer de

otros procedimientos, exteriores a la conferencia, como medida previa antes de estudiar la posibilidad de recurrir a la conciliación internacional obligatoria. En la Segunda Parte se examinan casos concretos de la necesidad de tales estructuras.

75. En ciertos casos, quizá sea deseable que las Partes Contratantes interesadas celebren consultas entre sí con las partes comerciales de que se trate a fin de aclarar las cuestiones y contribuir a resolver las controversias.

Capítulo VI

FUNCION DEL GOBIERNO COMO AUTORIDAD COMPETENTE SEGUN EL CODIGO

76. Incumbe precisamente a los gobiernos de los Estados que son Partes Contratantes adoptar las medidas legislativas u otras medidas que sean necesarias para aplicar la Convención, a tenor de lo dispuesto en el artículo 47 del Código. Esas medidas se analizan en el capítulo VIII. El Código también establece que una autoridad competente desempeñará ciertas funciones en aplicación de las disposiciones del Código. En este capítulo se examina la función del gobierno como autoridad competente.

77. El Código da la siguiente definición de autoridad competente: "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". De esa definición se desprende claramente que la autoridad competente puede ser el gobierno mismo en su totalidad, un órgano autorizado del gobierno o cualquier organismo designado como tal. El Código parece permitir todas esas posibilidades.

78. Es evidente, especialmente si se tiene en cuenta la definición de organización de usuarios, que el Código no considera autoridad competente a un consejo de usuarios. Para evitar cualquier problema de interpretación, los gobiernos deben velar por que, cualquiera que sea su forma jurídica exacta, los consejos de usuarios no sean designados como autoridad competente ni se les confiera ninguna de las funciones de la autoridad competente.

79. En el capítulo primero del Código se indican dos de las funciones de la autoridad competente. En primer lugar, la definición de compañía naviera nacional incluye el reconocimiento por "una autoridad competente" como criterio para determinar si una compañía naviera es o no una compañía naviera nacional. En segundo lugar, en la definición de organización de usuarios se establece el reconocimiento por una autoridad competente, si así lo desea esa autoridad. Esas dos funciones se examinan más a fondo en el capítulo VIII.

80. En el cuerpo mismo del Código figuran diversas disposiciones relativas a la función de las autoridades competentes. Las autoridades competentes, si así lo desean o se les pide, según el caso, podrán:

Exponer sus puntos de vista sobre el ingreso en la conferencia de una nueva compañía miembro a fin de que sean tenidos en cuenta (párrafo 5 del artículo primero);

Conjuntamente con las autoridades competentes del país situado en el otro extremo del tráfico, conocer del asunto del desacuerdo entre sus grupos de compañías navieras y exponer sus puntos de vista a las partes interesadas para que los examinen (párrafo 14 del artículo 2);

Recibir de las conferencias informes sobre las medidas adoptadas en relación con las reclamaciones por prácticas abusivas o violatorias del acuerdo, o ambas, sin mencionar los nombres de las partes interesadas (apartado c) del párrafo 1 del artículo 5);

Recibir copia de los acuerdos de conferencia, acuerdos de distribución del tráfico u otros acuerdos de distribución de derechos de escalas y de salidas, así como de otros documentos relacionados con ellos (artículo 6);

Solicitar información, copias de los informes anuales de la conferencia y notificación de la medida que se proponga adoptar la conferencia (artículo 10; párrafo 1 del artículo 14; párrafo 4 del artículo 15);

Participar plenamente en las consultas entre conferencias y usuarios, aunque sin intervenir en la adopción de decisiones (párrafo 1 del artículo 11); y

Participar en el procedimiento de conciliación para apoyar a una parte que sea nacional de esa Parte Contratante, para apoyar a una parte que tenga una controversia relacionada con el comercio exterior de esa Parte Contratante o actuar como observadora en ese procedimiento (artículo 28).

81. La autoridad competente, aunque no tenga asignada una función de adopción de decisiones en las consultas entre usuarios y conferencias, al participar en tales consultas puede, a causa de su posición, desempeñar un papel eficaz en la formulación de las conclusiones de las consultas. La autoridad competente también puede influir en la política de las conferencias por medio de sus compañías navieras nacionales, especialmente cuando éstas son de propiedad del Estado. Hay que señalar además que, en muchos países en desarrollo, la capacidad de las organizaciones de usuarios para realizar consultas eficaces depende del apoyo técnico que les presten los organismos oficiales encargados de los estudios sobre fletes y transporte marítimo.

82. Es digno de mención el hecho de que, en el decenio transcurrido entre la adopción del Código en 1974 y su entrada en vigor en 1983, muchos países en desarrollo instituyeron procedimientos y prácticas para celebrar consultas directas entre gobiernos y conferencias sobre cuestiones de fletes. Tales procedimientos y prácticas han sido aceptados en su mayoría por las conferencias marítimas. Un planteamiento pragmático sería que las conferencias continuaran desarrollando sus actividades en el ámbito de tales prácticas adoptadas de común acuerdo.

A. Consultas periódicas con las conferencias

83. Además de adoptar, como está prescrito, las medidas legislativas que sean necesarias para la aplicación del Código en los tráficos con otras Partes Contratantes, según se ha indicado en el párrafo 76 del presente capítulo y se examina en el capítulo VIII, las autoridades competentes pueden invitar a las conferencias interesadas a informarles de las medidas que adoptan para cumplir las disposiciones del Código. El gobierno, si considera que tales medidas no son totalmente satisfactorias, puede invitar a la conferencia de que se trate a celebrar consultas con él a este respecto. Sería deseable asociar a las organizaciones de usuarios a tales consultas. También puede ser deseable consultar a las autoridades competentes de las otras partes en el tráfico a fin de llegar a posiciones comunes sobre la interpretación y aplicación de las disposiciones del Código.

84. En realidad, quizás sea deseable que los gobiernos y las conferencias celebren consultas periódicas sobre la aplicación del Código en los tráficos de la conferencia de que se trate. Puede considerarse que tales consultas periódicas están comprendidas en las "otras medidas que sean necesarias para aplicar la presente Convención" que las Partes Contratantes están obligadas a adoptar de conformidad con el artículo 47 del Código. Las consultas periódicas también pueden ser pertinentes para los gobiernos que deseen cerciorarse de que los "acuerdos de conferencia, los acuerdos de participación en el tráfico y los acuerdos de lealtad [se ajustan] a los requisitos pertinentes del presente Código" (artículo 22).

85. Si las conferencias aceptan cooperar con los gobiernos en tales consultas, las Partes Contratantes quizás se contenten con elaborar las leyes nacionales de aplicación, ocupándose sólo de los principios básicos y dejando que las modalidades concretas sean determinadas de común acuerdo por las partes interesadas. Por el contrario, si las conferencias no cooperan con los gobiernos, las Partes Contratantes pueden tratar de proteger su interés nacional adoptando leyes de aplicación detalladas que pueden dejar poco margen a la flexibilidad y la transacción. No hay duda de que el primer camino es el mejor. La mejor manera de encontrar soluciones para los problemas de aplicación es mediante las consultas y la negociación.

86. Entre las peticiones concretas que las autoridades competentes, para facilitar su función de vigilancia, pueden dirigir a las conferencias y que es poco probable que tropiecen con la oposición de éstas, figuran las siguientes:

Inclusión permanente en la lista de distribución de documentos que el Código dispone que se proporcionen a quienes los soliciten;

Inclusión de las autoridades competentes entre los que tienen derecho a solicitar que se les comuniquen las tarifas de fletes;

Inclusión de las autoridades competentes entre los organismos facultados para pedir consultas en relación con un aumento general de los fletes; e

Inclusión de las autoridades competentes entre los destinatarios de las notificaciones de imposición de recargos y factores de ajuste de las monedas.

Estos aspectos son aún más importantes en los países en que los consejos nacionales de usuarios no tienen mucha fuerza, en los cuales contribuirán a reforzar la posición de las organizaciones nacionales de usuarios frente a las conferencias.

87. En la Segunda Parte se examinan varias otras cuestiones que pueden tratarse en las consultas periódicas, y en el capítulo XVII figura una lista de esos temas.

Capítulo VII

COOPERACION REGIONAL EN LA APLICACION DEL CODIGO

88. Nunca se insistirá bastante en la importancia de la cooperación regional y subregional entre países en desarrollo para la elaboración de políticas comunes y posiciones comunes de negociación en las cuestiones relacionadas con el Código. Aunque el Código incluye sólo una referencia concreta a la cooperación regional, el alcance efectivo de tal cooperación es amplio y abarca los acuerdos de cooperación entre compañías navieras nacionales y entre organizaciones de usuarios, y debería incluir también a los gobiernos.

89. Dicha referencia concreta figura en el párrafo 8 del artículo 2 del Código, que dispone que las compañías navieras nacionales de una región miembros de una conferencia situadas en un extremo del tráfico cubierto por esa conferencia podrán redistribuir entre sí, de común acuerdo, los porcentajes de participación en el tráfico que les hayan sido asignados. A tenor de esta disposición, en el marco de las conferencias que abarcan varios países en cada extremo de la ruta, se pueden racionalizar los servicios mediante la redistribución de los porcentajes de participación en el tráfico entre las compañías nacionales en un extremo de la ruta. Quizá sea necesario tener en cuenta en esa redistribución, en particular, los intereses y problemas especiales de las compañías navieras nacionales de los países sin litoral. Tales acuerdos de redistribución contribuirían a mejorar la viabilidad económica de todas las compañías interesadas y es especialmente importante en el contexto del aumento de la escala de las operaciones de transporte marítimo resultante de la contenedorización.

90. La introducción de buques portacontenedores celulares en un tráfico suele acarrear grandes dificultades para los países en desarrollo a causa del gran tonelaje y elevado costo de los buques que necesitan las operaciones para ser comercialmente viables. Una solución del problema de las economías de escala que requiere la viabilidad de la explotación de buques portacontenedores sería que las compañías nacionales de varios países en un extremo del tráfico cooperasen en la adquisición o el fletamento de uno o varios buques portacontenedores y los explotaran en régimen de consorcio.

91. La cooperación, al permitir la racionalización de los servicios y de los puertos de carga y descarga, puede suponer una mejora de los coeficientes de carga, una aceleración de los tiempos de rotación y, en general, unos servicios más eficientes y lucrativos. La cooperación regional entre compañías navieras nacionales para el uso de agencias comunes en ambos extremos de un tráfico también puede resultar en importantes economías de explotación.

92. Por lo que respecta a las consultas entre usuarios y conferencias, se puede examinar asimismo la posibilidad de que los consejos de usuarios de países vecinos adopten un planteamiento común. Es probable que las consultas sobre fletes de ámbito regional sean más eficaces que las celebradas en el ámbito nacional. Las organizaciones de usuarios de muchos países en desarrollo son pequeñas y, por separado, su poder de negociación o influencia frente a las conferencias no es muy grande. La experiencia de agrupaciones

subregionales como la Federación de Consejos de Usuarios de la ASEAN, la Conferencia Ministerial de Africa Central y Occidental sobre Transporte Marítimo y el Comité Permanente Intergubernamental sobre Transporte Marítimo de ciertos Gobiernos de Africa Oriental pone de manifiesto cómo los países en desarrollo pueden negociar colectivamente con las conferencias.

93. Cuando la cooperación regional entre organizaciones de usuarios se base en la zona de la conferencia, las necesidades de datos serán las mismas en muchos casos para todos los países. Esto apunta a la posibilidad de reducir costos mediante la centralización de la reunión y elaboración de datos en una dependencia regional de estudios de fletes. Las consultas regionales requieren una información regional, ya que todos los que se encuentran del lado de los países en desarrollo en la mesa de negociación deben contar con la misma información.

94. Debe hacerse hincapié en la necesidad de buscar soluciones mediante un diálogo constructivo en colaboración con las conferencias, y no enfrentándose con ellas. Si se consigue que reine ese espíritu, las conferencias normalmente acogerán con satisfacción, por estimar que redundará en su propio interés, la celebración de consultas de carácter regional, en vez de tratar individualmente con múltiples intereses nacionales a veces contradictorios.

95. Para la eficaz aplicación del Código a los servicios de las conferencias marítimas, la región geográfica apropiada para la cooperación sería la zona cubierta por la conferencia. En algunos casos quizás sea útil plantear a la conferencia la posibilidad de ampliar la zona a fin de compaginarla mejor con las realidades económicas o políticas y aumentar así el ámbito de cooperación regional. Puede ocurrir incluso que las zonas de las conferencias, que son a menudo herencia del pasado, estén estructuradas con arreglo a los antiguos lazos políticos o coloniales y que no representen las mejores zonas posibles desde el punto de vista de la eficiencia económica. Ciertas compañías con intereses creados tal vez se resistan a esos cambios dirigidos a la racionalización de los servicios, pero si los países en desarrollo interesados demuestran de manera suficiente su unidad y determinación, esa resistencia podrá ser vencida finalmente.

96. No hay que pasar por alto las dificultades reales de instituir una cooperación regional. Cada acto de cooperación exige que los que la aceptan estén dispuestos a mostrarse transigentes y a ceder una parcela de su soberanía en la esfera de la cooperación. Esto raramente es fácil. Es importante, por consiguiente, que al iniciar un plan de cooperación regional las partes interesadas moderen su ambición y traten al principio de abarcar solamente unas pocas esferas determinadas para sentar las bases de una cooperación ampliada posterior. Un exceso de entusiasmo al principio suele abocar al fracaso, con la consiguiente dificultad de replegarse a un programa de cooperación más modesto que, de haberse adoptado al principio, habría sido plenamente realizable.

Capítulo VIII

MEDIDAS LEGISLATIVAS Y OTRAS MEDIDAS QUE ES PRECISO QUE ADOPTEN LAS PARTES CONTRATANTES PARA VELAR POR LA APLICACION DEL CODIGO

97. Las medidas legislativas que haya de adoptar una Parte Contratante para aplicar el Código dependerán de la legislación vigente, por una parte, y del sistema jurídico nacional, por otra. Por legislación vigente no se entiende sólo la que concierne directamente a las cuestiones de transporte marítimo. En el caso del Código puede incluir la legislación relativa a la competencia y las prácticas restrictivas, por ejemplo, y al derecho mercantil en general.

98. Este capítulo versa sobre las necesidades concretas que se han podido determinar. Comprende cuestiones que pueden ser objeto de medidas legislativas o resueltas de otro modo. Incumbirá a cada Parte Contratante decidir hasta qué punto desea promulgar leyes nacionales o resolver las cuestiones de otro modo.

99. La disposición básica del Código sobre las medidas legislativas necesarias es el artículo 47, que dice: "Cada Parte Contratante adoptará las medidas legislativas u otras medidas que sean necesarias para aplicar la presente Convención". Esto significa claramente que cada Parte Contratante adoptará las medidas legislativas, administrativas o judiciales que sean necesarias para aplicar el Código. Los gobiernos de las Partes Contratantes tienen la obligación de adoptar las medidas necesarias para que las partes interesadas puedan actuar en el marco del Código. Esas medidas comprenden, en particular, la promulgación de nuevas leyes o la modificación de las existentes para incorporar las disposiciones del Código al ordenamiento jurídico interno y velar por que los órganos ejecutivo y judicial posean las facultades requeridas para la aplicación del Código.

100. Será preciso abrogar o modificar las leyes vigentes que sean incompatibles con el Código o establecer que éste prevalece sobre tales leyes. Análogamente, los acuerdos bilaterales intergubernamentales que estén en contradicción con el Código deben ser modificados o denunciados, de conformidad con el derecho internacional público, a menos que se hayan hecho a este respecto reservas expresas 11/. Corresponde a cada Parte Contratante decidir el carácter de la legislación de aplicación. Se puede optar entre una ley de carácter general, que enuncie sólo los principios generales que pueden ser aplicados mediante reglamentos, según convenga, a las situaciones particulares, o una ley más desarrollada que enuncie disposiciones detalladas. Esto dependerá, en parte, del ordenamiento jurídico nacional y la tradición jurídica de cada Parte Contratante.

101. Es necesario tener presente, a este respecto, que es probable que haya una considerable diversidad entre los tráficos de conferencia a los que se aplica el Código, lo que exigirá un planteamiento flexible de tal aplicación. Los redactores del Código entendieron que era necesaria cierta flexibilidad, que supieron incorporar al Código de muy diversas maneras. Las Partes Contratantes deben evitar imponer, mediante su legislación una estructura rígida que no permita la existencia de variaciones entre los tráficos de conferencia ni la posibilidad de adaptar la aplicación del Código a esas variaciones a fin de obtener de él las máximas ventajas.

102. A continuación figura una lista de temas que quizás tengan que ser objeto de medidas nacionales de carácter legislativo o de otra índole:

Ambito de aplicación de la Convención;

Designación de la autoridad o las autoridades competentes;

Designación de las compañías navieras nacionales;

Reconocimiento de los usuarios y las organizaciones de usuarios;

Disposición sobre la presentación a la autoridad competente de todos los acuerdos mencionados en el artículo 6 del Código;

Presentación de los informes anuales;

Reconocimiento de la capacidad jurídica de las conferencias y las organizaciones de usuarios a efectos de la solución de controversias;

Primacía del procedimiento de conciliación sobre los mecanismos procesales disponibles en el ordenamiento jurídico interno;

La ejecución de las decisiones de los amigables compondores en caso de controversias sometidas a conciliación internacional obligatoria;

Mecanismo nacional de solución de controversia;

Designación de representantes locales por las conferencias;

Disposición sobre la aplicación de las enmiendas a la Convención de conformidad con los artículos 51 y 52;

Disposición sobre la propuesta de personas para integrar la lista de amigables compondores.

A. Ambito de aplicación de la Convención

103. Como se ha dicho en el capítulo I, la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas no incluye disposiciones concretas por las que se delimite el ámbito de aplicación del Código, por lo que cabe que las Partes Contratantes deseen definirlo por ley. Conviene señalar a este respecto, según se mencionó en el capítulo I, que la aplicabilidad del Código se limitará a los tráficos de las conferencias que presten servicios en los territorios de las Partes Contratantes. Dentro de cualquier tráfico de tales conferencias, las disposiciones del Código se aplicarán a todas las partes comerciales interesadas, sea cual fuere su nacionalidad.

104. Las Partes Contratantes tal vez deseen incluir en su legislación nacional una definición de la expresión "conferencia marítima". Para ello deben guiarse por la siguiente definición de conferencia marítima establecida en el Código:

"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 o a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la prestación de servicios regulares."

Debe señalarse que todo acuerdo o arreglo concertado dentro de un grupo de dos o más empresas porteadoras navieras que satisfaga los criterios mínimos enunciados en esta definición constituirá una conferencia marítima a los efectos del Código, sea cual fuere su denominación. Se puede incluir una disposición para que la autoridad competente publique los nombres de las conferencias comprendidas en el ámbito del Código, en lo que concierne a cada Parte Contratante. Las Partes Contratantes tal vez deseen precisar asimismo los servicios multimodales prestados por conferencias marítimas que están comprendidos en el ámbito del Código.

105. Las reservas que las Partes Contratantes hayan hecho para limitar el ámbito de aplicación del Código podrán incluirse en la legislación nacional.

B. Designación de las autoridades competentes

106. El Código dispone que determinadas funciones deben ser desempeñadas por una autoridad competente del gobierno. Estas funciones de la autoridad competente se examinan en el capítulo VI. En el capítulo primero de la primera parte del Código se define la autoridad competente como "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".

107. Cabe señalar que la Parte Contratante es libre de designar más de una autoridad competente. La designación de más de una autoridad competente quizás resulte necesaria si las responsabilidades del gobierno en materia de transporte marítimo están distribuidas entre varios ministerios o departamentos de la administración, como sucede con frecuencia. Por ejemplo, la cuestión de las compañías navieras nacionales puede estar asignada al ministerio o departamento de transportes y comunicaciones y la cuestión de los consejos de usuarios al ministerio o departamento de comercio. Cuando se designe a más de una autoridad competente, debe indicarse claramente qué función o funciones específicas atribuidas a la autoridad competente por las disposiciones del Código están asignadas a cada una de las autoridades competentes designadas.

108. Además de asignar a las autoridades competentes funciones específicas conforme a lo prescrito en el Código, la legislación nacional puede autorizar a la autoridad competente o las autoridades competentes a que adopten las medidas administrativas necesarias para iniciar la aplicación del Código y llevarla a efecto.

C. Designación de las compañías navieras nacionales

109. El capítulo primero de la primera parte del Código da la siguiente definición de compañía naviera nacional:

"Una compañía naviera nacional de un determinado país es una empresa porteadora naviera cuya oficina principal de dirección y cuyo control efectivo se encuentran en ese país y que está reconocida como tal por una autoridad competente de ese país o conforme a las leyes de ese país.

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 tenga una participación sustancial de 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."

110. Según la precedente definición, las compañías nacionales pueden ser reconocidas como tales por una autoridad competente del país o de conformidad con las leyes de ese país. Los gobiernos de los países en desarrollo quizá deseen, por fundados motivos económicos, limitar el número de las compañías navieras nacionales reconocidas a los efectos del Código. Tales gobiernos pueden adoptar disposiciones sobre el reconocimiento de compañías navieras nacionales concretas por una autoridad competente de conformidad con determinados criterios.

111. Es deseable que las leyes o reglamentos nacionales establezcan claramente los criterios que deben cumplir las compañías navieras nacionales que soliciten su reconocimiento como tales. A este respecto, los gobiernos pueden considerar que los privilegios y derechos que se derivan de la designación como "compañía naviera nacional" deben ser compensados con las obligaciones correspondientes. Tales obligaciones pueden incluir condiciones relativas a la inscripción de los buques de la compañía bajo pabellón nacional y el enrolamiento de nacionales como hombres de mar a fin de ejercer verdaderamente el "control efectivo" mencionado en la definición 12/.

112. Además de los criterios para determinar si la oficina principal de dirección de la compañía y su control efectivo se encuentran en el país, el gobierno también puede establecer mediante reglamento las condiciones que juzgue pertinentes. Asimismo, pueden adoptarse disposiciones para incluir otras condiciones o suprimir las existentes en virtud de las disposiciones reglamentarias ulteriores adoptadas por una autoridad competente. Igualmente se pueden adoptar disposiciones sobre la publicación de la lista oficial de las compañías navieras nacionales reconocidas.

113. El reconocimiento de una compañía marítima nacional puede ser general para todas las conferencias marítimas que sirven el tráfico de una Parte Contratante y a la que se aplica el Código o puede ser especial para una o varias conferencias limitadas a una zona geográfica.

114. Una última observación que hay que tener en cuenta en relación con las compañías navieras nacionales es que la definición del Código se refiere específicamente a una "empresa porteadora naviera", aunque, de conformidad con el párrafo 2 del artículo primero, su flota puede incluir "buques fletados". En el contexto actual, en el que sólo grandes buques portacontenedores serían comercialmente viables en determinadas rutas, la compañía naviera nacional de un país puede llegar a la conclusión de que la opción comercialmente más

deseable sería funcionar exclusivamente como empresa fletadora de plazas de contenedores, fletando esas plazas en otras compañía o un consorcio de compañías. Los países que tomen en consideración esa posibilidad tal vez juzguen conveniente disponer expresamente en la legislación nacional que las compañías navieras que se limiten al fletamento de plazas de contenedores y no de buques completos podrán ser reconocidas como compañías navieras nacionales a los efectos del Código, aunque quizás sea necesario que la "autoridad competente" establezca ciertos criterios concretos. Las consultas y negociaciones con la conferencia o las conferencias correspondientes pueden permitir llegar a una solución aceptable a este respecto.

D. Reconocimiento de los usuarios y las organizaciones de usuarios

115. A tenor de lo dispuesto en el artículo 11, las organizaciones de usuarios, los representantes de los usuarios y, cuando sea factible, los usuarios tienen derecho a celebrar consultas con las conferencias sobre cuestiones de interés común.

116. Sin embargo, cuando varios organismos representativos de los usuarios, quizás organismos especializados que representan determinados grupos de productos, deseen participar en las consultas, y cuando usuarios individuales también deseen participar en ellas, puede plantearse la cuestión de la viabilidad. En tales supuestos, la viabilidad o no de las consultas con determinados organismos de usuarios o con usuarios individuales puede ser determinada unilateralmente por las conferencias. Con objeto de evitar esa determinación unilateral por las conferencias, la legislación nacional puede incluir disposiciones para que la autoridad competente de que se trate designe por reglamento las organizaciones de usuarios y los usuarios individuales que tendrán derecho a celebrar consultas con las conferencias. Se pueden establecer disposiciones administrativas para que la autoridad competente de que se trate pueda conciliar las divergencias que surjan entre los diferentes intereses de los usuarios.

117. Cuando se decida designar usuarios individuales y organismos representativos de los usuarios a los efectos de las consultas a tenor del artículo 11, los criterios que hayan de adoptarse para ello pueden ser establecidos por la autoridad competente en reglamentos elaborados con arreglo a la legislación nacional. En otro caso, la designación puede dejarse enteramente a discreción de la autoridad competente.

118. En los países en que los transitarios desempeñan una función importante en la agrupación de la carga o la manipulación de los envíos por cuenta de muchos pequeños cargadores, quizá sea necesario incluir en la legislación nacional una disposición para que esos transitarios tengan derecho a ser miembros de las organizaciones de usuarios y para que las asociaciones de transitarios tengan derecho a participar en las consultas con las conferencias marítimas.

119. En caso de que las organizaciones de usuarios de una subregión hayan establecido un organismo regional, como una federación de consejos de usuarios, a fin de celebrar consultas con las conferencias de ámbito regional, es conveniente incluir en la legislación nacional disposiciones para que las organizaciones nacionales de usuarios puedan delegar en esos organismos

regionales el derecho a actuar en su nombre en las consultas con las conferencias celebradas a tenor de lo dispuesto en el artículo 11 del Código y para que los acuerdos a que lleguen con las conferencias los organismos regionales sean obligatorios para las organizaciones nacionales de usuarios.

120. Análogamente, en caso necesario la legislación nacional debe disponer expresamente que los comités intergubernamentales regionales que representen a varios gobiernos puedan participar en las consultas de carácter regional con las conferencias.

E. Presentación de los acuerdos de conferencia
a las autoridades competentes

121. El artículo 6 del Código dispone que "todos los acuerdos de conferencia, acuerdos de distribución del tráfico y acuerdos de distribución de derechos de escalas y de salidas, así como sus modificaciones u otros documentos directamente relacionados con ellos y que los afecten, serán comunicados, previa solicitud, a las autoridades competentes de los países cuyo tráfico sirva la conferencia y de los países cuyas compañías navieras sean miembros de la conferencia". El contenido de los acuerdos de conferencia antes mencionados reflejará si las conferencias se ajustan o no a las disposiciones del Código (véase el artículo 22). Los gobiernos de las Partes Contratantes quizás desean cerciorarse de que tales acuerdos contienen todas las disposiciones necesarias para la aplicación efectiva del Código y no contienen cláusulas que estén en contradicción con sus disposiciones. Por consiguiente, la legislación nacional puede disponer expresamente que los acuerdos mencionados en el artículo 6 se presenten a las autoridades competentes, hayan sido o no solicitados. Por otra parte, la ley puede contener disposiciones por las que se establezca que las estipulaciones de los acuerdos de conferencia que no cumplan los requisitos de la Convención podrán ser declarados nulos y sin efecto en la medida en que sean incompatibles con el Código. Podrían aplicarse disposiciones similares a la participación en el tráfico y los acuerdos de lealtad.

122. Conviene señalar que el requisito de presentación obligatoria puede aplicarse sólo a las conferencias que sirvan el tráfico de una Parte Contratante. En el caso de que la compañía naviera de una Parte Contratante sea un tercer país miembro de una conferencia que sirva el comercio exterior entre otros dos países que sean Partes Contratantes, hay que tratar de llegar a un acuerdo con la conferencia interesada para presentarle periódicamente, si así se desea, los acuerdos de conferencia pertinentes.

F. Presentación de los informes anuales

123. El artículo 10 dispone que las conferencias proporcionen a las organizaciones de usuarios informes anuales de sus actividades. Esos informes anuales se presentarán a las autoridades competentes que lo soliciten de los países en cuyo tráfico preste servicios la conferencia interesada. Las Partes Contratantes quizás deseen hacer obligatoria la presentación de tales informes anuales a sus autoridades competentes.

124. El contenido de esos informes anuales debe ser objeto de un acuerdo entre las conferencias, las organizaciones de usuarios y las autoridades competentes respectivas, teniendo en cuenta las disposiciones del artículo 10 del Código.

G. Reconocimiento de la capacidad jurídica de las conferencias y las organizaciones de usuarios

125. El artículo 26 del Código dispone que las Partes Contratantes confieran a las conferencias y a las organizaciones de usuarios la capacidad jurídica necesaria para la aplicación de las disposiciones del Código relativas a la solución de las controversias. En particular, la legislación nacional debe disponer:

Que una conferencia o una organización de usuarios pueda incoar un procedimiento como parte o ser designada parte en un procedimiento a título colectivo;

Que toda notificación dirigida a una conferencia u organización de usuarios a título colectivo constituya también una notificación a cada miembro de esa conferencia u organización de usuarios.

126. Por lo que respecta a la capacidad jurídica de las organizaciones de usuarios, si éstas gozan ya de personalidad jurídica independiente no será necesario adoptar otras medidas. A no ser así, la legislación nacional debe contener disposiciones por las que se confiera expresamente a las organizaciones de usuarios la capacidad para ser parte en un proceso judicial. Quizás sea necesario incluir otras disposiciones que rijan la responsabilidad de los miembros de tales organizaciones por las obligaciones contraídas por la organización misma, en particular las costas a que pueda dar origen un proceso y el pago de las multas o penas pecuniarias impuestas.

127. Las conferencias marítimas, dada la forma en que suelen estar organizadas, normalmente no tendrán personalidad jurídica independiente. Por consiguiente, incumbe a las Partes Contratantes conferir, mediante su legislación nacional, capacidad jurídica a las conferencias que prestan servicios en los tráficos nacionales. Serán necesarias disposiciones análogas a las propuestas anteriormente con respecto a las organizaciones de usuarios para que las obligaciones jurídicas de las conferencias vinculen colectivamente a todas las compañías miembros de una conferencia. A los efectos de esta ley, se puede obligar a las conferencias que presten servicios en los tráficos entre la Parte Contratante y otras Partes Contratantes a que registren su nombre, dirección, la relación de sus miembros y los nombres de sus administradores con la autoridad competente de que se trate, disponiéndose además que ésta publique tal información.

H. Primacía del procedimiento de conciliación sobre los mecanismos procesales disponibles en el ordenamiento jurídico interno

128. El ordenamiento jurídico interno de la mayoría de países comprende mecanismos procesales para resolver los litigios entre las partes intervinientes en el comercio, aun en el caso de que una de ellas no sea nacional del país. El párrafo 3 del artículo 25 del Código dispone que la conciliación internacional obligatoria, si se recurre a ella, tendrá primacía sobre los mecanismos disponibles en el ordenamiento jurídico nacional. La legislación nacional debe establecer claramente tal primacía, a tenor de lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 25, e incluir disposiciones sobre la suspensión del procedimiento iniciado con arreglo a la legislación nacional cuando el demandado desee recurrir a la conciliación internacional

obligatoria. En caso de que la recomendación de los amigables componedores sea rechazada por una de las partes, quizás sea pertinente a veces poder recurrir de nuevo a los mecanismos procesales del ordenamiento jurídico interno, supuesto que puede preverse expresamente en la legislación.

129. Cuando los amigables componedores han hecho una recomendación para la solución de una controversia y esa recomendación ha sido aceptada por las partes interesadas, es necesario un procedimiento para la ejecución de dicha recomendación. La legislación nacional debe designar el tribunal u otra autoridad competente a la que se podrá acudir para la ejecución de una recomendación de esta índole. Los procedimientos que hayan de seguirse para esa solicitud pueden detallarse en la legislación o en reglamentos ulteriores de aplicación de la ley.

130. La legislación nacional debe contener disposiciones para que, cuando se dicte laudo de conciliación contra una conferencia, dicho laudo sea ejecutado contra todas las compañías de la conferencia proporcionalmente a su respectiva responsabilidad e independientemente de que cualquier compañía miembro concreta sea o no una entidad nacional de una Parte Contratante.

131. La ley debe incluir también disposiciones para que la recomendación de los amigables componedores no sea reconocida ni ejecutada por los tribunales si tal recomendación presenta cualquiera de los defectos legales mencionados en los apartados a) a d) del párrafo 2 del artículo 39, a saber, incapacidad, dolo, coacción, excepción de orden público o irregularidad en la designación de los amigables componedores o en el procedimiento de conciliación. Si la parte defectuosa de la recomendación puede separarse, a tenor de lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 39, se podrá reconocer y ejecutar el resto de la recomendación.

I. Mecanismo nacional de solución de controversias

132. El párrafo 2 del artículo 23 del Código dispone que las "controversias entre compañías navieras del mismo pabellón, así como las controversias entre organizaciones del mismo país, se resolverán en el marco de la jurisdicción nacional de ese país, a menos que ello cree serias dificultades para la aplicación de las disposiciones del presente Código".

133. Según el sistema jurídico de cada país, la Parte Contratante puede conceder a las compañías navieras, las organizaciones de usuarios y los usuarios el derecho de acceso a los tribunales nacionales para la solución de tales controversias. En la legislación nacional o ulteriores reglamentos se pueden establecer las clases de controversias que podrán someterse a los tribunales nacionales o a las autoridades competentes para su solución.

J. Representación local de las conferencias

134. El artículo 21 del Código dispone que las conferencias tendrán representantes locales en todos los países a que presten servicios, pero cuando ello no sea posible por razones prácticas podrán establecer una representación nacional. Como la existencia de un representante local de la conferencia contribuiría en gran medida a facilitar las consultas y mantener unas relaciones armoniosas entre usuarios y conferencias, las Partes Contratantes quizás deseen en ciertos casos establecer la obligatoriedad del nombramiento de representantes locales por las conferencias.

K. Enmiendas al Código de conformidad con los artículos 51 y 52

135. El artículo 51 dispone que las Partes Contratantes podrán proponer enmiendas al Código. Según el sistema jurídico de cada país, tal vez sea necesario presentar las enmiendas propuestas al órgano legislativo para su información o someterlas a su aprobación antes de que lleguen a ser obligatorias para la Parte Contratante. La legislación nacional debe disponer que las enmiendas propuestas sean examinadas de conformidad con la práctica legislativa del país y que las que hayan sido aceptadas y hayan entrado después en vigor sean incorporadas a las leyes del país.

136. También deben adoptarse disposiciones para el examen y posible aprobación y aplicación de las enmiendas adoptadas en una conferencia de revisión celebrada de conformidad con el artículo 52.

L. Nombramiento de amigables componedores

137. El artículo 30 del Código dispone que se establezca una lista internacional de amigables componedores. El párrafo 2 del artículo 30 dispone concretamente que "cada Parte Contratante podrá proponer en todo momento hasta 12 miembros de la lista y comunicará sus nombres al Registrador". Tales nombramientos podrán efectuarse más rápidamente si se incluye en la legislación nacional una disposición para que una autoridad competente se ocupe de esta cuestión.

Segunda parte

APLICACION DE DISPOSICIONES CONCRETAS DEL CODIGO

Capítulo IX

COMPOSICION DE LAS CONFERENCIAS

138. En las conferencias "abiertas" del estilo de las de los Estados Unidos, toda compañía que esté en condiciones y tenga la intención de ofrecer un servicio de línea regular y que acepte atenerse al acuerdo interno de la conferencia tiene derecho a ser admitida en ésta. En las conferencias "cerradas", en cambio, no hay derecho de ingreso y la decisión de admitir o no admitir una nueva compañía es adoptada por los miembros existentes que pueden o no actuar con arreglo a una serie de criterios fijos. Los criterios utilizados, así como los motivos de la decisión adoptada, se consideran cuestiones confidenciales internas de la conferencia.

139. Si bien la definición de conferencia marítima del Código no distingue entre conferencias "abiertas" y "cerradas", sus disposiciones versan fundamentalmente sobre las conferencias "cerradas". En el caso de una compañía naviera nacional que tenga derecho a ser miembro de las conferencias que prestan servicios en su tráfico interior, el reconocimiento compete a las autoridades nacionales y sólo la cuestión de estar "en condiciones" y tener la "intención" se deja al arbitrio de la conferencia. Así pues, las conferencias están "abiertas" a todas las compañías que hayan salvado la valla del reconocimiento como compañías nacionales y traten de prestar servicios en su tráfico interior. En el caso de las compañías navieras de terceros países, los criterios de ingreso son similares a los que antes utilizaban las conferencias "cerradas", con dos diferencias importantes, a saber:

Se da publicidad a los criterios,

Se establece un derecho de recurso ante un tribunal independiente en caso de denegación del ingreso, que tiene que ser motivada.

A. Definiciones

140. Los elementos esenciales de la definición de compañía naviera nacional del Código son:

Es una empresa porteadora naviera,

Su oficina principal de dirección y su control efectivo se encuentran en el país,

Está reconocida como compañía naviera nacional por una autoridad competente de ese país o conforme a las leyes de ese país.

La definición pasa luego a considerar el supuesto de una empresa común, que puede ser importante en determinadas circunstancias pero que no afecta al principio de la definición. Hay que señalar que la propiedad de los buques mismos no es una condición necesaria, siendo suficiente la explotación de los buques. En el caso de una compañía naviera nacional que sea exclusivamente

fletadora de plazas de contenedores, cabe que su derecho a ser miembro de una conferencia tenga que ser negociado con la conferencia de que se trate por la autoridad competente de ese país 13/.

141. La condición principal de la definición es el reconocimiento por una autoridad competente o conforme a las leyes. Así, es la ley aplicable o el gobierno del país los que deciden si la oficina principal de dirección y el control efectivo se encuentran o no en el país (como se desprende de la utilización de la fórmula "como tal" en la definición). No se trata de una decisión de la conferencia. Cabe señalar a este respecto que, de conformidad con el reglamento N° 954/79 del Consejo de la CEE, de 15 de mayo de 1979, por lo que respecta a los Estados miembros de la CEE que llegan a ser Partes Contratantes, las compañías navieras de la misma nacionalidad determinarán mediante negociaciones comerciales cuáles de ellas pueden participar como compañía naviera nacional en una conferencia 14/.

142. Es evidente que cada Parte Contratante debe establecer, por cualquier medio que sea apropiado, la base jurídica del reconocimiento de las compañías navieras como compañías navieras nacionales y determinar los tráficos en que pueden prestar servicios. La legislación nacional puede establecer los criterios de reconocimiento, de suerte que éste constituya meramente un trámite administrativo, o bien puede dejarse que la autoridad competente se ocupe de la cuestión del reconocimiento con arreglo a las circunstancias de cada caso 15/.

143. La definición de compañía naviera de un tercer país enunciada en el Código es simple: es una empresa porteadora naviera en sus operaciones entre dos países de los que no es compañía naviera nacional. Esta definición significa que una compañía naviera de un país que no esté, sin embargo, reconocida como compañía naviera nacional en virtud de la ley o por el gobierno de ese país a los efectos del Código será considerada compañía de un tercer país incluso en sus tráficos interiores.

B. Adquisición de la calidad de miembro por las compañías navieras nacionales

144. El párrafo 1 del artículo primero establece que "toda compañía naviera nacional tendrá derecho a ser miembro con plenitud de derechos de una conferencia que sirva el comercio exterior de su país, con sujeción a los criterios establecidos en el párrafo 2 del artículo 1". El párrafo 2 de este artículo dispone que la compañía naviera que solicite el ingreso en una conferencia deberá probar que está en condiciones y tiene la intención de prestar un servicio regular, adecuado y eficiente a largo plazo, conforme a la definición dada en el acuerdo de conferencia, inclusive mediante el uso de buques fletados. Hay que señalar que el derecho a utilizar buques fletados para "cumplir sus obligaciones en la conferencia" también se establece en el párrafo 11 del artículo 2, cuyo enunciado da a entender que sólo se aceptará el uso de buques fletados.

C. Adquisición de la calidad de miembro por las compañías navieras de un tercer país

145. El Código establece una serie de cinco criterios que hay que tener en cuenta, en particular, al examinar la solicitud de ingreso de una compañía de un tercer país. Esos criterios figuran en el párrafo 3 del artículo primero del Código.

146. Es preciso señalar, en especial, la cláusula adicional según la cual estos criterios "no deberán aplicarse de manera que vayan en menoscabo de la aplicación de las disposiciones sobre la participación en el tráfico" 16/. Probablemente el sentido de la cláusula es que los criterios no se utilicen de manera que se eliminen las compañías de un tercer país o que se debilite hasta tal punto su representación que les sea imposible "adquirir un participación importante, tal como el 20 por 100... del tráfico". Por consiguiente, esa cláusula puede considerarse como una advertencia a los dos grupos de compañías navieras nacionales de que no traten de solucionar las rivalidades dentro del grupo acerca de la distribución de los porcentajes del tráfico del país mediante el aumento de sus porcentajes de participación a costa de los porteadores de terceros países.

D. Otras disposiciones relativas al ingreso

147. El párrafo 4 del artículo primero dispone que la conferencia "se pronunciará rápidamente sobre" la solicitud de ingreso o reingreso, y que la decisión se comunicará al solicitante rápidamente y, "a más tardar, dentro de los seis meses siguientes a la fecha de la solicitud". Cuando la decisión sea negativa, la conferencia "expondrá al mismo tiempo por escrito las razones de tal denegación". Esta disposición es una de las pocas en cuyo enunciado se utiliza el futuro de obligación sin ninguna salvedad. El plazo es el mismo para las compañías navieras nacionales y las compañías de un tercer país, aunque ello no impide una tramitación más rápida de la solicitud de ingreso o de reingreso de las compañías nacionales puesto que éstas contarán sin duda con el apoyo de los demás miembros, si los hubiere, del mismo grupo en la conferencia.

148. El párrafo 5 del artículo primero dispone que al estudiar las solicitudes de ingreso, la conferencia tendrá en cuenta los puntos de vista expuestos por los usuarios y las organizaciones de usuarios, "así como los expuestos por las autoridades competentes si así lo solicitan". Nada se dice de la manera cómo esas opiniones han de recabarse. Así pues, las autoridades competentes deben decidir si desean que se recabe su opinión sobre las cuestiones de ingreso, lo que no significa que un gobierno deba tener opiniones en cada caso particular. El gobierno que desee ser consultado debe velar por que la conferencia establezca las disposiciones administrativas para tal consulta antes de que se adopten las decisiones.

149. Como el ingreso y el reingreso se regulan conjuntamente en el párrafo 4 del artículo primero, parece apropiado que en la práctica se consideren conjuntamente en el párrafo 5. En particular, es más probable que los usuarios y las autoridades competentes tengan una opinión sobre la idoneidad para ser miembro de la conferencia de una compañía que haya abandonado la conferencia o haya sido expulsada de ella, o que preste servicios como compañía independiente o como miembro de otra conferencia que sirve el tráfico del país, a que la tengan sobre la idoneidad de una compañía que no conocen. Al "estudiar en especial las circunstancias en que la compañía se retiró de la conferencia" (párrafo 6 del artículo primero), para decidir sobre la solicitud de reingreso, la conferencia misma puede desear contar con la opinión de los usuarios y las autoridades competentes.

E. Procedimientos de ingreso establecidos por la conferencia

150. Es evidente que la conferencia necesitará establecer en el acuerdo de conferencia un procedimiento claro para tramitar las solicitudes de ingreso y de reingreso dentro del plazo fijado en el Código. Esto no requerirá normalmente ninguna intervención del gobierno. Sin embargo, las autoridades pueden estar interesadas en ello por cuatro motivos, a saber:

Para velar por que a este respecto el acuerdo se ajuste a los requisitos pertinentes del Código (artículo 22),

Para verificar que no se incluyen disposiciones incompatibles con las disposiciones del Código sobre los porteadores de un tercer país y su participación en el tráfico;

Para velar por que se tomen disposiciones adecuadas para recabar la opinión de los usuarios y las autoridades competentes sobre las cuestiones de ingreso y reingreso, y

Para velar por que se comuniquen a las autoridades los acuerdos y "otros documentos directamente relacionados con ellos y que los afecten" (véase el artículo 6).

151. El acuerdo de conferencia debe disponer asimismo que las controversias relativas al ingreso de una compañía naviera nacional, o de una compañía naviera de un tercer país, y a su expulsión, "que no se hayan resuelto mediante un intercambio de opiniones o negociaciones directas se someterán, a petición de cualquiera de las partes en la controversia, a conciliación internacional obligatoria" (párrafo 4 del artículo 23).

F. Sanciones

152. Una cuestión especial que afecta a la condición de miembro se refiere a la posición de una compañía que desea abandonar la conferencia o que es expulsada de ésta. El párrafo 1 del artículo 4 dispone que "sin perjuicio de las cláusulas de retiro contenidas en los acuerdos de distribución del tráfico y/o en los acuerdos de distribución de la carga, toda compañía naviera miembro de una conferencia tendrá derecho a exonerarse de las obligaciones contraídas en virtud del acuerdo de conferencia, sin incurrir por ello en sanciones". El párrafo 2 del artículo 4 dispone que toda conferencia podrá, "mediante notificación hecha con la antelación que se prescriba en el acuerdo de conferencia", suspender o expulsar a un miembro "por transgresión grave de las estipulaciones y condiciones del acuerdo de conferencia". El párrafo 4 del artículo 4 dispone que, en caso de retiro o expulsión "la compañía interesada habrá de pagar la parte que le corresponda de las obligaciones financieras pendientes de la conferencia". Además, "no quedará exonerada de sus propias obligaciones financieras conforme al acuerdo de conferencia, ni de ninguna de sus obligaciones para con los usuarios". El párrafo 6 del artículo primero establece que si una compañía que se ha retirado o ha sido suspendida o expulsada solicita su reingreso deberá "presentar pruebas de que ha cumplido las obligaciones que le imponen los párrafos 1 y 4 del artículo 4".

153. El Código no incluye ninguna disposición sobre multas o penas pecuniarias pagaderas por una compañía al dejar una conferencia. Tampoco incluye el requisito de que la compañía pague una indemnización a la conferencia para cubrir los gastos o molestias resultantes de su retiro. No obstante, tal requisito puede incluirse en el acuerdo de conferencia, si todas las partes lo desean, aunque sería necesario especificar claramente el importe de la carga.

Capítulo X

PARTICIPACION EN EL TRAFICO

154. Una de las principales cuestiones que plantearon los países en desarrollo durante los debates sobre el Código versaba sobre la participación efectiva de sus compañías navieras nacionales en las conferencias que servían su comercio exterior. Las compañías nacionales de los países en desarrollo descubrían muchas veces, al ingresar en una conferencia, que el porcentaje de tráfico que los miembros existentes les asignaban era demasiado pequeño para una explotación económica. Tampoco se incorporaba ninguna disposición sobre el aumento de esos porcentajes ni se daba ninguna razón para explicar su reducido volumen. Cuando la conferencia aplicaba un acuerdo de distribución del tráfico, el ingreso en la conferencia no implicaba automáticamente la admisión a participar en el acuerdo y, si se admitía tal participación, su porcentaje podía ser bastante pequeño sin que se hubiera previsto ninguna disposición para su aumento. Aunque la modificación con el tiempo de los porcentajes de participación en un acuerdo de distribución estaba sujeta a negociaciones entre los miembros del acuerdo, el hecho de que una compañía transportase continuamente más carga de la que se le había asignado, como podía darse fácilmente en caso de un nuevo porteador eficiente al que se hubiera atribuido un pequeño porcentaje, no se consideraba generalmente que fuera motivo para aumentar el porcentaje del nuevo porteador.

155. La cuestión de los porcentajes de participación en el tráfico de la conferencia y la de la admisión en el acuerdo de distribución se consideran muchas veces como cuestiones separadas. Sin embargo, el Código las trata conjuntamente como una cuestión única. Esto significa que si una conferencia adopta medidas para controlar o limitar los porcentajes de participación de las compañías miembros en los transportes totales, el Código considera que tal medida constituye la aplicación de un acuerdo sobre distribución del tráfico, derechos de escalas o de salidas u otro tipo de acuerdo sobre la participación en el tráfico. Así pues, el presente capítulo versa sobre todos los acuerdos de ese tipo, aunque gire principalmente en torno a la cuestión de la aplicación de los acuerdos de distribución del tráfico. La expresión "acuerdo de distribución del tráfico" no está definida en el Código. Es importante que las partes interesadas lleguen a un acuerdo sobre el significado que ha de darse a tal expresión en los tráficos de que se trate. Hay que señalar, por supuesto, que si las compañías miembros así lo disponen de común acuerdo, la conferencia puede actuar sin ningún tipo de acuerdo de participación en la carga y, en tal caso, los porcentajes de participación en el tráfico serán las participaciones en el mercado conquistadas en ejercicio de la libre competencia. Esto excluiría la competencia de precios, puesto que el funcionamiento de las conferencias se basa en la aplicación de unos fletes uniformes.

A. Los principios del Código

156. La participación en el tráfico se regula en el artículo 2 del Código, que consta de 17 párrafos. El presente capítulo versa sobre los párrafos 1 a 4, 10, 12 a 15 y 17 de dicho artículo. Los párrafos 5 a 9, relativos a la reasignación y redistribución de los porcentajes de participación en la carga se examinan en el capítulo XI, el párrafo 11, relativo al uso de buques fletados ya se ha examinado en el capítulo IX, el párrafo 16, relativo a la carga transportada en exceso del porcentaje asignado y a la carga no embarcada por falta de espacio, se examina en el párrafo 248 del capítulo XVI.

157. Las tres reglas de aplicación, enunciadas en los tres primeros párrafos del artículo, son las siguientes:

Toda compañía naviera miembro de una conferencia tendrá derechos de salida y de carga en los tráficos cubiertos por esa conferencia y tendrá derecho a participar en el acuerdo de distribución del tráfico,

Salvo que se haya acordado otra cosa, la asignación de los porcentajes de participación en un acuerdo de distribución del tráfico o de los derechos de escalas y de salidas se efectuará con arreglo a los principios internacionalmente acordados que enuncia el párrafo 4 del artículo 2, y

Las compañías navieras nacionales de cada país, tanto si es una sola como si son varias, serán consideradas como un solo grupo de compañías navieras.

158. Los dos principios del párrafo 4 del artículo 2, que proporcionan la clave de la participación en la carga y que "se observarán... a menos que se estipule otra cosa de común acuerdo", son:

El igual derecho a participar de los dos grupos de compañías navieras nacionales; y

El derecho de las compañías navieras de terceros países a "adquirir una participación importante, tal como el 20 por 100".

159. La disposición del Código se refiere al "derecho a participar en los fletes y en el volumen del tráfico" (apartado a) del párrafo 4 del artículo 2). La experiencia demuestra que esa doble condición es necesaria para proporcionar a las compañías interesadas un incentivo para:

~~Transportar cargas que rinden pocos beneficios, bien a causa del bajo nivel de los fletes o de los elevados costos de manipulación, y~~

Abstenerse de adoptar medidas que atraigan un porcentaje excesivo de las cargas más lucrativas.

Esa doble condición no debería plantear ningún problema práctico si se decide adoptar un sistema bien concebido y formulado de distribución del tráfico.

B. El mecanismo de participación en la carga

160. El Código no tiene nada que decir con respecto al mecanismo de participación en la carga, pero es evidente que se tienen que adoptar algunas disposiciones si se decide aplicar un sistema de participación en la carga. La aplicación de un sistema de esta índole requiere adoptar dos decisiones independientes:

Qué tipo de sistema debe adoptarse, y

Cómo hay que llevar a cabo las diversas tareas administrativas que entraña.

161. Por lo que respecta al tipo de sistema, las conferencias que han aplicado un sistema de participación en la carga han preferido tradicionalmente el sistema a posteriori, mientras que en los últimos años algunos países en desarrollo han instituido el sistema a priori, con intervención estatal. Cabe señalar que esos sistemas a priori se establecieron antes de la entrada en vigor de la Convención.

162. Con arreglo al sistema tradicional a posteriori aplicado por las conferencias, se trata de acercarse lo más posible a los porcentajes asignados en materia de derechos de carga, aunque no se espera lograr una completa exactitud. La secretaría del acuerdo de distribución del tráfico lleva registros de los embarques, expresados en tonelaje e ingresos por concepto de fletes. Al final de un período prefijado, se hace una liquidación de cuentas entre las compañías, por la que las que han transportado más de lo acordado pagan a las que han transportado menos, previa deducción de un derecho uniforme por manipulación de la carga, si el acuerdo de distribución del tráfico es de los que comprenden los fletes y el volumen del tráfico. En principio, todas las compañías quedan en la misma situación financiera que les hubiera correspondido si las asignaciones iniciales hubieran sido totalmente correctas.

163. En un sistema a priori, la carga se efectúa estrictamente de acuerdo con las asignaciones. Es preciso determinarla para velar, mediante un control constante, por la observancia de los porcentajes de carga acordados, ya que no existe una liquidación ulterior de cuentas entre las compañías. Un sistema de esta índole sería difícil de aplicar y bastante incómodo para los usuarios cuando hubiera una gran variedad de cargas con fletes y gastos de manipulación diferentes o cuando fueran muchas las compañías implicadas. Todo sistema a priori en el que la asignación se haga por flete y volumen producirá forzosamente discrepancias. En una ruta en la que las salidas sean frecuentes, un control estadístico diario quizá permita corregir las discrepancias, a fin de llegar al final de cierto período a una asignación correcta. Por el contrario, en una ruta en la que las salidas sean poco frecuentes, un sistema a priori por flete y volumen sería muy difícil de aplicar. En determinados casos se podría concebir un sistema que combinara elementos a priori y a posteriori.

164. Las diversas tareas administrativas que han de llevarse a cabo en relación con un acuerdo de distribución del tráfico pueden dividirse en tareas previas y tareas de servicio. Las tareas previas son:

Fijar los porcentajes respectivos de los tres grupos
(por ejemplo: 40-40-20);

Fijar los porcentajes correspondientes a las compañías; y

Decidir quién ha de administrar el sistema.

C. Fijación de los porcentajes

165. La fijación de los porcentajes de los tres grupos es fundamental. La base de esa fijación deben ser los transportes que se efectúen en ese momento, pero es necesario tener en cuenta las intenciones futuras, especialmente en el caso de que uno de los dos grupos de compañías navieras nacionales transporte

menos que el otro. Además, aunque en el momento de que se trate no intervengan en el tráfico compañías de un tercer país, debe dejarse abierta la posibilidad para que éstas puedan "adquirir una participación importante, tal como el 20 por 100".

166. No es posible dar ninguna regla acerca de lo que estaría bien o mal en una situación determinada. Lo que tiene que hacerse es decidir lo que hay que entender por "tal como el 20 por 100" en la situación concreta de cada tráfico. A estos efectos, hay que tener siempre presente que el Código comprende disposiciones sobre:

La reasignación de los porcentajes cuando un grupo de compañías no pueda o no quiera transportar su asignación completa 17/; y

Un período de transición que en ningún caso será superior a dos años entre el comienzo y la terminación de la aplicación de los acuerdos de participación en la carga (párrafo 10 del artículo 2).

167. Cabe que las autoridades competentes de cada país tengan que ocuparse de la distribución del cupo nacional entre las compañías nacionales, si hubiere más de una. Esto no quiere decir que la división entre las compañías deba ser efectuada según las instrucciones del gobierno, sino que los gobiernos que han aceptado la responsabilidad de que se aplique el Código en sus tráficos y hayan promulgado la necesaria legislación de aplicación deben velar por que la división entre las compañías se efectúe equitativamente, mediante negociaciones comerciales periódicas o de otro modo.

D. Determinación de la entidad encargada de administrar el sistema

168. La administración del sistema de participación en la carga forma parte de la estructura administrativa general necesaria para la aplicación del Código. El Código parte del supuesto implícito de que las conferencias serán las encargadas de administrar el sistema de participación en la carga. Otra posibilidad es concebir, de común acuerdo entre las partes interesadas, un mecanismo de asignación con intervención de una entidad exterior, como un "organismo neutral". Lo importante es que el sistema pueda desempeñar cuatro funciones, a saber:

Velar por que la carga sea asignada de conformidad con las pautas que se adopten;

Que esa asignación se efectúe sin obstáculos ni inconvenientes para el tráfico;

Velar por que la carga que, por razones de cupo, "no sea admitida" para la próxima salida obtenga prioridad y llegue a tiempo a su destino; y

Funcionar a un costo mínimo.

169. En algunos países en desarrollo, la administración de los sistemas de participación en la carga se ha encargado a los consejos de usuarios. Parece, sin embargo, que implicar a organismos encargados de la protección de los intereses de los usuarios en las controversias y problemas que es probable que surjan en relación con la participación en la carga puede suscitar un grave conflicto de intereses.

170. Muchas conferencias o acuerdos de fletes son poco más que acuerdos sobre derechos de salidas con funciones de fijación de fletes, en la que toda la administración está a cargo de una de las compañías miembros. Es posible que tales conferencias no puedan aplicar un sistema de participación en la carga. Sin embargo, las tareas administrativas concretas que impone el Código a las conferencias parecen exigir que muchas de ellas sean objeto de una reestructuración para poder aplicar las disposiciones del Código. Esta reestructuración podría abarcar también los acuerdos de participación en la carga.

E. Otras formas de asignación de la carga

171. El artículo 2 trata en su mayor parte de la asignación de la carga en el marco de un acuerdo de distribución del tráfico, pero deja bien sentado que los criterios de distribución y revisión de los porcentajes de participación se aplican cuando "en ausencia de acuerdos de distribución del tráfico, existan acuerdos sobre escalas, salidas y/o cualquier otra forma de distribución de la carga" (párrafo 12 del artículo 2). Sin embargo, es preciso reconocer que un control de la frecuencia de salidas o del número de buques a los que se puede asignar un puesto de atraque en un período determinado es diferente del control exacto de los embarques por "fletes y volumen del tráfico". Tales acuerdos pueden dar pie a adquirir o participar, pero no pueden conceder derechos a participar de conformidad con una fórmula matemática. De conformidad con esos acuerdos no hay normalmente un sistema para vigilar los embarques de carga, aunque se controlen el número y frecuencia de las salidas y, a veces, la capacidad y la velocidad de los buques. Por otra parte, en el marco de esos acuerdos la competencia entre las compañías para prestar servicios a los clientes es mayor que en el caso de los acuerdos de distribución del tráfico.

172. El Código dispone que cuando no exista ningún acuerdo de distribución del tráfico u otro acuerdo de participación, uno u otro de los dos grupos de compañías navieras nacionales podrá exigir que se establezcan acuerdos de distribución del tráfico o, si no, que se reajusten las salidas de manera que "se proporcione a aquellas compañías la posibilidad de gozar sustancialmente de los mismos derechos a participar en el tráfico" de que habrían gozado con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 2. La Conferencia decidirá acerca de la solicitud, pero si los dos grupos de compañías navieras nacionales están de acuerdo "tendrán mayoría de votos para decidir la celebración de esos acuerdos de distribución o el reajuste de las salidas" (párrafo 13 del artículo 2).

173. Si los dos grupos de compañías navieras nacionales no convienen en establecer un acuerdo de distribución del tráfico, podrán exigir el correspondiente reajuste de las salidas. En caso de desacuerdo a este respecto, "la controversia será resuelta de conformidad con los procedimientos establecidos en el presente Código" (párrafo 14 del artículo 2). Conviene señalar que sólo en este caso concreto de desacuerdo entre los dos grupos de compañías nacionales con respecto a la participación en la carga prevé el Código la intervención de las autoridades competentes, que "podrán hacerse cargo del asunto, si lo desean, y exponer sus puntos de vista a las partes interesadas para que los examinen" (párrafo 14 del artículo 2). Se presume generalmente que tales cuestiones serán resueltas por las compañías interesadas en el marco de la conferencia. Las compañías de un tercer país "también podrán pedir que se establezcan acuerdos sobre la distribución del tráfico o los derechos de salidas" (párrafo 15 del artículo 2).

174. Las cuestiones que han sido tratadas en el párrafo precedente no interesarán directamente al gobierno a menos que haya desacuerdo entre los dos grupos de compañías navieras nacionales. Es importante, sin embargo, que el acuerdo de conferencia incluya disposiciones sobre un sistema completo de acuerdo de distribución del tráfico y, cuando proceda, sobre otros tipos de acuerdos de participación en la carga.

F. Tipos de carga incluidos

175. En el caso de una conferencia que no esté sujeta a las disposiciones del Código (por ejemplo, en un tráfico entre partes no contratantes), las compañías, de común acuerdo, pueden excluir del sistema de participación en la carga a ciertas categorías de mercancías. Por ejemplo, el transporte de los cargamentos oficiales puede estar reservado a las compañías nacionales de los países de que se trate. Sin embargo, con respecto a las conferencias a las que se aplica el Código, la participación en la carga se aplicará a todas las mercancías "salvo cuando se trate de equipo militar destinado a la defensa nacional" (párrafo 17 del artículo 2).

176. Como se ha indicado en el párrafo 17 del capítulo I, conviene señalar que varios países en desarrollo entienden que la expresión "todas las mercancías", empleada en el párrafo 17 del artículo 2, se aplica a todas las cargas transportadas en buques de línea regular en los tráficos de que se trate, incluidas las cargas transportadas por buques no miembros de la Conferencia. Como otros países no aceptan esta interpretación, quizá sea necesario examinar esta cuestión en el plano internacional, en particular en la Conferencia de Revisión que está previsto que se celebre en 1988.

177. Las disposiciones del párrafo 17 del artículo 2 también pueden crear algunas dificultades con respecto a los cargamentos con transbordo y los cargamentos de los países sin litoral. Como se sugería en los párrafos 22 a 24 del capítulo I, las compañías navieras nacionales o los gobiernos interesados, o ambos, deberían tratar de solucionar esos problemas mediante consultas con la conferencia correspondiente.

Capítulo XI

REASIGNACION Y REDISTRIBUCION DE LOS PORCENTAJES DE PARTICIPACION EN LA CARGA

A. Las disposiciones del Código

178. El Código enuncia, en su artículo 2, las reglas relativas a tres supuestos de redistribución, a saber:

Cuando en uno de los países cuyo tráfico sea atendido por la conferencia no haya compañías navieras nacionales que participen en ese tráfico (párrafo 5 del artículo 2);

Cuando las compañías navieras nacionales de un país decidan no transportar la totalidad del porcentaje del tráfico que les corresponda (párrafo 6 del artículo 2); y

Cuando no participen en el tráfico compañías navieras nacionales de ninguno de los dos países (párrafo 7 del artículo 2).

Con ligeras diferencias de formulación en cada caso, el Código dispone que el tráfico no transportado se distribuya entre las compañías participantes en el tráfico "en proporción a sus porcentajes respectivos". Cabe señalar, a este respecto, que el grupo nacional que no transporte la totalidad del porcentaje que le corresponda no tiene ni voz ni voto en la determinación de cómo ha de distribuirse la parte que no puede transportar.

B. El período de transición y la revisión de los porcentajes

179. El párrafo 10 del artículo 2 dispone:

Que la aplicación del sistema de participación en la carga comenzará "lo antes posible"; y

Que entre la fecha en que comience la aplicación del artículo y la fecha en que se complete transcurrirá un período de transición "que en ningún caso durará más de dos años, teniendo en cuenta la situación específica de cada uno de los tráficos de que se trate".

180. El párrafo 9 del artículo 2 dispone que la conferencia revisará periódicamente los acuerdos de distribución del tráfico o de participación en el tráfico, a intervalos que se estipularán en esos acuerdos. Lógicamente, la distribución inicial de los porcentajes se hará por lo menos para el período de transición acordado, durante el cual no se efectuará ninguna revisión.

181. La revisión periódica de los porcentajes se efectuará "de conformidad con los criterios que se especifiquen en el acuerdo de conferencia". Para evitar que surjan problemas en relación con los porcentajes correspondientes a las compañías navieras nacionales de cada país en caso de que un porteador transporte continuamente un porcentaje del tráfico inferior al que le corresponde, quizá sea necesario incluir en el acuerdo de conferencia criterios apropiados que permiten el reajuste de los porcentajes de los otros dos grupos de porteadores.

C. Reasignación del porcentaje correspondiente a terceros países

182. El párrafo 3 del artículo primero dispone que los criterios sobre el ingreso de las compañías de un tercer país "no deberán aplicarse de manera que vayan en menoscabo" de la disposición del artículo 2 sobre la participación en el tráfico. La disposición del apartado b) del párrafo 4 del artículo 2 (que utiliza el futuro de obligación) significa sin duda que desde el principio, y aunque no intervengan en el tráfico compañías de un tercer país, hay que incluir disposiciones para que tales compañías puedan "adquirir una participación importante, tal como el 20 por 100" del tráfico. Esa participación, aunque tales compañías no la transporten todavía, debe asignarse primero al grupo de compañías de terceros países y, después, reasignarse según convenga. En la primera revisión de porcentajes, con arreglo a los criterios especificados en el acuerdo de conferencia, el porcentaje correspondiente a los terceros países puede reducirse o incluso suprimirse si no se han admitido compañías de terceros países o si las compañías existentes no han aumentado sus transportes. Pero al principio debe reservarse a las compañías de terceros países una "participación importante" concreta y debe preverse que los dos grupos de compañías navieras nacionales cedan una parte de los porcentajes que les corresponden, hasta un nivel determinado, en caso de que compañías de terceros países sean admitidas como miembros de la conferencia.

D. Falta de compañías nacionales en un tráfico

183. Cuando las compañías nacionales de un país no participen en un tráfico, el porcentaje que les corresponda se redistribuirá entre las compañías participantes en el tráfico en proporción a sus porcentajes respectivos. Cuando no existan compañías nacionales de ambos grupos, los porcentajes que les correspondan se asignarán a las compañías miembros participantes de terceros países mediante negociaciones comerciales entre esas compañías. Conviene señalar que, en tal supuesto, el Código no incluye ninguna disposición que permita al gobierno de una Parte Contratante determinar las compañías que transportarán la parte correspondiente a sus compañías nacionales.

E. Redistribución de común acuerdo

184. Una vez concluidos los trámites de asignación y reasignación, "las compañías navieras de una región... situadas en un extremo del tráfico... podrán redistribuir entre sí, de común acuerdo, los porcentajes de participación en el tráfico que les hayan sido asignados" (párrafo 8 del artículo 2). Esta redistribución no afecta a las asignaciones efectuadas a los tres grupos en el ámbito de la conferencia. El Código dispone que, en el marco de una conferencia que abarque varios países en cada extremo de la ruta, se pueden racionalizar los servicios mediante transacciones entre las compañías. En el caso de los países servidos por conferencias que atienden asimismo el tráfico de países contiguos conviene tener siempre presente la posibilidad de una redistribución regional de los porcentajes de participación en la carga. El alcance de la cooperación regional en este contexto se examina en el capítulo VII.

Capítulo XII

REGIMEN INTERNO

A. Disposiciones del Código sobre el régimen interno

185. El párrafo 1 del artículo 5 dispone que las conferencias "adoptarán y mantendrán al día una lista ilustrativa lo más detallada posible de las prácticas que se consideren abusivas y/o violatorias del acuerdo de conferencia...". Dispone asimismo que las conferencias establecerán "un sistema eficaz de régimen interno", pero no da ninguna indicación acerca de la naturaleza de ese sistema. En el párrafo 2 del artículo 5 se establece que las conferencias "tendrán derecho a la plena cooperación de los usuarios y de las organizaciones de usuarios en su lucha contra las prácticas abusivas y violatorias de los acuerdos".

186. El elemento más importante del régimen interno es la determinación de las prácticas abusivas. Si bien es útil establecer una lista general, ésta tiene que combinarse con la adopción de un acuerdo de conferencia que contenga normas positivas generales de buena conducta aplicables a las compañías miembros, empezando con una exhortación general a la buena conducta. Hay que tener presente que una lista de prácticas abusivas concretas podría interpretarse en el sentido de que todas las prácticas que no figuren en la lista no son abusivas. En cambio, una lista ejemplificativa de prácticas abusivas que hubiera de examinarse conjuntamente con una serie de normas positivas de buena conducta sería más eficaz.

187. El segundo elemento importante es el mecanismo necesario para descubrir las prácticas abusivas y las infracciones, e informar sobre ellas. La estructura administrativa que se establezca para la aplicación del Código tiene que incluir disposiciones adecuadas en relación con el régimen interno.

B. Las disposiciones del Código sobre responsabilidad disciplinaria

188. Aunque la adopción de un régimen disciplinario es el método tradicionalmente empleado para regular la conducta de las compañías miembros, el sistema y las correcciones disciplinarias impuestas han adolecido, también tradicionalmente, de falta de transparencia. El Código rompió con la tradición precisamente al insistir en la transparencia. El artículo 5 contiene tres importantes disposiciones a este respecto.

189. El apartado a) del párrafo 1 del artículo 5 dispone que se fijarán sanciones que "guarden proporción" con la gravedad de las prácticas abusivas y de las infracciones de que se trate. Seguidamente, en el apartado b), se incluyen disposiciones sobre el "examen y revisión imparcial, por una persona o un organismo que no tenga vinculación alguna con ninguna compañía naviera miembro de la conferencia ni con sus filiales, de los fallos sobre las reclamaciones". La inclusión en el apartado b) de las "filiales" es importante, y tiene que conservarse si se reproduce esta disposición en un acuerdo de conferencia. En tercer lugar, el apartado c) versa sobre la presentación de informes a las autoridades competentes sobre los detalles de las reclamaciones y las medidas adoptadas en relación con ellas.

190. Las controversias relativas a la expulsión de una compañía naviera de una conferencia pueden someterse a conciliación internacional obligatoria (párrafo 4 del artículo 23), pero para las demás controversias el apartado b) del párrafo 1 del artículo 5 establece "el examen y revisión imparcial" por una persona o un organismo que no tenga vinculación alguna con ninguna compañía naviera miembro de la conferencia. Es deseable que las autoridades competentes lleguen a un acuerdo con la conferencia acerca de las modalidades de esa revisión imparcial y de la presentación de informes sobre las medidas adoptadas, a que se refiere el apartado c) del párrafo 1 del artículo 5.

Capítulo XIII

CONSULTAS

A. Disposiciones del Código

191. El Código, con vistas a reforzar la celebración de consultas y hacerlas más eficaces, institucionaliza el sistema y hace obligatorio para todas las partes el recurso a ese mecanismo. El párrafo 1 del artículo 11 comienza con las palabras: "Se celebrarán consultas sobre cuestiones de interés común...". Tales consultas tendrán lugar siempre que lo solicite cualquiera de las partes designadas, a saber, las conferencias, las organizaciones de usuarios, los representantes de los usuarios y, cuando sea factible, los usuarios.

192. El presente capítulo versa sobre cuatro cuestiones que se plantean en relación con el artículo 11, es decir:

Los objetivos de las consultas;

La función del gobierno;

Las partes implicadas; y

Las disposiciones estructurales.

B. Objetivos de las consultas

193. Los párrafos 2 y 3 del artículo 11 contienen la relación de una amplia serie de cuestiones que pueden ser objeto de consultas. Todas esas cuestiones se refieren al costo, la idoneidad y la eficiencia de los servicios de líneas regulares y son también una causa frecuente de controversias entre las conferencias y los usuarios. La lista de cuestiones que figura en el artículo 11 puede ser ampliada por acuerdo entre las partes interesadas, así como a petición de las autoridades competentes.

194. El párrafo 6 del artículo 11 establece que:

Las partes en las consultas harán todo lo posible por proporcionar la información pertinente, por celebrar conversaciones oportunamente y por aclarar las cuestiones;

Cada una de las partes interesadas tendrá en cuenta las opiniones y los problemas de la otra "a fin de resolver los problemas de que se trate" y "tratará de llegar a un acuerdo compatible con su viabilidad comercial".

195. En caso de que, a pesar de los esfuerzos de todas las partes, no se consiga llegar a un acuerdo, el Código dispone que decida la conferencia, sin perjuicio de que se someta la cuestión a conciliación internacional obligatoria. El párrafo 4 del artículo 23, que enumera las clases de controversias que pueden someterse a conciliación internacional obligatoria, incluye cuatro materias que son cuestiones fundamentales relativas a las relaciones entre los usuarios y las conferencias. Son las siguientes:

Un aumento general de los fletes;

Los recargos;

Las modificaciones de los fletes o la imposición de un factor de ajuste de las monedas con motivo de variaciones en el tipo de cambio; y

La forma y las estipulaciones de los acuerdos de lealtad propuestos.

196. En el caso de las demás cuestiones que pueden ser objeto de consultas, enumeradas en los párrafos 2 y 3 del artículo 11, si no hay acuerdo después de celebrar un intercambio de opiniones, los usuarios no tienen un derecho expreso a recurrir a la conciliación internacional obligatoria contra una decisión de la conferencia. Es deseable que las autoridades competentes estudien con las conferencias y las organizaciones de usuarios las posibilidades de utilizar la conciliación local tanto respecto de las controversias que no pueden someterse a conciliación internacional obligatoria como de las que pueden someterse a ese tipo de conciliación.

197. Conviene señalar a este respecto que la resolución 3, que figura en un anexo del Código, pide a la Conferencia de Revisión "que dé prioridad al examen del tema de la conciliación local, teniendo en cuenta los puntos de vista que expresen las Partes Contratantes en la Convención acerca de si la falta de conciliación local ha entorpecido la solución efectiva de controversias y, caso de ser así, que indique qué asuntos habría que considerar propios de la conciliación local y qué procedimientos deberían aplicarse para solucionar tales controversias".

C. Función del gobierno

198. El párrafo 1 del artículo 11 dispone que "las autoridades competentes tendrán derecho, si así lo piden, a participar plenamente en las consultas, pero ello no significa que intervengan en la adopción de decisiones".

199. Las autoridades competentes, aunque no tengan asignada una función de adopción de decisiones, pueden, a causa de su posición, como se ha indicado en el capítulo VI, desempeñar una función eficaz en la formulación de las decisiones finales de las consultas. En el capítulo VI también se han examinado algunas cuestiones relativas a las consultas que las autoridades competentes pueden tratar con las conferencias.

D. Partes en las consultas

200. El párrafo 1 del artículo 11 establece que las consultas se celebrarán "entre las conferencias, las organizaciones de usuarios, los representantes de los usuarios y, cuando sea factible, los usuarios que sean designados al efecto por la autoridad competente si así lo desea". Estas son las partes que pueden solicitar la celebración de consultas. Las autoridades competentes tienen derecho, si así lo piden, a participar en las consultas, pero no a solicitar que se celebren.

201. El significado exacto de la primera frase del párrafo 1 del artículo 11, especialmente en lo concerniente a quién incumbe determinar si es factible que participen usuarios individuales en las consultas, no está claro. Si la autoridad competente no interviene en esta cuestión, la conferencia puede determinar unilateralmente qué usuario u organización de usuarios tendrá derecho a participar en las consultas. Por consiguiente, las autoridades

competentes pueden llegar a un acuerdo con la conferencia sobre los usuarios y organizaciones de usuarios que tendrán derecho a participar en las consultas, a fin de que no pueda darse en el futuro ninguna incertidumbre. Por ejemplo, podrá establecerse que sólo las organizaciones de usuarios o los usuarios individuales reconocidos por la autoridad competente tendrán derecho a participar en las consultas. Pueden enunciarse criterios concretos para ese reconocimiento 18/.

202. Conviene señalar, sin embargo, que, en relación con determinados temas concretos, sería útil que los representantes de los usuarios en las consultas comprendieran otros participantes como expertos técnicos. Por ejemplo, para ciertas cuestiones sería útil que estuvieran representadas las autoridades portuarias, mientras que para otras quizá conviniera que estuvieran presentes representantes de las aduanas. En el caso de un país sin litoral, también podrían estar presentes, según las disposiciones sobre el tránsito, representantes del país de tránsito y de la autoridad de tránsito, si la hubiere. La participación de esas partes probablemente tendría que ser negociada con la conferencia y acordada de antemano con ella.

E. Disposiciones estructurales

203. Las disposiciones necesarias para la celebración de consultas abarcan, entre otras, las adoptadas con la conferencia con respecto al lugar de reunión y cuestiones similares. A este respecto, también es necesario incluir las disposiciones relacionadas con la cooperación regional, por ejemplo, la celebración de consultas regionales sobre temas determinados, en lugar de consultas nacionales.

204. Otras disposiciones necesarias son las relativas a los representantes de los usuarios en las consultas y conciernen a la participación en los procedimientos de consulta y a los preparativos de las consultas. En la medida en que las consultas se celebren en el ámbito regional, las estructuras necesarias pueden ser de carácter tanto regional como nacional. Aunque esas estructuras se mencionan seguidamente como estructuras nacionales, no hay que pasar por alto la conveniencia de la cooperación regional.

205. Las estructuras necesarias en lo que concierne a los representantes de los usuarios son:

Los organismos de usuarios y los usuarios individuales designados al efecto que están autorizados a participar en las consultas;

Los canales de comunicación y los subcomités locales por medio de los cuales se pueden obtener los puntos de vista de los usuarios sobre las cuestiones que se plantearán en las consultas, así como los puntos de vista de los usuarios sobre las cuestiones de interés que quizá sea apropiado incluir en el programa de las consultas;

Un centro de estudios de fletes, u otro organismo apropiado, para establecer y mantener un banco de datos que pueda proporcionar información analítica general y al día sobre todas las cuestiones relacionadas con las consultas; y

Una dependencia, como parte del centro de estudios de fletes o en el marco del consejo de usuarios y en estrecha colaboración con el centro de estudios de fletes, capaz de proporcionar los documentos de información necesarios para todas las reuniones de las consultas, así como informes periódicos sobre cuestiones de interés para los usuarios.

206. Es necesario hacer hincapié en la importancia decisiva de que el grupo de los usuarios participantes en las consultas pueda disponer de datos actualizados. Si los representantes de los usuarios no disponen de datos estadísticos suficientes ni de información adecuada para discutir con los representantes de la conferencia se verán obligados a aceptar los datos que proporcione ésta sin ninguna posibilidad de verificarlos y, además, quizás se vean obligados asimismo a aceptar la interpretación de los datos que haga la conferencia. Para sacar todo el provecho posible de la aplicación del Código, las organizaciones de usuarios y las autoridades competentes deben tomar las debidas disposiciones para que sus representantes en todas las consultas, especialmente las relativas a las cuestiones de fletes, estén bien informados y preparados. Este es un sector en el que la cooperación regional puede resultar muy útil 19/.

Capítulo XIV

ASPECTOS DE PRINCIPIO DE LAS CUESTIONES DE FLETES

207. El Código, en sus disposiciones concernientes a las cuestiones de fletes, trata de resolver ciertos problemas concretos, de los cuales los más importantes son:

La falta de procedimientos definidos de consulta antes de la puesta en vigor de las modificaciones de fletes;

La falta de criterios públicos de determinación de los fletes;

La falta de información sobre los factores de ingresos y gastos en que se basa la solicitud de un aumento de fletes;

Los plazos de notificación de los aumentos de fletes y la estabilidad de los fletes; y

La estructura de las tarifas de las conferencias y el carácter reservado de los fletes.

208. La cuestión de las consultas entre usuarios y conferencias ha sido tratada en el capítulo XIII. Los procedimientos concretos que han de observarse en relación con los aumentos generales de fletes, los recargos, etc., se examinan en el capítulo XV. El presente capítulo versa sobre determinados aspectos de principio relativos a las cuestiones de fletes.

A. Criterios del Código para la determinación de los fletes

209. Los tres criterios que hay que tener en cuenta en la determinación de los fletes figuran en el artículo 12, incluida su cláusula preliminar.

210. En dicha cláusula preliminar, es necesario aclarar el sentido de las palabras "a menos que se disponga otra cosa" en relación con la aplicación de los criterios. Si la conferencia puede decidir unilateralmente prescindir de los criterios o sustituirlos por otros, los criterios enunciados en el Código resultan inútiles. Habría que llegar a un acuerdo con la conferencia en que sólo de común acuerdo con los usuarios puede ésta actuar de ese modo.

211. El primer criterio está claro. Su texto completo es el siguiente: "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". El criterio permite obtener un beneficio razonable, pero no lo garantiza; de hecho, durante los debates sobre el Código se sustituyó la palabra "garantizarán" por "permitirán", lo que pone claramente de manifiesto que el uso de esta última palabra no es accidental. ¿Cuál es el período durante el cual los armadores han de poder obtener un beneficio razonable? Nada dice el Código de eso, pero la interpretación habitual de ese concepto en las relaciones mercantiles es que el nivel de beneficios sea un promedio calculado durante un período de varios años. De aceptarse este punto de vista, la condición de la viabilidad comercial tiene que considerarse del mismo modo. Es indispensable que haya coherencia entre los plazos de las dos partes del criterio.

212. El centro de estudios de fletes u otro organismo que recoja información para utilizarla en las consultas sobre fletes debe ser siempre consciente, al considerar el carácter razonable o no del nivel de beneficios obtenido, que cualquier informe contable certificará únicamente el nivel de los gastos que se hayan realizado efectivamente durante el período contable examinado y el aumento o disminución registrados en comparación con el período anterior. No abordará las cuestiones de si los aumentos de gastos registrados eran inevitables ni de si, aunque inevitables, hubieran podido ser absorbidos o compensados. Incumbe a los representantes de los usuarios en las consultas disponer de esos datos, lo que subraya la necesidad de la organización de la reunión y el estudio de datos.

213. Una última observación en lo concerniente al primer criterio es la de que presenta una visión excesivamente simplificada de la cuestión de la determinación de los fletes y, de hecho, quizás sea difícil encontrar una sola tarifa de fletes que satisfaga ese criterio. Ahora bien, cuanto más simple sea la tarifa de fletes por lo que respecta a la diferenciación por productos y cuanto menor sea el número de las distintas tasas de flete, más pequeño será el número de permutaciones posible. Por consiguiente, los consejos de usuarios y los gobiernos quizá podrían abordar con la conferencia la cuestión mencionada en el párrafo 2 del artículo 13 y tratar de lograr una simplificación de la tarifa de la conferencia.

214. El segundo criterio comprende dos elementos que no están relacionados entre sí. El primero de esos elementos, que es a la vez difícil e importante, concierne al cálculo de los gastos de explotación de las conferencias. Según ese criterio, "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". Así pues, a pesar de la utilización del futuro de obligación, existe un amplio margen de maniobra para tener en cuenta las circunstancias propias de cada tráfico.

215. El concepto del viaje completo de ida y vuelta figura en el Código para que los usuarios puedan determinar cómo se distribuyen los gastos, incluidos los gastos generales, entre las diferentes partes del viaje y velar por que los fletes aplicables a un tramo no se fijen independientemente de los aplicables al otro. Quizás sea necesario adoptar disposiciones especiales sobre la distribución de gastos entre las diferentes partes del viaje en el caso de los servicios alrededor del mundo que se efectúan en una sola dirección.

216. El segundo elemento del segundo criterio dice: "Al determinar los fletes se tendrán en cuenta... la naturaleza de las cargas, la relación entre el peso y el volumen de las cargas, así como el valor de las cargas". Esto no plantea ningún problema; las conferencias actualmente ya lo tienen en cuenta.

217. El tercer criterio versa sobre los fletes de promoción, que se examinan en el capítulo XV.

B. Información sobre gastos e ingresos

218. Con objeto de resolver los problemas que la falta de información sobre gastos e ingresos plantea a los representantes de los usuarios en las consultas sobre cuestiones de fletes, el Código dispone: "Con miras a celebrar las consultas, toda conferencia podrá presentar a las partes participantes, con antelación razonable a su celebración, un informe preparado por contadores independientes de fama reconocida, y en todo caso deberá hacerlo, siempre que sea factible, cuando lo solicite cualquiera de las partes...; tal informe incluirá, cuando las partes que lo soliciten lo acepten como una de las bases de las consultas, un análisis global de los datos relativos a los gastos e ingresos pertinentes que, a juicio de la conferencia, hacen necesario un aumento de los fletes" (párrafo 3 del artículo 14).

219. En esta disposición hay varias cuestiones de fondo que merecen ser señaladas:

Todas las partes que tengan derecho a participar en las consultas recibirán el informe preparado por los contadores independientes;

El informe se recibirá "con antelación razonable a [la] celebración" de las consultas; esto permitirá que los usuarios dispongan del informe a tiempo para que pueda ser analizado a fondo por sus propios servicios contables antes de las consultas;

Es necesario definir claramente lo que se entiende por análisis global, cuyos principales elementos deben ser acordados por la conferencia; y

Es la conferencia la que elige las cifras relativas a los gastos e ingresos que a su juicio hacen necesario un aumento de los fletes, aunque esto, por supuesto, puede negociarse con la conferencia.

220. En lo que concierne al informe mismo, es inevitable que se base implícitamente en una serie de hipótesis acerca del modo de tratar las diferentes partidas, en particular la división de los gastos generales y otros gastos entre las diferentes partes de un viaje completo de ida y vuelta y la vida económica estimada de los buques utilizada en el cálculo de los gastos de amortización. En lo que se refiere a este último punto, los contadores utilizarán probablemente las reglas establecidas por las autoridades fiscales para el cálculo de la amortización, que quizás no correspondan a la realidad económica. Es posible que el consejo de usuarios necesite un informe de sus propios servicios contables para aclarar las hipótesis en que se basan implícitamente los cálculos y las asignaciones. Esto plantea dos problemas:

La preparación de un informe de esta índole lleva tiempo, y los plazos previstos en el Código para las consultas sobre un aumento general de fletes simplemente no dejan tiempo suficiente; y

Los informes de contadores independientes de fama reconocida son muy costosos; sería más conveniente que el consejo de usuarios o el gobierno, o ambos conjuntamente, establecieran un centro de estudios de fletes para llevar a cabo esta tarea.

221. Un análisis global, para ser significativo, debe incluir la ponderación de los datos sobre costos de las diferentes compañías según su grado de participación en el tráfico de la conferencia. Cuanto más complicados sean los tráficos de algunas de las compañías y cuanto mayor sea el número de compañías miembros de una conferencia, más compleja resultará la operación de análisis global. También se plantean otros problemas en relación con los análisis globales de costos:

La variación de los costos en torno al promedio;

La medida en que los aumentos del costo deben dar lugar a aumentos de precios o pueden ser absorbidos o compensados mediante diferentes sistemas o procedimientos de explotación;

La medida en que las compañías navieras que operan a costos más bajos pueden ampliar sus operaciones para sustituir a las compañías navieras de costo más elevado sin incurrir por su parte en un aumento de los costos;

El concepto de promediación de las variaciones del costo y los ingresos durante cierto período y los períodos que han de ser tomados en consideración.

222. Los hábitos adquiridos con los años han dado a las conferencias una mentalidad de valoración a costo total, aunque ello sea hoy menos aparente que antes. Tal mentalidad es peligrosa en una situación monopolística por dos motivos:

Cuando el beneficio se considera como la suma de un porcentaje al costo total, el aumento de los costos ocasiona el aumento y no la disminución de los beneficios; y

Quizá no se dé la suficiente importancia a la búsqueda de los medios para impedir que los aumentos de los precios de los insumos conduzcan a aumentos de los precios de los productos.

C. Plazos de notificación de los aumentos de fletes y estabilidad de los fletes

223. "Toda conferencia notificará con un mínimo de 150 días de antelación, o según las prácticas regionales y/o los acuerdos... su intención de proceder a un aumento general de los fletes..." (párrafo 1 del artículo 14). Esta explícita referencia a las prácticas regionales o los acuerdos, o a ambos, significa que la cuestión del plazo que haya de fijarse en cada tráfico evidentemente debe ser examinada por las organizaciones de usuarios y los gobiernos con las conferencias. El plazo propuesto en el Código es largo en comparación con los usos anteriores, que en el mejor de los casos solían fijarlo en 90 días. Cabe que las conferencias no acepten fácilmente una prórroga de ese plazo y traten de mantener los usos vigentes con un plazo de notificación de 90 días como máximo.

224. Relacionada con la cuestión de la notificación está la de la estabilidad de los fletes. El párrafo 9 del artículo 14 establece que "si las partes interesadas no acuerdan otra cosa durante las consultas, el período mínimo entre la fecha en que empieza a surtir efectos un aumento general de los

fletes y la fecha en que se notifique el siguiente aumento general de los fletes... no deberá ser inferior a 10 meses". Teniendo en cuenta el plazo de notificación de cinco meses, esto significa una congelación de los fletes de 15 meses, "sin perjuicio de lo dispuesto en las normas relativas a los recargos y a los ajustes de fletes que sean consecuencia de fluctuaciones de los tipos de cambio". Si se acuerda fijar un plazo de notificación inferior a 150 días, el período de congelación de los fletes resultará acortado en la misma proporción.

225. El período de 15 meses de congelación de los fletes fue instituido a petición de los países en desarrollo que estaban deseosos de proteger sus frágiles economías contra los efectos perjudiciales sobre los ingresos netos de exportación de los aumentos frecuentes de los fletes. Sin embargo, la congelación sería muy mal acogida por las conferencias y quizás alentase una excesiva dependencia de los recargos como medio utilizado por los miembros de las conferencias para conseguir aumentos de los ingresos. El recurso a tales recargos puede privar a los países en desarrollo de la necesaria estabilidad de los fletes. Por otra parte, el aumento de los fletes que sería necesario para cubrir un período más largo en el futuro tendería a ser mayor que un aumento destinado a cubrir un período más breve.

D. Estructura de las tarifas de las conferencias y carácter reservado de los fletes

226. En el párrafo 214 se ha mencionado ya la cuestión de la simplificación de las tarifas de las conferencias. El artículo 9 dispone: "Las tarifas, las condiciones y los reglamentos conexos, así como cualesquiera modificaciones de los mismos, se facilitarán a un precio razonable a los usuarios, organizaciones de usuarios y otros interesados que los soliciten y estarán disponibles para ser examinados en las oficinas de las compañías navieras y de sus agentes". Las autoridades competentes y las organizaciones de usuarios podrían dirigir a las conferencias una solicitud a tal efecto de carácter permanente. También puede incluirse al centro de estudios de fletes en la lista de las entidades con derecho a recibir los documentos.

Capítulo XV

ASPECTOS PROCESALES DE LAS PROPUESTAS DE AUMENTOS DE FLETES,
RECARGOS Y FLETES DE PROMOCION

227. Las principales cuestiones de principio que se plantean en relación con los artículos 14, 15, 16 y 17, como el informe de los contadores independientes y el bloqueo de los fletes, ya se han examinado en el capítulo anterior. El presente capítulo versa sobre los aspectos procesales de esos artículos.

A. Aumentos generales de fletes

228. Dos cuestiones del artículo 14 requieren una atención especial, a saber los plazos fijados y la cuestión de los aumentos de los fletes aplicables a los productos principales.

229. Los plazos que propone el Código que se fijan para los actos son los siguientes:

La Conferencia notificará el aumento propuesto con un mínimo de 150 días de antelación (párrafo 1 del artículo 14);

Se podrán pedir consultas sobre esta propuesta dentro de un plazo acordado (párrafo 2 del artículo 14), que probablemente no excederá de 30 días;

Estas consultas se iniciarán en un plazo de 30 días (párrafo 2 del artículo 14);

Si se llega a un acuerdo en las consultas, esto es, si los usuarios aceptan las propuestas de la conferencia, modificadas o no a raíz de las consultas, el aumento entrará en vigor 150 días después de la primera notificación (párrafo 4 del artículo 14); y

Cuando no se llegue a ningún acuerdo dentro de los 30 días siguientes a la notificación, la cuestión se someterá inmediatamente a conciliación internacional obligatoria (párrafo 5 del artículo 14).

230. El problema que plantean esos plazos es evidente. Debe transcurrir un plazo indeterminado desde que se haya recibido la notificación del aumento para que los usuarios puedan pedir la celebración de consultas. Esas consultas "se iniciarán... dentro de un plazo estipulado que no exceda de 30 días" (párrafo 2 del artículo 14). Este plazo de 30 días comienza a contar probablemente después de haberse recibido la notificación. Como se ha de dar algún tiempo para los preparativos de las consultas, que pueden comprender la preparación de un informe por contadores independientes y su estudio por los usuarios, el plazo de 30 días fijado en el Código desde que se hace la primera notificación hasta que la cuestión se somete a conciliación internacional obligatoria en caso de falta de acuerdo (a tenor de lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 14) parece totalmente insuficiente. Esta es una dificultad evidente que tendrá que ser resuelta mediante negociaciones con las conferencias.

231. En el caso de aumentos generales de fletes se podrán acordar con las conferencias los procedimientos siguientes:

La conferencia acompaña a la notificación hecha con 150 días de antelación una propuesta de consultas de carácter nacional o regional, según convenga, a celebrarse dentro de un plazo acordado a contar de la recepción de la notificación que, en cualquier caso, no excederá de 30 días;

El informe de los contadores independientes sobre el estado de gastos e ingresos de la conferencia se entregará al consejo de usuarios u otro organismo designado para recibir la notificación al mismo tiempo que ésta, lo que forma parte de las funciones del representante nacional o regional de la conferencia; y

Si el aumento de fletes propuesto es aceptado, después de examinarlo, el consejo de usuarios podrá notificar a la conferencia que no es necesario celebrar consultas sobre la cuestión;

De ser necesarias, las consultas se celebrarían dentro del plazo acordado;

Si no se llega a un acuerdo como resultado de las consultas, la cuestión podrá ser sometida a conciliación internacional obligatoria u otro medio acordado de solución de controversias dentro de un plazo máximo razonable, fijado de común acuerdo, que puede ser de 14 días después de la expiración del plazo de las consultas.

232. Conviene señalar que el párrafo 8 del artículo 14 dispone que cuando el tráfico de un país transportado por la conferencia consista "en su mayor parte en un solo producto o en unos pocos productos principales", todo aumento de los fletes aplicables a uno o varios de esos productos se consideran como un aumento general de los fletes y, por lo tanto, estará sujeto a las disposiciones de todo el artículo 14.

B. Fletes aplicables a nuevas partidas de carga

233. El Código no regula el procedimiento para fijar el flete de una nueva partida de carga o para reducir la tasa aplicable a un producto determinado. La mayoría de las conferencias aplican sus propios procedimientos para atender las peticiones de los usuarios sobre tales cuestiones, pero esos procedimientos pueden ser objeto de una doble crítica:

A los nuevos productos se suele aplicar la elevada tasa correspondiente a la carga general, cuya utilización no es apropiada para los envíos continuos y que puede impedir el crecimiento del tráfico de la partida de que se trate; y

Los procedimientos existentes suelen ser lentos y suponen consultar a la oficina central de la conferencia, cuando debería ser posible que los representantes locales de la conferencia adoptasen una decisión provisional, válida durante 90 días, sobre la tasa aplicable a esa clase de productos.

234. Conviene señalar, a este respecto, que la petición de una tarifa por clases para una nueva partida de carga no es una petición de asistencia, sino la de no ser perjudicado por la imposición al principio de una tarifa que sea superior a la tarifa a largo plazo. Pese a no estar reguladas en el Código, las cuestiones planteadas en este párrafo son pertinentes para las actividades de la conferencia que presta servicios en un tráfico, por lo que es oportuno examinarlas con las conferencias a fin de incluirlas en el acuerdo de conferencia.

C. Fletes de promoción

235. El artículo 15 establece que el usuario que trate de obtener un flete de promoción para una exportación no tradicional presentará a la conferencia determinada información. Hay que distinguir la exportación no tradicional para la que se pide un flete de promoción de la nueva partida de carga para la que se pide una tarifa por clases concreta. Al principio, se puede conceder una tasa de flete especialmente baja para ayudar al nuevo producto a consolidarse en un mercado; el flete de promoción siempre es de duración limitada y representa la contribución de la conferencia a la reducción de los costos de lanzamiento del producto en el nuevo mercado. El atractivo para la conferencia estriba en que la ayuda prestada al exportador redundará a largo plazo en beneficio de la conferencia, que, si la promoción tiene éxito, se beneficiará del aumento de los transportes a una tasa de flete lucrativa.

236. La información que debe proporcionarse se define como "toda la información necesaria y razonable para justificar la concesión de un flete de promoción (párrafo 2 del artículo 15). La conferencia debería especificar también, en el documento que tiene que preparar para facilitar información acerca del procedimiento que ha de seguirse en la solicitud de un flete de promoción (párrafo 4 del artículo 15), la información que considera necesaria y razonable.

237. Los gobiernos quizás deseen examinar con las conferencias la cuestión de los fletes de promoción y acordar que el documento de información se prepare en consulta con una autoridad competente. Eso es necesario para que las conferencias basadas en países desarrollados no pidan a los pequeños exportadores de países en desarrollo el mismo volumen de información que sería razonable que proporcionase una gran empresa de un país desarrollado.

D. Recargos

238. "Los recargos que imponga una conferencia para hacer frente a aumentos imprevisto o extraordinarios de los gastos o para compensar pérdidas de ingresos se considerarán temporales" (párrafo 1 del artículo 16). Este artículo dispone que se notifique la intención de imponer un recargo y que se celebren consultas, pero sólo se conceden 15 días para llegar a un acuerdo antes de que la cuestión se someta al mecanismo de solución de controversias del Código. El párrafo 4 del artículo 23 establece que las controversias relativas a los recargos pueden someterse a conciliación internacional obligatoria. Es evidente que una medida impuesta con carácter urgente no puede retrasarse en espera del resultado del proceso de conciliación, por lo que se incluye una disposición que permite imponer el recargo si la controversia continúa sin resolverse 30 días después de haberse hecho la notificación.

239. Las organizaciones de usuarios y las conferencias deberían ponerse de acuerdo sobre las fórmulas que hayan de aplicarse para la imposición de recargos monetarios y las pautas que hayan de aplicarse para el control periódico de tales recargos. Existen fórmulas bien arraigadas de aplicación de recargos monetarios cuyo uso está muy generalizado entre las conferencias, por lo que se puede elegir una que sea apropiada y, de ser necesario, adaptarla a las necesidades concretas del tráfico de la conferencia de que se trate. Deben adoptarse disposiciones sobre la revisión periódica de tales fórmulas, en particular los períodos base, los tipos de cambio base y la composición de monedas de que se trate. También se puede acordar una fórmula y un procedimiento adecuados con respecto a los recargos por combustible 20/. Análogamente, se pueden acordar los principios aplicables con respecto a la imposición y el control de los recargos por congestión de los puertos 21/.

Capítulo XVI

OTRAS CUESTIONES

240. Además de las cuestiones que ya se han examinado, hay diversos otros aspectos del Código que es necesario que los gobiernos, las organizaciones de usuarios o las compañías navieras nacionales, según proceda, examinen con las conferencias que prestan servicios en sus tráficos:

Procedimientos de adopción de decisiones;

Acuerdos de lealtad;

Dispensas;

Informes anuales;

Adecuación de los servicios; y

Representación.

Estos seis temas se examinan en el presente capítulo.

A. Procedimientos de adopción de decisiones

241. Esta cuestión se regula en el artículo 3 del Código. Como los procedimientos que se establezcan se incluirán en el acuerdo de conferencia, será preciso examinarlos para velar por que estén en conformidad con las disposiciones del Código. Algunos aspectos concretos que conviene señalar son:

Los procedimientos "se fundarán en el principio de la igualdad de todas las compañías miembros con plenitud de derechos";

Las cuestiones en las que las decisiones habrán de adoptarse por unanimidad tienen que ser definidas; y

No se podrá adoptar ninguna decisión sobre cuestiones relativas al tráfico entre dos países sin el consentimiento de las compañías navieras nacionales de esos países.

242. Es corriente que en los países en desarrollo haya sólo una compañía que preste servicios en un tráfico determinado, mientras que en el país desarrollado que es la otra parte en el tráfico puede haber varias compañías que transporten el mismo volumen del tráfico; es importante asegurarse en esos casos de que la compañía nacional única de un país no quede en minoría en las votaciones sobre cuestiones fundamentales ante las compañías más numerosas de las otras partes en el tráfico.

243. Será preciso especificar de común acuerdo las cuestiones relativas al tráfico entre dos países en las que las decisiones exigirán el consentimiento de ambos grupos de compañías navieras nacionales.

B. Acuerdos de lealtad

244. Las conferencias concibieron el sistema de los acuerdos de lealtad para que los usuarios no se aprovecharan de los fletes más baratos ofrecidos por armadores independientes sino que apoyaran a los porteadores de la conferencia. Las conferencias recurren cada vez menos a los contratos de lealtad o fidelidad, pero, como el Código autoriza explícitamente el mantenimiento de tales acuerdos (párrafo 1 del artículo 7), es necesario examinarlos.

245. El artículo 7 dispone que los acuerdos "se basarán en el sistema contractual o en cualquier otro sistema que sea también lícito". En realidad, actualmente existen tres clases de vínculos de lealtad, a saber, el sistema del descuento diferido, el sistema de abono y el sistema de doble tarifa. Como su propio nombre indica, en el sistema de descuento diferido el descuento de lealtad no se paga en el momento del embarque sino que es retenido por la conferencia y pagado después. Este tipo de acuerdo es muy poco satisfactorio desde el punto de vista de los usuarios y es preferible que el sistema de lealtad se base en cualquiera de las otras dos formas en las que el descuento es inmediato.

246. Los gobiernos o las organizaciones de usuarios pueden tratar de excluir totalmente de sus tráficos el sistema del descuento diferido. En tal caso, habría que elegir entre el sistema de abono y el sistema de doble tarifa. Las condiciones exactas deben ser establecidas por las conferencias y los usuarios.

C. Dispensas

247. El artículo 8 versa sobre las dispensas, es decir, la autorización concedida a los usuarios para utilizar servicios de transporte marítimo fuera del ámbito de la conferencia sin ser tenidos por responsables de una violación del acuerdo de lealtad. La conferencia debería estar dispuesta a conceder tal autorización cuando no esté programada ninguna salida de un buque de la conferencia en un período acordado o cuando, aunque esté programada una salida, el buque tenga prevista la llegada a su destino demasiado tarde para atender las necesidades del usuario a causa, por ejemplo, del número de escalas en puertos de tránsito. Es importante cuidar de incluir las disposiciones adecuadas sobre esta cuestión al elaborar el acuerdo de conferencia. Hay que reconocer que las dispensas constituyen una cuestión litigiosa, puesto que los usuarios pueden abusar de la situación y retener deliberadamente los envíos. Las disposiciones efectivamente adoptadas, pues, tienen que ser lo bastante estrictas para proteger a la conferencia contra los abusos de los usuarios y lo bastante flexibles para que los usuarios no pierdan su mercado por la indisponibilidad de un buque de la conferencia en el momento preciso.

248. Conviene tener en cuenta asimismo el párrafo 16 del artículo 2 relativo a la no admisión, por cualquier razón, de la carga por una compañía miembro. Esto no es estrictamente motivo de dispensa, ya que la disposición establece que la carga permanecerá en el ámbito de la conferencia. Cuando exista un acuerdo de distribución del tráfico, es importante que dicho acuerdo regule esta cuestión. En particular, el acuerdo de distribución del tráfico debe ofrecer flexibilidad suficiente para que la carga que no sea admitida pueda ser transportada sin demora por otra compañía miembro en exceso del porcentaje que tenga asignado.

D. Informes anuales

249. El contenido del informe anual que la conferencia preparará de conformidad con el artículo 10 es también un tema que merece ser examinado. Conviene acordar desde el principio que las autoridades competentes recibirán el informe periódicamente, sin necesidad de renovar la petición cada año. Es necesario poner el máximo empeño en lograr que el informe sea lo más amplio posible. No obstante, hay que tener presente que:

El informe será objeto de una distribución tan amplia que no puede contener información que pueda considerarse razonablemente de carácter confidencial desde el punto de vista comercial; y

Las conferencias no suelen estar en condiciones de reunir y publicar información de interés económico general.

E. Adecuación de los servicios

250. El artículo 19 del Código impone a las conferencias la obligación específica de "asegurar que sus compañías miembros proporcionen servicios regulares, adecuados y eficientes con la frecuencia requerida en las rutas que sirven". Es evidente que, para cumplir las disposiciones del Código, la supervisión por la conferencia de las actividades de las compañías miembros no tiene que estar limitada al descubrimiento de las eventuales prácticas abusivas e infracciones, sino ocuparse también de la calidad de los servicios.

251. El artículo 19 trata también de la posibilidad de racionalizar los servicios para aumentar la eficiencia y reducir los costos. La experiencia demuestra que se pueden obtener importantes ventajas económicas mediante una racionalización de las salidas. Los gobiernos y las organizaciones de usuarios quizás deseen plantear esta cuestión a las conferencias para que se lleve a cabo un estudio sobre las posibilidades de racionalización de los tráficos de que se trate.

F. Representación de las conferencias

252. "Las conferencias tendrán representantes locales en todos los países a que presten servicios, pero cuando ello no sea posible por razones prácticas podrán establecer una representación regional" (artículo 21). El representante en cada país actuará como canal de comunicación entre los usuarios y la conferencia y puede tener conferida una potestad delegada de adopción de decisiones si la conferencia lo estima apropiado.

253. A este respecto, los gobiernos quizá deseen hacer hincapié en dos cuestiones, a saber:

El representante local o regional no debe ser un agente marítimo, a causa del intrínseco conflicto de intereses existente, aunque un representante puede actuar en nombre de más de una conferencia; y

El representante debe tener conferidas facultades delegadas suficientes, que se determinarán en el acuerdo de conferencia 22/.

254. A este respecto conviene señalar asimismo el artículo 20, concerniente a la oficina central de la conferencia.

Capítulo XVII

CONTENIDO DE LOS ACUERDOS DE CONFERENCIA: RELACION DE MATERIAS

255. El examen efectuado en los capítulos IX a XVI de las cuestiones que plantea la aplicación del Código ha permitido distinguir una serie de aspectos que es necesario regular en los acuerdos de conferencia. En la mayoría de los casos, esos aspectos no aparecen quizás en el Código como puntos concretos que haya que hacer figurar en los acuerdos de conferencia, sino que, como se ha explicado en los capítulos anteriores, será preciso incluirlos o esclarecerlos en los acuerdos de conferencia a fin de lograr la aplicación efectiva del Código.

256. La relación que figura en el párrafo siguiente no constituye una lista exhaustiva de las materias que deben regularse en los acuerdos de conferencia. Los gobiernos, las conferencias y los usuarios tendrán que estudiar atentamente el Código para determinar si es necesario incluir otros aspectos en virtud de determinadas disposiciones del Código o qué otros aspectos, en su caso, desean que se regulen, aunque no hayan sido objeto de ninguna disposición del Código ni su inclusión se haya sugerido en la presente guía.

257. Las materias señaladas concretamente en la presente guía para su inclusión en el acuerdo de conferencia son:

Establecimiento de los criterios para la definición de lo que constituye "un servicio regular, adecuado y eficiente"; véase el capítulo IX, párrafo 144;

Procedimientos relativos a las solicitudes de ingreso y reingreso, en particular disposiciones sobre la forma de recabar la opinión de los usuarios y las autoridades competentes; véase el capítulo IX, párrafo 148;

Posibilidad de una indemnización de retiro cuando una compañía deja la conferencia; véase el capítulo IX, párrafo 153;

Definición de lo que se entiende por acuerdo de distribución del tráfico y disposiciones sobre el mismo; véase el capítulo X, párrafo 155;

Aplicación de las disposiciones sobre participación en la carga; véase el capítulo X, párrafos 160 a 164 y 168 a 170;

Criterios para fijar los porcentajes de participación en la carga; véase el capítulo X, párrafos 157 a 159 y 165 a 167;

Procedimientos de adopción de decisiones, especialmente con respecto a la participación en la votación de la compañía naviera nacional única; véase el capítulo XVI, párrafos 241 y 243;

Disposiciones sobre el régimen interno, en particular, reglas de buena conducta; véase el capítulo XII, párrafos 185 a 190;

Determinación de las partes con derecho a solicitar la celebración de consultas y a participar en ellas; véase el capítulo XIII, párrafos 200 a 202;

Plazos relativos a los aumentos generales de fletes; véase el capítulo XV, párrafos 229 a 231;

Procedimientos de fijación de fletes especiales aplicables a nuevas partidas de carga; véase el capítulo XV, párrafos 233 y 234;

Procedimientos y documento de información sobre fletes de promoción; véase el capítulo XV, párrafos 235 y 237;

Procedimientos para obtener dispensas y resolver la cuestión de la no admisión de carga; véase el capítulo XVI, párrafos 247 y 248;

Representación de las conferencias; véase el capítulo XVI, párrafos 252 y 253.

258. En los capítulos anteriores se han planteado otras cuestiones sobre las cuales quizás sea necesario un acuerdo entre el gobierno y la conferencia para dar a aquél seguridades suficientes de que el Código se aplicará efectivamente y de que los intereses nacionales serán protegidos en el tráfico de que se trate. Estas cuestiones podrían ser reguladas en la ley nacional aplicable u otro instrumento jurídico relativo a la aplicación del Código, pero quizás la mejor manera de ocuparse de ellas sea mediante un acuerdo de principio entre las autoridades competentes y la conferencia. Estas cuestiones son las siguientes:

Determinación de los usuarios y organizaciones de usuarios con derecho a participar en las consultas; véase el capítulo XIII, párrafo 201;

Criterios de determinación de los fletes; véase el capítulo XIV, párrafos 209 a 217;

Evaluación del nivel de gastos de la conferencia; véase el capítulo XIV, párrafos 218 a 222;

La congelación de los fletes; véase el capítulo XIV, párrafos 224 y 225;

Procedimientos de los aumentos generales de los fletes; véase el capítulo XV, párrafos 228 a 232;

Fórmulas y principios de los recargos; véase el capítulo XV, párrafos 238 y 239;

Revisión imparcial y conciliación local; véase el capítulo XII, párrafo 190, y el capítulo XIII, párrafo 196.

Notas

1/ Las deliberaciones y negociaciones en el ámbito de la UNCTAD se celebran con arreglo a un sistema de grupos regionales integrado por cuatro agrupaciones básicas de países:

Grupo B: Países desarrollados de economía de mercado

Grupo de los 77: países en desarrollo

Grupo D: Países socialistas de Europa oriental

China.

2/ Se considera que el tonelaje pertinente es el que figura en el Lloyd's Register of Shipping - Statistical Tables 1973, cuadro 2, "World Fleets-Analysis by Principal Types", 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.

3/ Véase la resolución 35/56 de la Asamblea General.

4/ Véase un análisis detallado en "Actividades de la UNCTAD en la esfera del transporte marítimo" (TD/278), Ginebra, 1983.

5/ Por lo que respecta a las medidas legislativas que han de adoptarse en relación con la definición de la expresión "conferencia marítima", tal como se utiliza en el Código, véase el capítulo VIII.

6/ Véase un análisis de las compañías navieras no miembros de una conferencia en el capítulo III.

7/ Reproducido en el anexo V.

8/ En el anexo IV figura una lista de las reservas y declaraciones hechas por las Partes Contratantes.

9/ Véase el párrafo 21 del capítulo I.

10/ TD/CODE/13, pág. 86.

11/ En relación con este tema, véase asimismo el capítulo III.

12/ Las condiciones aplicables a la inscripción de los buques bajo pabellón nacional han sido reguladas detalladamente en el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, adoptado por la Conferencia de Plenipotenciarios el 7 de febrero de 1986. El texto completo del Convenio figura en el documento TD/RS/CON/23, que la secretaría de la UNCTAD tiene a disposición de quienes se lo pidan.

13/ Véase asimismo el capítulo VIII, párr. 114.

14/ Véase el párrafo 1 del artículo 2 del reglamento N° 954/79 del Consejo de la CEE, que figura reproducido en el anexo V.

15/ Véase asimismo el capítulo VIII, párrs. 110 a 114.

16/ Véase asimismo el capítulo X, párrs. 165 y 166, y el capítulo XI, párr. 182.

17/ Véase el capítulo XI.

18/ A este respecto, véase asimismo el capítulo VIII, párrs. 115 y 120.

19/ A título de información sobre el establecimiento y funcionamiento de los consejos de usuarios y los centros de estudios sobre transporte marítimo, véase la publicación titulada "Protección de los intereses de los usuarios - Directrices para los países en desarrollo" (TD/B/C.4/176), que la secretaría de la UNCTAD tiene a disposición de quienes se la pidan.

20/ La cuestión de los recargos de las conferencias marítimas ha sido examinada en un informe de la UNCTAD titulado "Fórmulas y métodos utilizados para calcular y aplicar los recargos de las conferencias marítimas" (TD/B/C.4/265). La secretaría de la UNCTAD tiene este informe a disposición de quienes se lo pidan.

21/ Los recargos por congestión de los puertos se examinan en el informe de la UNCTAD titulado "Desarrollo y mejoramiento de los puertos - Recargo por congestión de los puertos: Principios básicos" (TD/B/C.4/279). La secretaría de la UNCTAD también tiene este informe a disposición de quienes se lo pidan.

22/ Véase asimismo el capítulo VIII, párr. 135.

Anexo I

CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA
DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS*

	<u>Página</u>
Objetivos y principios	77
<u>Capítulo</u>	
I. Definiciones	77
II. Relaciones entre las compañías miembros	79
III. Relaciones con los usuarios	84
IV. Fletes	88
V. Otras cuestiones	94
VI. Disposiciones y mecanismo para la solución de las controversias	96
A. Disposiciones generales	96
B. Conciliación internacional obligatoria	99
C. Mecanismo institucional	105
VII. Cláusulas finales	106
<u>Anexo de la Convención: Reglamento modelo para la conciliación internacional obligatoria</u>	<u>111</u>

* TD/CODE/13/Add.1.

Anexo I

CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS

OBJETIVOS Y PRINCIPIOS

Las Partes Contratantes y la presente Convención,

Reconociendo la necesidad de un Código de conducta de las conferencias marítimas universalmente aceptable,

Teniendo en cuenta las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo con respecto a las actividades de las conferencias marítimas que sirven su comercio exterior,

Acordando expresar en el Código los objetivos fundamentales y los principios básicos siguientes:

a) El objetivo de facilitar la expansión ordenada del comercio marítimo mundial;

b) El objetivo de promover el desarrollo de servicios marítimos regulares y eficaces que permitan atender las necesidades de cada tráfico;

c) El objetivo de garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de los servicios de transporte marítimo y los intereses de los usuarios de tales servicios;

d) 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;

e) El principio de que las conferencias deben celebrar consultas significativas con las organizaciones de usuarios, los representantes de usuarios y los usuarios en las cuestiones que sean de interés común, con la participación, cuando lo pidan, de las autoridades competentes;

f) El principio de que 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,

Han convenido en lo siguiente:

Primera parte

Capítulo primero

DEFINICIONES

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.

Compañía naviera nacional

Una compañía naviera nacional de un determinado país es una empresa porteadora naviera cuya oficina principal de dirección y cuyo control efectivo se encuentran en ese país y que está reconocida como tal por una autoridad competente de ese país o conforme a las leyes de ese país.

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.

Compañía naviera de un tercer país

Una empresa porteadora naviera en sus operaciones entre dos países de los que no es compañía naviera nacional.

Usuario

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.

Organización de usuarios

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.

Mercancías transportadas por la conferencia

Carga transportada por las compañías navieras miembros de una conferencia de conformidad con el acuerdo de conferencia.

Autoridad competente

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.

Flete de promoción

Un flete establecido para fomentar el transporte de exportaciones no tradicionales del país de que se trate.

Flete especial

Un flete preferencial, que no sea de promoción, que negocien entre sí las partes interesadas.

Capítulo II

RELACIONES ENTRE LAS COMPAÑIAS MIEMBROS

Artículo primero

Composición de las conferencias

1. Toda compañía naviera nacional tendrá derecho a ser miembro con plenitud de derechos de una conferencia que sirva el comercio exterior de su país, con sujeción a los criterios establecidos en el párrafo 2 del artículo 1. Las compañías navieras que no sean compañías nacionales en ningún gráfico de una conferencia tendrán derecho a ser miembros con plenitud de derechos de esa conferencia, con sujeción a los criterios establecidos en los párrafos 2 y 3 del artículo 1 y a las disposiciones del artículo 2 relativas a la distribución del tráfico por lo que respecta a las compañías navieras de terceros países.

2. La compañía naviera que solicite el ingreso en una conferencia deberá probar que está en condiciones y tiene la intención de prestar, inclusive mediante el uso de buques fletados, siempre que se respeten los criterios señalados en el presente párrafo, un servicio regular, adecuado y eficiente a largo plazo, conforme a la definición dada en el acuerdo de conferencia dentro del marco de la conferencia; se comprometerá a cumplir todas las cláusulas y condiciones del acuerdo de conferencia y depositará una garantía financiera que cubra cualquier obligación financiera pendiente en caso de ulterior retiro, suspensión o expulsión, si así lo exige el acuerdo de conferencia.

3. Al examinar la solicitud de ingreso de una compañía naviera que no sea una compañía nacional en ningún tráfico de la conferencia interesada, se tendrá en cuenta, además de las disposiciones del párrafo 2 del artículo 1, y entre otros, los criterios siguientes:

a) El volumen actual del tráfico en la ruta o en las rutas que sirve la conferencia y sus perspectivas de crecimiento;

b) La relación entre el tonelaje disponible y el volumen del tráfico actual y previsible en la ruta o en las rutas que sirve la conferencia;

c) Los efectos probables que tendrá el ingreso de la compañía naviera en la conferencia sobre la eficacia y la calidad de los servicios prestados por la conferencia;

d) La participación actual de la compañía naviera en el tráfico de la misma ruta o de las mismas rutas fuera del marco de la conferencia; y

e) La participación actual de la compañía naviera en la misma ruta o en las mismas rutas dentro del marco de otra conferencia.

Estos criterios no deberán aplicarse de manera que vayan en menoscabo de la aplicación de las disposiciones sobre la participación en el tráfico contenidas en el artículo 2.

4. La conferencia se pronunciará rápidamente sobre la solicitud de ingreso o reingreso y la decisión se comunicará al solicitante rápidamente y, a más tardar, dentro de los seis meses siguientes a la fecha de la solicitud. Cuando se deniegue el ingreso o el reingreso a una compañía, la conferencia expondrá al mismo tiempo por escrito las razones de tal denegación.

5. Al estudiar las solicitudes de ingreso, la conferencia tendrá en cuenta los puntos de vista expuestos por los usuarios y las organizaciones de usuarios de los países cuyo tráfico sirve la conferencia, así como los expuestos por las autoridades competentes si así lo solicitan.

6. Aparte de los criterios de ingreso establecidos en el párrafo 2 del artículo 1, toda compañía naviera que solicite el reingreso deberá también presentar pruebas de que ha cumplido las obligaciones que le imponen los párrafos 1 y 4 del artículo 4. La conferencia podrá estudiar en especial las circunstancias en que la compañía se retiró de la conferencia.

Artículo 2

Participación en el tráfico

1. Toda compañía naviera admitida en una conferencia tendrá derechos de salida y de carga en los tráficos cubiertos por esa conferencia.

2. Cuando la conferencia aplique un acuerdo de distribución del tráfico, todas las compañías miembros de la conferencia que sirvan el tráfico cubierto por el acuerdo tendrán derecho a participar en el acuerdo correspondiente a ese tráfico.

3. Para determinar el porcentaje del tráfico que las compañías miembros tendrán derecho a adquirir, las compañías navieras nacionales de cada país, independientemente de cuál sea su número, serán consideradas como un solo grupo de compañía correspondientes a ese país.

4. 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 en 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.

5. Cuando, en cualquiera de los países cuyo tráfico sea atendido por una conferencia, no haya compañías navieras nacionales que participen en ese tráfico, el porcentaje del tráfico al que en virtud del párrafo 4 del artículo 2 tendrían derecho las compañías navieras nacionales de ese país se distribuirá entre las distintas compañías miembros que participen en el tráfico en proporción a sus porcentajes respectivos.

6. Cuando las compañías navieras nacionales de un país decidan no transportar la totalidad del porcentaje del tráfico que les corresponda, la porción de ese porcentaje que no transporten se distribuirá entre las distintas compañías miembros que participen en el tráfico en proporción a sus porcentajes respectivos.

7. Cuando no participen en el tráfico entre los países servidos por una conferencia compañías navieras nacionales de los países de que se trate, los porcentajes de participación en el tráfico atendido por la conferencia entre esos países se asignarán a las compañías miembros participantes de terceros países mediante negociaciones comerciales entre esas compañías.

8. Las compañías navieras nacionales de una región miembros de una conferencia situadas en un extremo del tráfico cubierto por esa conferencia podrán redistribuir entre sí, de común acuerdo, los porcentajes de participación en el tráfico que les hayan sido asignados, de acuerdo con las disposiciones de los párrafos 4 a 7 inclusive del artículo 2.

9. Sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos 4 a 8 inclusive del artículo 2 acerca de la participación de las distintas compañías navieras o los distintos grupos de compañías navieras en el tráfico, la conferencia revisará periódicamente los acuerdos de distribución del tráfico o participación en el tráfico, a intervalos que se estipularán en esos acuerdos y de conformidad con los criterios que se especifiquen en el acuerdo de conferencia.

10. La aplicación del presente artículo comenzará lo antes posible después de la entrada en vigor de la presente Convención y se completará dentro de un período de transición que en ningún caso durará más de dos años teniendo en cuenta la situación específica de cada uno de los tráficos de que se trate.

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

12. Cuando, en ausencia de acuerdos de distribución del tráfico, existan acuerdos sobre escalas, salidas y/o cualquier otra forma de distribución de la carga, se aplicarán los criterios de distribución y revisión de los porcentajes de participación que se fijan en los párrafos 1 a 11 inclusive del artículo 2.

13. Cuando en una conferencia no exista ningún acuerdo sobre la distribución del tráfico, derechos de escalas o de salidas u otro tipo de acuerdo sobre la participación en el tráfico, uno u otro de los dos grupos de compañías navieras nacionales miembros de la conferencia podrán exigir, de

conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 2, que se establezcan acuerdos de distribución del tráfico entre sus países atendido por la conferencia o, si no, que se reajusten las salidas de manera que se proporcione a aquellas compañías la posibilidad de gozar sustancialmente de los mismos derechos a participar en el tráfico entre dos países atendido por la conferencia de que habrían gozado con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 2. Tales solicitudes serán examinadas y decididas por la conferencia. Si no se conviene en establecer tales acuerdos de distribución del tráfico, o en reajustar las salidas entre los miembros de la conferencia, los grupos de compañías navieras nacionales de los países situados en ambos extremos del tráfico tendrán mayoría de votos para decidir la celebración de esos acuerdos de distribución o el reajuste de las salidas. El asunto será decidido en un plazo que no excederá de seis meses a partir de la fecha en que se reciba la solicitud.

14. En caso de desacuerdo entre las compañías navieras nacionales de los países situados en cualquiera de los extremos de un tráfico atendido por la conferencia acerca de si hay lugar o no a distribuir el tráfico, esas compañías podrán exigir que se reajusten las salidas dentro de la conferencia para que puedan tener la oportunidad de gozar sustancialmente de los mismos derechos a participar en el tráfico entre esos dos países atendido por la conferencia de que habrían gozado con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 2. Si no hay compañías navieras nacionales en uno de los países cuyo tráfico sea atendido por la conferencia, la compañía o las compañías navieras nacionales del otro país podrán hacer la misma solicitud. La conferencia hará todo lo posible por acceder a esta solicitud. Pero, en caso de que no se acceda a ella, las autoridades competentes de los países situados en ambos extremos del tráfico podrán hacerse cargo del asunto, si lo desean, y exponer sus puntos de vista a las partes interesadas para que los examinen. Si no se llega a un acuerdo, la controversia será resuelta de conformidad con los procedimientos establecidos en el presente Código.

15. Otras compañías navieras miembros de una conferencia también podrán pedir que se establezcan acuerdos sobre la distribución del tráfico o los derechos de salidas, y la conferencia examinará esta petición conforme a las disposiciones pertinentes del presente Código.

16. Las conferencias estipularán en cualquier acuerdo de distribución del tráfico medidas apropiadas para los casos en que por cualquier razón, excepto la presentación tardía de la carga por el usuario, la carga no sea admitida por una compañía miembro. Ese acuerdo estipulará que el buque disponga de espacio libre utilizable, incluso aunque ello signifique rebasar la participación de la compañía en el tráfico, podrá cargar mercancías que de otro modo quedarían en los muelles y cuyo transporte se demoraría más tiempo del fijado por la conferencia.

17. Las disposiciones de los párrafos 1 a 16 inclusive del artículo 2 se aplicarán a todas las mercancías, cualesquiera que sean su origen, su destino o la utilización que se les haya de dar, salvo cuando se trate de equipo militar destinado a la defensa nacional.

Artículo 3

Procedimientos de adopción de decisiones

Los procedimientos de adopción de decisiones incorporados en los acuerdos de conferencia se fundarán en el principio de la igualdad de todas las compañías miembros con plenitud de derechos; tales procedimientos 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 4

Sanciones

1. Sin perjuicio de las cláusulas de retiro contenidas en los acuerdos de distribución del tráfico y/o en los acuerdos de distribución de la carga, toda compañía naviera miembro de una conferencia tendrá derecho a exonerarse de las obligaciones contraídas en virtud del acuerdo de conferencia, sin incurrir por ello en sanciones, mediante notificación hecha con tres meses de antelación, a menos que en el acuerdo de conferencia se estipule un plazo diferente, pero habrá de cumplir las obligaciones que le incumban como miembro de la conferencia hasta la fecha de su exoneración.

2. Toda conferencia podrá, mediante notificación hecha con la antelación que se prescriba en el acuerdo de conferencia, suspender o expulsar a una compañía miembro por transgresión grave de las estipulaciones y condiciones del acuerdo de conferencia.

3. Las expulsiones o suspensiones no surtirán efecto hasta que se hayan expuesto por escrito las razones en que se basan y hasta que se haya dirimido cualquier controversia conforme a lo dispuesto en el capítulo VI.

4. En caso de retiro o expulsión, la compañía interesada habrá de pagar la parte que le corresponda de las obligaciones financieras pendientes de la conferencia hasta la fecha de su retiro o expulsión. En caso de retiro, suspensión o expulsión, la compañía no quedará exonerada de sus propias obligaciones financieras conforme al acuerdo de conferencia, ni de ninguna de sus obligaciones para con los usuarios.

Artículo 5

Régimen interno

1. Las conferencias adoptarán y mantendrán al día una lista ilustrativa lo más detallada posible de las prácticas que se consideren abusivas y/o violatorias del acuerdo de conferencia y establecerán un sistema eficaz de régimen interno aplicable a ellas, con disposiciones concretas que prevean:

a) La fijación de sanciones o de una escala de sanciones para esas prácticas abusivas o violatorias del acuerdo, que guarden proporción con su gravedad;

b) El examen y revisión imparcial, por una persona o un organismo que no tenga vinculación alguna con ninguna compañía naviera miembro de la conferencia ni con sus filiales, de los fallos sobre las reclamaciones por prácticas abusivas o violatorias del acuerdo, así como de las decisiones tomadas sobre tales reclamaciones, a instancia de la conferencia o de cualquier otra parte interesada;

c) La presentación, previa solicitud, de informes sobre las medidas adoptadas en relación con las reclamaciones por prácticas abusivas y/o violatorias del acuerdo, sin mencionar los nombres de las partes interesadas, a las autoridades competentes de los países cuyo tráfico sirva la conferencia y de los países cuyas compañías navieras sean miembros de la conferencia.

2. Las compañías navieras y las conferencias tendrán derecho a la plena cooperación de los usuarios y de las organizaciones de usuarios en su lucha contra las prácticas abusivas y violatorias de los acuerdos.

Artículo 6

Acuerdos de conferencia

Todos los acuerdos de conferencia, acuerdos de distribución del tráfico y acuerdos de distribución de derechos de escalas y salidas, así como sus modificaciones u otros documentos directamente relacionados con ellos y que los afecten, serán comunicados, previa solicitud, a las autoridades competentes de los países cuyo tráfico sirva la conferencia y de los países cuyas compañías navieras sean miembros de la conferencia.

Capítulo III

RELACIONES CON LOS USUARIOS

Artículo 7

Acuerdos de lealtad

1. Las compañías navieras miembros de una conferencia tendrán derecho a establecer y mantener con los usuarios acuerdos de lealtad, cuya forma y estipulaciones serán objeto de consulta entre la conferencia y las organizaciones de usuarios o los representantes de los usuarios. Esos acuerdos de lealtad contendrán garantías que estipulen expresamente los derechos de los usuarios y de los miembros de la conferencia. Tales acuerdos se basarán en el sistema contractual o en cualquier otro sistema que sea también lícito.

2. Cualesquiera que sean los acuerdos de lealtad concertados el flete aplicable a los usuarios leales se determinará dentro de un límite máximo y un límite mínimo de porcentajes del flete aplicable a otros usuarios. Cuando una modificación de la diferencia entre los dos fletes provoque un aumento de los fletes cobrados a los usuarios, la modificación sólo podrá aplicarse previa notificación hecha a esos usuarios con 150 días de antelación o según las prácticas regionales y/o los acuerdos. Las controversias relacionadas con una modificación de la diferencia se resolverán conforme a lo estipulado en el acuerdo de lealtad.

3. Los acuerdos de lealtad contendrán garantías en las que se estipulen expresamente los derechos y las obligaciones de los usuarios y de las compañías navieras miembros de la conferencia conforme a las disposiciones siguientes, en particular:

a) El usuario estará obligado con respecto a la carga cuyo embarque controlen él mismo, una compañía afiliada o filial suya o su comisionista de transporte, de conformidad con el contrato de venta de las mercancías de que se trate, a menos que el usuario, por medios indirectos, subterfugios o persona interpuesta, intente desviar cargas en violación de su compromiso de lealtad;

b) Cuando haya un contrato de lealtad, deberán especificarse en él la cuantía máxima de los daños y perjuicios efectivos o de la indemnización convenida y/o las sanciones aplicables. No obstante, las compañías miembros de la conferencia podrán decidir fijar una indemnización menor por los daños y perjuicios o renunciar a la indemnización de tales daños y perjuicios. En cualquier caso, la indemnización por daños y perjuicios pagadera por el usuario en virtud del contrato no deberá ser superior al flete del embarque de que se trate, computado a la tarifa prevista en el contrato;

c) El usuario tendrá derecho a recuperar íntegramente su condición de cliente leal con sujeción al cumplimiento de las condiciones establecidas por la conferencia, que se especificarán en el acuerdo de lealtad;

d) El acuerdo de lealtad deberá incluir:

- i) Una lista de las cargas, entre las que podrán figurar las cargas a granel transportadas sin marcar ni contar, que estén excluidas expresamente del ámbito del acuerdo de lealtad;
- ii) Una definición de las condiciones en que cargas distintas de las mencionadas en el inciso i) se considerarán excluidas del ámbito del acuerdo de lealtad;
- iii) El método para la solución de las controversias que surjan en relación con el acuerdo de lealtad;
- iv) Una cláusula relativa a la extinción del acuerdo de lealtad a petición del usuario o de la conferencia sin que ello suponga ninguna sanción, una vez expirado el plazo convenido de notificación previa que deberá hacerse por escrito; y
- v) Las condiciones para la concesión de dispensas.

4. Cuando surja una controversia entre una conferencia y una organización de usuarios, representantes de usuarios y/o usuarios acerca de la forma o las estipulaciones de un acuerdo de lealtad propuesto, cualquiera de las partes podrá plantear la cuestión para que se dirima según los procedimientos apropiados establecidos en el presente Código.

Artículo 8

Dispensas

1. En los acuerdos de lealtad se estipulará que las conferencias deberán examinar las peticiones de dispensa de los usuarios y decidir rápidamente sobre ellas y que, cuando se deniegue la dispensa, deberán exponer por escrito, previa solicitud, las razones de ello. Si una conferencia deja de confirmar, dentro del plazo previsto en el acuerdo de lealtad, espacio suficiente para transportar la carga del usuario dentro del plazo también previsto en el acuerdo de lealtad, el usuario tendrá derecho, sin ser objeto de sanción, a utilizar cualquier buque para la carga de que se trate.

2. En los puertos en que las conferencias sólo presten servicios si la carga alcanza un mínimo especificado (es decir, constituye un incentivo), los usuarios tendrán automáticamente derecho, cuando la compañía naviera no haga escala a pesar de la notificación hecha con la debida antelación por los usuarios o no conteste dentro de un plazo convenido a la notificación de los usuarios, a utilizar cualquier buque disponible para el transporte de su carga, sin exponerse a perder su condición de cliente leal.

Artículo 9

Acceso a las tarifas y condiciones y/o reglamentos conexos

Las tarifas, las condiciones y los reglamentos conexos, así como cualesquiera modificaciones de los mismos, se facilitarán a un precio razonable a los usuarios, organizaciones de usuarios y otros interesados que los soliciten y estarán disponibles para ser examinados en las oficinas de las compañías navieras y de sus agentes. Detallarán todas las condiciones relativas a la aplicación de los fletes y al transporte de cualquier carga comprendida en ellos.

Artículo 10

Informes anuales

Las conferencias prepararán, para las organizaciones de usuarios o los representantes de los usuarios, informes anuales sobre sus actividades cuyo objeto será facilitar información general de interés para ellos, y en particular la información pertinente acerca de las consultas celebradas con los usuarios y las organizaciones de usuarios, las decisiones adoptadas en relación con las reclamaciones, los cambios de la composición de las conferencias y las modificaciones importantes de los servicios, 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.

Artículo 11

Mecanismo de celebración de consultas

1. Se celebrarán consultas sobre cuestiones de interés común entre las conferencias, las organizaciones de usuarios, los representantes de los usuarios y, cuando sea factible, los usuarios que sean designados al efecto por la autoridad competente si así lo desea. Tales consultas tendrán lugar siempre que lo solicite cualquiera de las partes mencionadas. Las autoridades competentes tendrán derecho, si así lo piden, a participar plenamente en las consultas, pero ello no significa que intervengan en la adopción de decisiones.

2. Podrán ser objeto de consultas las siguientes cuestiones, entre otras:

a) Los cambios de las condiciones generales de las tarifas y los reglamentos conexos;

b) Los cambios del nivel general de los fletes y de los fletes aplicables a los productos importantes;

c) Los fletes de promoción y/o los fletes especiales;

d) La imposición de recargos y las modificaciones de los mismos;

e) Los acuerdos de lealtad, su establecimiento o los cambios de su forma y de sus condiciones generales;

f) Los cambios en la clasificación tarifaria de los puertos;

g) El procedimiento para el envío de la información necesaria por los usuarios sobre el volumen previsto y la naturaleza de sus cargas; y

h) La presentación de la carga para su transporte y los requisitos relativos a la notificación de la disponibilidad de la carga.

3. En la medida en que figuren dentro de la esfera de actividad de una conferencia, también podrán ser objeto de consultas las siguientes cuestiones:

a) El funcionamiento de los servicios de inspección de la carga;

b) Los cambios de la estructura del servicio;

c) Los efectos de la implantación de nuevas técnicas en el transporte de carga, en particular la unitarización, con la consiguiente reducción de los servicios de tipo tradicional o pérdida de servicios directos; y

d) La adecuación y la calidad de los servicios de transporte marítimo, incluido el efecto que los acuerdos de distribución del tráfico y los acuerdos de distribución de derechos de escalas o de salidas tienen sobre la disponibilidad y los fletes de los servicios de transporte marítimo que se ofrecen, los cambios de las zonas en que presten servicios y la regularidad de las escalas de los buques de la conferencia.

4. Las consultas se celebrarán antes de que se adopten decisiones finales, a menos que el presente Código disponga otra cosa. Se notificará por adelantado la intención de adoptar decisiones sobre las cuestiones a que se refieren los párrafos 2 y 3 mientras se celebran las consultas.

5. 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 la fecha en que se reciba la propuesta de celebración de consultas, salvo que en el presente Código se establezcan plazos diferentes.

6. Cuando se celebren consultas, las partes harán todo lo posible por proporcionar la información pertinente, por celebrar conversaciones oportunamente y por aclarar las cuestiones a fin de resolver los problemas de que se trate. Cada una de las partes interesadas tendrá en cuenta las opiniones y los problemas de la otra y tratará de llegar a un acuerdo compatible con su viabilidad comercial.

Capítulo IV

FLETES

Artículo 12

Criterios para la determinación de los fletes

Al adoptar una decisión sobre todas las cuestiones relacionadas con la política de fletes a que se hace referencia en el presente Código, se tendrán en cuenta, a menos que se disponga otra cosa, las siguientes consideraciones:

a) 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;

b) 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;

c) 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 en desarrollo y de los países sin litoral.

Artículo 13

Tarifas de las conferencias y clasificación de las tarifas

1. Las tarifas de las conferencias no establecerán diferencias injustas entre usuarios en situación análoga. Las compañías navieras miembros de una conferencia respetarán estrictamente los fletes, reglas y condiciones

indicados en las tarifas y demás documentos publicados por la conferencia que gocen de validez, así como cualesquiera acuerdos especiales que estén permitidos conforme al presente Código.

2. Las tarifas de las conferencias deben elaborarse con sencillez y claridad, de modo que contengan el menor número posible de clases/categorías, según las exigencias particulares del tráfico, y que especifiquen un flete para cada producto y, cuando convenga, para cada clase/categoría; a fin de facilitar la compilación y análisis estadísticos, deben también indicar, siempre que sea posible, el número correspondiente de la partida de la Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional, de la Nomenclatura Arancelaria de Bruselas o de cualquier otra nomenclatura que se adopte internacionalmente; la clasificación de los productos en las tarifas debe prepararse, cuando sea factible, en colaboración con las organizaciones de usuarios y otras organizaciones nacionales e internacionales interesadas.

Artículo 14

Aumentos generales de los fletes

1. Toda conferencia notificará con un mínimo de 150 días de antelación, o según las prácticas regionales y/o los acuerdos, a las organizaciones de usuarios o a los representantes de los usuarios y/o a los usuarios y, cuando se requiera, a las autoridades competentes de los países cuyo tráfico es servido por la conferencia, su intención de proceder a un aumento general de los fletes, con indicación de su cuantía, de la fecha de entrada en vigor y de las razones en que se basa el aumento propuesto.

2. A petición de cualquiera de las partes que el presente Código prescribe al efecto, hecha dentro de un plazo convenido a contar de la recepción de la notificación, se iniciarán las consultas, de conformidad con las disposiciones pertinentes del presente Código, dentro de un plazo estipulado que no exceda de 30 días o que haya sido previamente fijado por las partes interesadas; las consultas versarán sobre las razones en que se basa el aumento propuesto, la cuantía de éste y la fecha a partir de la cual ha de surtir efectos.

3. Con miras a acelerar las consultas, toda conferencia podrá presentar a las partes participantes, con antelación razonable a su celebración, un informe preparado por contadores independientes de fama reconocida, y en todo caso deberá hacerlo, siempre que sea factible, cuando lo solicite cualquiera de las partes que, conforme a lo prescrito en el presente Código, tengan derecho a participar en las consultas sobre aumentos generales de fletes; tal informe incluirá, cuando las partes que lo soliciten lo acepten como una de las bases de las consultas, un análisis global de los datos relativos a los gastos e ingresos pertinentes que, a juicio de la conferencia, hacen necesario un aumento de los fletes.

4. Si se llega a un acuerdo como resultado de las consultas, el aumento de los fletes entrará en vigor a partir de la fecha que se indique en la notificación hecha conforme al párrafo 1 del artículo 14, a menos que las partes interesadas convengan en una fecha posterior.

5. Cuando no se llegue a ningún acuerdo dentro de los 30 días siguientes a la notificación hecha conforme al párrafo 1 del artículo 14, y con sujeción a los procedimientos prescritos en el presente Código, la cuestión se someterá inmediatamente a conciliación internacional obligatoria conforme al capítulo VI. La recomendación de los conciliadores, si es aceptada por las partes interesadas, se ejecutará con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 9 del artículo 14 y será efectiva a partir de la fecha mencionada en ella.

6. Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 9 del artículo 14, toda conferencia podrá aplicar un aumento general de los fletes en espera de la recomendación de los conciliadores. Al formular su recomendación, los conciliadores deberán tener en cuenta la cuantía del aumento efectuado por la conferencia y el plazo durante el cual haya estado en vigor. Si la conferencia rechaza la recomendación de los conciliadores, los usuarios y/o las organizaciones de usuarios tendrán derecho, previa la notificación apropiada, a no considerarse obligados por ningún acuerdo u otro contrato celebrado con esa conferencia que les impida utilizar compañías no miembros de la conferencia. Cuando exista un acuerdo de lealtad, los usuarios y/o las organizaciones de usuarios enviarán en un plazo de 30 días una notificación en el sentido de que ya no se considerarán obligados por el acuerdo, y esa notificación surtirá efectos a partir de la fecha que se mencione en la misma, previéndose para ello en el acuerdo de lealtad un plazo que no será inferior a 30 días ni superior a 90.

7. La rebaja diferida que se deba al usuario y que haya sido acumulada por la conferencia no será retenida ni confiscada por la conferencia como consecuencia de una decisión tomada por el usuario conforme al párrafo 6 del artículo 14.

8. Cuando el tráfico de un país servido por compañías navieras miembros de una conferencia en una ruta determinada consista en su mayor parte en un solo producto o en unos pocos productos principales, todo el aumento de los fletes aplicables a uno o varios de esos productos se considerará como un aumento general de los fletes y se aplicarán las disposiciones del presente Código.

9. Todo aumento general de los fletes que las conferencias efectúen de conformidad con el presente Código deberá estar en vigor por un período de duración mínima determinada, sin perjuicio de lo dispuesto en las normas relativas a los recargos y a los ajustes de fletes que sean consecuencia de fluctuaciones de los tipos de cambio. El período en que deba aplicarse un aumento general de los fletes es una de las cuestiones que procederá examinar durante las consultas que se lleven a cabo conforme al párrafo 2 del artículo 14, pero, si las partes interesadas no acuerdan otra cosa durante las consultas, el período mínimo entre la fecha en que empiece a surtir efectos un aumento general de los fletes y la fecha en que se notifique el siguiente aumento general de los fletes conforme al párrafo 1 del artículo 14 no deberá ser inferior a 10 meses.

Artículo 15

Fletes de promoción

1. Las conferencias deben establecer fletes de promoción para las exportaciones no tradicionales.

2. Los usuarios, las organizaciones de usuarios o los representantes de usuarios interesados presentarán a la conferencia toda la información necesaria y razonable para justificar la concesión de un flete de promoción.

3. Se establecerá un procedimiento especial para llegar a una decisión acerca de las solicitudes de concesión de fletes de promoción dentro de los 30 días siguientes a la fecha de recepción de esa información, a menos que se estipule otra cosa por mutuo acuerdo. Se establecerá una clara distinción entre este procedimiento y el procedimiento general para examinar la posibilidad de reducir los fletes de otros productos o exonerarlos del aumento de fletes.

4. La conferencia facilitará información acerca del procedimiento de examen de las solicitudes de concesión de fletes de promoción a los usuarios y/o a las organizaciones de usuarios y, previa solicitud, a los gobiernos y/u otras autoridades competentes de los países a cuyo tráfico preste servicios la conferencia.

5. Todo flete de promoción se concederá normalmente por un período de 12 meses, a menos que las partes interesadas convengan mutuamente en otra cosa. Antes de la expiración de ese período, el flete de promoción se revisará a petición del usuario y/o de la organización de usuarios interesados, y en tal caso corresponderá al usuario y/o a la organización de usuarios demostrar, a petición de la conferencia, que el mantenimiento del flete está justificado una vez transcurrido el período inicial.

6. Al examinar una solicitud de concesión de flete de promoción, la conferencia podrá tener en cuenta que el flete, si bien debe promover la exportación del producto no tradicional para el que se solicita, no es de naturaleza tal que cree distorsiones competitivas considerables en la exportación de un producto análogo procedente de otro país al que preste servicios la conferencia.

7. Los fletes de promoción no quedarán exentos de la imposición de un recargo o de un factor de reajuste de la moneda conforme a los artículos 16 y 17.

8. Toda compañía naviera miembro de una conferencia que preste servicios a los puertos correspondientes de un tráfico de la conferencia deberá aceptar una proporción equitativa de las cargas para las cuales la conferencia haya establecido fletes de promoción y no podrá negarse a ello sin motivos.

Artículo 16

Recargos

1. Los recargos que imponga una conferencia para hacer frente a aumentos imprevistos o extraordinarios de los gastos o para compensar pérdidas de ingresos se considerarán temporales. Se reducirán a medida que vayan mejorando la situación o las circunstancias para hacer frente a las cuales fueron impuestos y, con sujeción a las disposiciones del párrafo 6 del artículo 16, se suprimirán en cuanto desaparezcan la situación o las circunstancias que motivaron su imposición. Esto se indicará en el momento de la imposición de los recargos y, en lo posible, se describirá el cambio de situación o de circunstancias que ha de dar lugar a su aumento, reducción o supresión.

2. Los recargos impuestos sobre el transporte de carga hasta un determinado puerto o desde él también se considerarán temporales y asimismo se aumentarán, reducirán o suprimirán, con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 6 del artículo 16, cuando cambie la situación en ese puerto.

3. Antes de imponer un recargo, ya sea general, ya se aplique solamente a un determinado puerto, se hará una notificación y, cuando así se solicite, se celebrarán consultas, de conformidad con los procedimientos del presente Código, entre la conferencia interesada y las demás partes que resulten directamente afectadas por el recargo y tengan, según lo dispuesto en el presente Código, derecho a participar en tales consultas, salvo que circunstancias excepcionales justifiquen la imposición inmediata del recargo. Cuando se haya impuesto un recargo sin que haya habido previamente consultas, éstas deberán celebrarse, si así se solicita, lo antes posible después de impuesto el recargo. Antes de tales consultas, las conferencias proporcionarán los datos que, a su juicio, justifiquen la imposición del recargo.

4. A menos que las partes convengan en otra cosa, si dentro de los 15 días siguientes a la recepción de la notificación hecha conforme al párrafo 3 del artículo 16 no se llega a ningún acuerdo sobre la cuestión del recargo entre las partes interesadas a que se hace referencia en ese artículo, se aplicarán las disposiciones pertinentes del presente Código relativas al arreglo de controversias. No obstante, a menos que las partes interesadas convengan en otra cosa, podrá imponerse el recargo cuando aún esté pendiente la controversia, si ésta continúa sin resolverse después de transcurrido un plazo de 30 días contado a partir de la recepción de la mencionada notificación.

5. En el caso de que, en circunstancias excepcionales, se haya impuesto un recargo sin celebrar consultas previas conforme a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 16, si no se llega a ningún acuerdo en las consultas ulteriores se aplicarán las disposiciones pertinentes del presente Código relativas al arreglo de controversias.

6. La pérdida financiera que sufran las compañías navieras miembros de una conferencia como consecuencia de cualquier retraso que, a causa de las consultas y/u otros procedimientos destinados a resolver las controversias sobre la imposición de recargos conforme a las disposiciones del presente

Código, se haya producido en relación con la fecha desde la que había de imponerse el recargo en virtud de la notificación hecha conforme al párrafo 3 del artículo 16 podrá ser compensada por una prórroga equivalente del recargo antes de su supresión. A la inversa, cuando la conferencia imponga un recargo y se acuerde y decida ulteriormente, como consecuencia de las consultas u otros procedimientos establecidos en el presente Código, que el recargo es injustificado o excesivo, las cantidades percibidas por tal concepto o el exceso de las mismas, según se determine en la forma indicada, serán devueltos, a menos que se haya convenido en otra cosa, a las partes interesadas si éstas lo reclaman y dentro de los 30 días siguientes a tal reclamación.

Artículo 17

Modificación de los tipos de cambio de las monedas

1. Las modificaciones de los tipos de cambio, incluida la devaluación o revaluación oficial, que hagan que varíen los gastos y/o los ingresos operacionales globales de las compañías navieras miembros de una conferencia en lo que se refiere a sus operaciones dentro de la conferencia constituirán un motivo válido para que la conferencia aplique un factor de reajuste de las monedas o una modificación de los fletes. Los reajustes o modificaciones deberán hacerse de modo que, en lo posible, las compañías miembros interesadas no resulten en conjunto favorecidas ni perjudicadas. Los reajustes o modificaciones podrán revestir la forma de recargos o descuentos de monedas o de aumentos o reducciones de los fletes.

2. Tales reajustes o modificaciones serán objeto de notificación, que deberá hacerse, en su caso, conforme a las prácticas regionales, y habrá consultas según lo dispuesto en el presente Código entre la conferencia interesada y las demás partes directamente afectadas que, conforme al presente Código, tengan derecho a participar en ellas, salvo que circunstancias excepcionales justifiquen la imposición inmediata del factor de reajuste de las monedas o la modificación de los fletes. Cuando tales medidas se hayan tomado sin que haya habido previamente consultas, éstas deberán celebrarse ulteriormente tan pronto como sea posible. En las consultas se examinarán la aplicación, el monto y la fecha de vigencia del factor de reajuste de las monedas o de la modificación de los fletes, y a tal efecto se seguirán los mismos procedimientos que se prescriben en los párrafos 4 y 5 del artículo 16 respecto de los recargos. Tales consultas habrán de celebrarse y finalizarse dentro de un plazo que no exceda de 15 días, contado a partir de la fecha en que se haya anunciado la intención de aplicar un recargo monetario o de modificar los fletes.

3. Cuando no se llegue a ningún acuerdo mediante las consultas en un plazo de 15 días, se aplicarán las disposiciones pertinentes del presente Código relativas al arreglo de controversias.

4. Las disposiciones del párrafo 6 del artículo 16 se aplicarán, con las adaptaciones necesarias, a los factores de reajuste de las monedas y a las modificaciones de los fletes a que se refiere el presente artículo.

Capítulo V

OTRAS CUESTIONES

Artículo 18

Buques de lucha

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.

Artículo 19

Adecuación de los servicios

1. Las conferencias deben adoptar las medidas necesarias y oportunas para asegurar que sus compañías miembros proporcionen servicios regulares, adecuados y eficientes con la frecuencia requerida en las rutas que sirven y organizarán tales servicios de modo que se evite, en la medida de lo posible, la coincidencia y el distanciamiento de las salidas. Las conferencias también deben tomar en consideración las medidas especiales que sean necesarias para organizar los servicios de manera que respondan a las variaciones estacionales del volumen de la carga.

2. Las conferencias y las demás partes que conforme al presente Código tengan derecho a participar en las consultas, incluso las autoridades competentes si así lo desean, deben mantener en constante examen la demanda de espacio de carga, la adecuación e idoneidad de los servicios y, en particular, las posibilidades de racionalizar los servicios y aumentar su eficiencia, y para ello deben cooperar estrechamente. Los beneficios resultantes de la racionalización de los servicios deberán reflejarse debidamente en el nivel de los fletes.

3. En lo que se refiere a los puertos para los que una conferencia sólo presta servicios si la carga alcanza un mínimo especificado, se indicará en la tarifa ese mínimo. Los usuarios deben notificar con la antelación oportuna la disponibilidad de tal carga.

Artículo 20

Oficina central de la Conferencia

Como norma general, toda conferencia establecerá su oficina central en un país a cuyo tráfico preste servicios, a menos que las compañías navieras miembros convengan en otra cosa.

Artículo 21

Representación

Las conferencias tendrán representantes locales en todos los países a que presten servicios, pero cuando ello no sea posible por razones prácticas podrán establecer una representación regional. Los nombres y las direcciones

de los representantes deberán poder conseguirse fácilmente, y los representantes asegurarán que las opiniones de los usuarios lleguen rápidamente a conocimiento de las conferencias, y viceversa, a fin de acelerar la adopción de decisiones. Cuando una conferencia lo estime oportuno, delegará poderes de decisión suficientes en sus representantes.

Artículo 22

Contenido de los acuerdos de conferencia, acuerdos de participación en el tráfico y acuerdos de lealtad

Los acuerdos de conferencia, los acuerdos de participación en el tráfico y los acuerdos de lealtad se ajustarán a los requisitos pertinentes del presente Código y podrán incluir cualesquiera otras disposiciones que se convengan y que no sean incompatibles con el presente Código.

Segunda parte

Capítulo VI

DISPOSICIONES Y MECANISMO PARA LA SOLUCION DE
LAS CONTROVERSIAS

A. Disposiciones Generales

Artículo 23

1. Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán cuando surja una controversia relativa a la aplicación o ejecución de las disposiciones del presente Código entre las partes siguientes:

- a) Una conferencia y una compañía naviera;
- b) Las compañías navieras miembros de una conferencia;
- c) Una conferencia o una de sus compañías navieras miembros y una organización de usuarios, representantes de usuarios o usuarios; y
- d) Dos o más conferencias.

A los efectos del presente capítulo, por "parte" se entienden las partes originales en la controversia, así como los terceros que se hayan sumado al procedimiento de conciliación conforme al apartado a) del artículo 34.

2. Las controversias entre compañías navieras del mismo pabellón, así como las controversias entre organizaciones del mismo país, se resolverán en el marco de la jurisdicción nacional de ese país, a menos que ello cree serias dificultades para la aplicación de las disposiciones del presente Código.

3. Las partes en una controversia procurarán ante todo resolverla mediante un intercambio de opiniones o negociaciones directas con el propósito de hallar una solución mutuamente satisfactoria.

4. Las controversias entre las partes mencionadas en el párrafo 1 del artículo 23 relativas a:

- a) La denegación del ingreso de una compañía naviera nacional en una conferencia que sirva al comercio exterior del país de esa compañía naviera;
- b) La denegación del ingreso de una compañía naviera de un tercer país en una conferencia;
- c) La expulsión de una compañía naviera de una conferencia;
- d) La incompatibilidad de un acuerdo de conferencia con el presente Código;
- e) Un aumento general de los fletes;
- f) Los recargos;

- g) Las modificaciones de los fletes o la imposición de un factor de ajuste de las monedas con motivo de variaciones en el tipo de cambio;
- h) La participación en el tráfico;
- i) La forma y las estipulaciones de los acuerdos de lealtad propuestos, que no se hayan resuelto mediante un intercambio de opiniones o negociaciones directas se someterán, a petición de cualquiera de las partes en la controversia, a conciliación internacional obligatoria de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo.

Artículo 24

1. El procedimiento de conciliación se iniciará a instancia de cualquiera de las partes en la controversia.
2. La instancia deberá presentarse:
 - a) En las controversias relativas a la calidad de miembro de una conferencia, dentro de los 60 días siguientes a la fecha en que el solicitante haya tenido noticia de la decisión de la conferencia y de las razones en que ésta se basa, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 1 y en el párrafo 3 del artículo 4;
 - b) En las controversias relativas a los aumentos generales de los fletes, a más tardar en la fecha en que expire el plazo de notificación prescrito en el párrafo 1 del artículo 14;
 - c) En las controversias relativas a los recargos, a más tardar en la fecha en que expire el plazo de 30 días prescrito en el párrafo 4 del artículo 16 o, cuando no se haya hecho ninguna notificación, a más tardar dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que el recargo haya entrado en vigor; y
 - d) En las controversias relativas a modificaciones de los fletes o a la aplicación de un factor de ajuste de las monedas con motivo de variaciones en el tipo de cambio, a más tardar cinco días después de la fecha en que expire el plazo prescrito en el párrafo 3 del artículo 17.
3. No se aplicarán las disposiciones del párrafo 2 del artículo 24 a una controversia sometida a conciliación internacional obligatoria conforme al párrafo 3 del artículo 25.
4. La conciliación en contriversias distintas de las mencionadas en el párrafo 2 del artículo 24 podrá solicitarse en cualquier momento.
5. Los plazos especificados en el párrafo 2 del artículo 24 podrán prorrogarse por acuerdo entre las partes.
6. Se reputará que la conciliación se ha instado en debida forma si se prueba que la instancia se ha enviado a la otra parte por correo certificado, telegrama o teletipo o se le ha entregado dentro de los plazos prescritos en los párrafos 2 ó 5 del artículo 24.

7. Cuando no se haya presentado ninguna instancia dentro de los plazos prescritos en los párrafos 2 ó 5 del artículo 24, la decisión de la conferencia será firme y ninguna de las partes en la controversia podrá incoar procedimiento alguno en virtud del presente capítulo para impugnar tal decisión.

Artículo 25

1. Cuando las partes hayan acordado que las controversias mencionadas en los apartados a), b), c), d), h) e i) del párrafo 4 del artículo 23 se resuelvan por medios distintos de los establecidos en ese artículo o se hayan puesto de acuerdo en los medios que han de utilizarse para resolver una determinada controversia que ha surgido entre ellas, tales controversias se resolverán, a instancia de cualquiera de las partes en la controversia, con arreglo al procedimiento previsto en su acuerdo.

2. La norma del párrafo 1 del artículo 25 se aplicará también a las controversias mencionadas en los apartados e), f) y g) del párrafo 4 del artículo 23, a menos que la legislación, las normas o los reglamentos nacionales priven a los usuarios de esta libertad de elección.

3. Cuando se haya iniciado el procedimiento de conciliación, tal procedimiento tendrá prioridad sobre los remedios establecidos por la legislación nacional. Si una de las partes busca un remedio al amparo de la legislación nacional respecto de una controversia a la cual se aplica el presente capítulo sin hacer valer el procedimiento que éste dispone, en ese caso, a instancia de cualquier otra parte requerida en dicho procedimiento, se iniciará éste y el tribunal u otra autoridad del país donde se busque el remedio aplicará a la controversia el procedimiento definido en el presente capítulo.

Artículo 26

1. Las Partes Contratantes conferirán a las conferencias y a las organizaciones de usuarios la capacidad necesaria para la aplicación de las disposiciones del presente capítulo. En particular:

a) Una conferencia o una organización de usuarios podrá incoar un procedimiento como parte o ser designada parte en un procedimiento a título colectivo;

b) Toda notificación dirigida a una conferencia u organización de usuarios a título colectivo constituirá también una notificación a cada miembro de esa conferencia u organización de usuarios;

c) Toda notificación a una conferencia u organización de usuarios se remitirá a las señas de la oficina central de la conferencia u organización de usuarios. Cada conferencia u organización de usuarios deberá registrar ante el Registrador designado de acuerdo con el párrafo 1 del artículo 46 las señas de su oficina central. En caso de que una conferencia u organización de usuarios no registre sus señas o no tenga oficina central, una notificación dirigida a cualquier miembro a nombre de la conferencia u organización de usuarios se considerará como una notificación a esa conferencia u organización.

2. Toda aceptación o rechazo de una recomendación de los conciliadores por una conferencia o una organización de usuarios se considerará aceptación o rechazo de tal recomendación por parte de cada uno de sus miembros.

Artículo 27

A menos que las partes convengan otra cosa, los conciliadores podrán tomar la decisión de hacer una recomendación sin procedimiento oral sobre la base de los alegatos presentados por escrito.

B. Conciliación internacional obligatoria

Artículo 28

En la conciliación internacional obligatoria, las autoridades competentes de una Parte Contratante participarán, si así lo desean, en el procedimiento de conciliación para apoyar a una parte que sea nacional de aquella Parte Contratante, o para apoyar a una parte que tenga una controversia relacionada con el comercio exterior de esa Parte Contratante. Las autoridades competentes podrán optar por actuar como observadores en ese procedimiento de conciliación.

Artículo 29

1. En la conciliación internacional obligatoria, las actuaciones se celebrarán en el lugar que convengan por unanimidad las partes o, en defecto de tal acuerdo, en el lugar que decidan los conciliadores.

2. Cuando determinen el lugar donde se celebrarán las actuaciones de conciliación, las partes y los conciliadores tendrán en cuenta, entre 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.

Artículo 30

1. A los efectos del presente capítulo se confeccionará una lista internacional de conciliadores, integrada por expertos de gran prestigio o experiencia en cuestiones de derecho, economía del transporte marítimo, o comercio exterior y finanzas, según lo determinen las Partes Contratantes que los elijan, que actuarán a título independiente.

2. Cada Parte Contratante podrá proponer en todo momento hasta 12 miembros de la lista y comunicará sus nombres al Registrador. Las propuestas se harán en cada caso por períodos de seis años y podrán ser renovadas. En caso de fallecimiento, incapacidad o renuncia de un miembro de la lista, la Parte Contratante que lo haya propuesto propondrá un sustituto por lo que reste del período. Las propuestas surtirán efecto desde la fecha en que el Registrador reciba la notificación en que se hacen.

3. El Registrador tendrá la lista al día e informará regularmente a las Partes Contratantes de la composición de la lista.

Artículo 31

1. El objeto de la conciliación es llegar a una solución amistosa de la controversia mediante recomendaciones formuladas por conciliadores independientes.

2. Los conciliadores determinarán y aclararán los puntos en controversia, pedirán a las partes cualquier información que requieran para ello y, sobre esta base, formularán a las partes una recomendación para la solución de la controversia.

3. Las partes cooperarán de buena fe con los conciliadores a fin de que éstos puedan desempeñar sus funciones.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 25, en cualquier momento durante las actuaciones del procedimiento de conciliación las partes en la controversia podrán adoptar de común acuerdo la decisión de recurrir a un procedimiento diferente para su solución. Las partes en una controversia que haya quedado sometida a un procedimiento distinto del que se prevé en el presente capítulo pueden decidir de mutuo acuerdo recurrir a la conciliación internacional obligatoria.

Artículo 32

1. Las actuaciones del procedimiento de conciliación se encomendarán a un conciliador o a un número impar de conciliadores convenidos o designados por las partes.

2. Cuando las partes no puedan ponerse de acuerdo sobre el número o la designación de los conciliadores previstos en el párrafo 1 del artículo 32, las actuaciones del procedimiento de conciliación se encomendarán a tres conciliadores, uno designado por cada parte en los escritos de demanda y contestación respectivamente, y el tercero, que actuará como Presidente, por los dos conciliadores así designados.

3. Si la contestación no indica el nombre de un conciliador que habrá de designarse en los casos en que se aplicaría el párrafo 2 del artículo 32, el segundo conciliador será elegido por sorteo, dentro de los 30 días siguientes a la recepción de la demanda, por el conciliador designado en ésta de entre los miembros de la lista propuestos por la Parte Contratante o las Partes Contratantes de que sea nacional (sean nacionales) el demandado (los demandados).

4. Cuando los conciliadores designados de conformidad con los párrafos 2 ó 3 del artículo 32 no puedan ponerse de acuerdo sobre la designación del tercer conciliador dentro de los 15 días siguientes a la fecha de nombramiento del segundo conciliador, el tercer conciliador será elegido por sorteo en el plazo de 5 días por los conciliadores ya designados. Antes de proceder a la elección por sorteo:

a) Ningún miembro de la lista de conciliadores que posea la misma nacionalidad que cualquiera de los dos conciliadores ya designados podrá ser seleccionado para la elección por sorteo;

b) Cada uno de los dos conciliadores ya designados podrá excluir un número igual de nombres de la Lista de Conciliadores, con la salvedad de que por lo menos 30 miembros de la lista podrán seguir siendo seleccionados para la elección por sorteo.

Artículo 33

1. Cuando 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.

2. La petición de acumulación será examinada y decidida por mayoría de votos por los presidentes de los conciliadores elegidos hasta el momento. Si se accede a dicha petición, los presidentes designarán a los conciliadores que examinarán los asuntos acumulados entre los conciliadores designados o elegidos hasta el momento, con la condición de que se elija un número impar de conciliadores y de que el conciliador primeramente designado por cada una de las partes será uno de los conciliadores que examinarán los asuntos acumulados.

Artículo 34

Cualquier parte distinta de la autoridad competente a que se hace referencia en el artículo 28 podrá sumarse al procedimiento de conciliación, una vez iniciado éste,

sea

a) como parte, si tiene un interés económico directo en el asunto,

sea

b) como parte coadyuvante de una de las partes originales, si tiene un interés económico indirecto en el asunto,

a menos que una de las partes originales se oponga a ello.

Artículo 35

1. Las recomendaciones de los conciliadores se harán de conformidad con las disposiciones del presente Código.

2. Cuando el presente Código guarde silencio respecto de algún punto, los conciliadores aplicarán la ley que las partes acuerden en el momento de iniciarse el procedimiento de conciliación o una vez iniciado éste, pero no después de que se hayan presentado las pruebas a los conciliadores. En defecto de tal acuerdo, se aplicará la ley que a juicio de los conciliadores guarde relación más estrecha con la controversia.

3. Los conciliadores no zanjarán la controversia ex aequo et bono a menos que las partes así lo acuerden después de haber surgido aquélla.

4. Los conciliadores no pronunciarán el non liquet so pretexto de oscuridad de la ley.

5. Los conciliadores podrán recomendar los recursos y reparaciones que se prevean en la ley aplicable a la controversia.

Artículo 36

Las recomendaciones de los conciliadores incluirán una exposición de motivos.

Artículo 37

1. A menos que las partes hayan acordado antes o después del procedimiento de conciliación, o durante éste, que la recomendación de los conciliadores sea obligatoria, tal recomendación se hará obligatoria mediante la aceptación de las partes. La recomendación que haya sido aceptada por algunas de las partes en la controversia será obligatoria sólo en lo que se refiera a esas partes.

2. La aceptación de la recomendación deberá ser comunicada por las partes a los conciliadores, en la dirección por éstos especificada, dentro de los 30 días siguientes a la recepción de la notificación de la recomendación; en otro caso, se considerará que la recomendación no ha sido aceptada.

3. Dentro de los 30 días siguientes al plazo indicado en el párrafo 2 del artículo 37, cualquier parte que no acepte la recomendación notificará a los conciliadores y a las demás partes, en forma completa y por escrito, las razones por las que ha rechazado la recomendación

4. Cuando la recomendación haya sido aceptada por las partes, los conciliadores levantarán inmediatamente y firmarán un acta de la solución, momento a partir del cual la recomendación será obligatoria para esas partes. Cuando la recomendación no haya sido aceptada por todas las partes, los conciliadores redactarán, en lo que respecta a las partes que rechacen la recomendación, un informe en el que harán constar la controversia y el hecho de que esas partes no han podido llegar a solucionarla.

5. Toda recomendación que llegue a ser obligatoria para las partes deberá ser ejecutada por éstas inmediatamente o dentro del plazo que se especifique en la recomendación.

6. Cualquier parte podrá condicionar su aceptación a la aceptación de todas las demás partes en la controversia o de cualesquiera de ellas.

Artículo 38

1. La recomendación constituirá la solución definitiva de la controversia entre las partes que la acepten, salvo en la medida en que la recomendación no sea reconocida ni ejecutada conforme a lo dispuesto en el artículo 39.

2. El término "recomendación" comprenderá toda decisión que la interprete, aclare o revise y que haya sido dictada por los conciliadores antes de haber sido aceptada la recomendación.

Artículo 39

1. Cada Parte Contratante reconocerá como obligatoria toda recomendación entre las partes que la hayan aceptado y, con sujeción a lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 del artículo 39, hará cumplir, a instancia de cualquiera de tales partes, todas las obligaciones que imponga esa recomendación como si se tratara de una decisión firme de un tribunal de justicia de esa Parte Contratante.

2. La recomendación no será ejecutada ni reconocida a instancia de la parte mencionada en el párrafo 1 del artículo 39 sólo cuando el tribunal de justicia o autoridad competente del país donde se pida su reconocimiento y ejecución 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.

3. No deberá ejecutarse ni reconocerse cualquier parte de la recomendación cuando el tribunal de justicia u otra autoridad competente estime que tal parte queda comprendida en cualquiera de los apartados del párrafo 2 del artículo 39 y puede separarse de las demás partes de la recomendación. Cuando no pueda separarse tal parte, no podrá ejecutarse ni reconocerse la recomendación en su conjunto.

Artículo 40

1. Cuando la recomendación haya sido aceptada por todas las partes, la recomendación y los motivos de la misma podrán publicarse con el consentimiento de todas las partes.

2. 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 o las partes que hayan rechazado la recomendación publicarán las razones de su rechazo, dadas de conformidad con el párrafo 3 del artículo 37, y al mismo tiempo podrán publicar la recomendación y los motivos de la misma;

b) Toda parte que haya aceptado la recomendación podrá publicar la recomendación y los motivos de la misma; 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, de conformidad con el apartado a) del párrafo 2 del artículo 40.

3. Cuando la recomendación no haya sido aceptada por ninguna 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.

Artículo 41

1. Los documentos y declaraciones que contengan información sobre los hechos y que hayan sido proporcionados por cualquier parte a los conciliadores se harán públicos a menos que esa parte o la mayoría de los conciliadores acuerden otra cosa.

2. Los documentos y declaraciones de esa índole proporcionados por una parte podrán ser presentados por ella en defensa de su posición en los procedimientos subsiguientes sobre la misma controversia y entre las mismas partes.

Artículo 42

Cuando la recomendación no llegue a ser obligatoria para las partes, las opiniones expresadas o los motivos dados por los conciliadores o las concesiones u ofertas hechas por las partes para los efectos del procedimiento de conciliación no efectarán a los derechos y las obligaciones que tenga en virtud de la ley cualquiera de las partes.

Artículo 43

1. a) Las costas de los conciliadores y todas las costas de la administración del procedimiento de conciliación serán sufragadas por igual por las partes en el procedimiento, a menos que éstas convengan otra cosa.

b) Cuando se haya iniciado el procedimiento de conciliación, los conciliadores tendrán derecho a exigir un anticipo o una garantía respecto de las costas mencionadas en el apartado a) del párrafo 1 del artículo 43.

2. Cada parte sufragará todos los gastos en que incurra en relación con el procedimiento, a menos que las partes convengan otra cosa.

3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del artículo 43, los conciliadores podrán, después de haber decidido por unanimidad que una parte ha presentado una demanda con ánimo de perjudicar o con temeridad, cargar esa parte la totalidad o una parte de las costas de otras partes en el procedimiento. Esa decisión será firme y obligatoria para todas las partes.

Artículo 44

1. 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 parte. En este caso, la otra parte podrá pedir a los conciliadores que cierren las actuaciones o que examinen las cuestiones que se les han sometido y formulen una recomendación de conformidad con las disposiciones del presente Código para hacer recomendaciones.

2. Antes de cerrar las actuaciones, los conciliadores concederán a la parte que no comparezca o no presente sus alegatos un plazo suplementario para hacerlo, que no excederá de 10 días, a menos que tengan motivos para creer que la referida parte no tiene la intención de comparecer o de presentar sus alegatos.

3. La inobservancia de los plazos señalados en el presente Código o fijados por los conciliadores, en particular de los plazos relativos a la presentación de escritos o de información, se considerará incomparecencia en las actuaciones.

4. Cuando se hayan cerrado las actuaciones por no haber comparecido una de las partes o por no haber presentado sus alegatos, los conciliadores extenderán un informe en el que harán constar la incomparecencia o no presentación de alegatos de esa parte.

Artículo 45

1. Los conciliadores seguirán los procedimientos estipulados en el presente Código.

2. Las reglas de procedimiento que figuran en el anexo de la presente Convención se considerarán como Reglamento modelo para orientación de los conciliadores. Los conciliadores podrán, de común acuerdo, utilizar, completar o modificar las reglas que figuran en el anexo o formular sus propias reglas de procedimiento, siempre que esas reglas complementarias, modificadas u otras no sean incompatibles con las disposiciones del presente Código.

3. Las partes podrán adoptar, de común acuerdo, reglas de procedimiento que no sean incompatibles con las disposiciones del presente Código, si convienen en que ello interesa para acelerar las actuaciones de conciliación y reducir su costo.

4. Los conciliadores formularán su recomendación por consenso o, de no ser esto posible, decidirán por mayoría de votos.

5. Las actuaciones del procedimiento de conciliación se cerrarán y los conciliadores dictarán su recomendación a más tardar seis meses después de la fecha en que se hayan designado los conciliadores, salvo en los casos mencionados en los apartados e), f) y g) del párrafo 4 del artículo 23, para los cuales regirán los plazos establecidos en el párrafo 1 del artículo 14 y en el párrafo 4 del artículo 16. El plazo de seis meses podrá ser prorrogado por acuerdo de las partes.

C. Mecanismo institucional

Artículo 46

1. Seis meses antes de la entrada en vigor de la presente Convención, el Secretario General de las Naciones Unidas designará, a reserva de la aprobación por la Asamblea General de las Naciones Unidas y habida cuenta de las opiniones expresadas por las Partes Contratantes, a un Registrador, que podrá contar con la asistencia del personal adicional que sea necesario para el desempeño de las funciones que se enumeran en el párrafo 2 del artículo 46. La Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra prestará los servicios administrativos que necesiten el Registrador y su personal.

2. El Registrador desempeñará las siguientes funciones, en consulta, cuando proceda, con las Partes Contratantes:

- a) Llevar la lista de conciliadores del grupo internacional de conciliadores e informar regularmente a las Partes Contratantes de la composición de la lista;
- b) Dar a las partes interesadas que se lo pidan los nombres y las direcciones de los conciliadores;
- c) Recibir y guardar copias de las solicitudes de conciliación, respuestas, recomendaciones, aceptaciones o rechazos, incluidas las razones en que se funden;
- d) Facilitar a las organizaciones de usuarios, conferencias y gobiernos que las soliciten, y a expensas de esas organizaciones, conferencias y gobiernos, copias de las recomendaciones y de las razones de los rechazos, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 40;
- e) Facilitar información de carácter confidencial sobre los casos de conciliación terminados y sin atribución a las partes interesadas, para la preparación de la documentación destinada a la Conferencia de revisión mencionada en el artículo 52; y
- f) Las demás funciones conferidas al Registrador de conformidad con el apartado c) del párrafo 1 del artículo 26 y con los párrafos 2 y 3 del artículo 30.

Capítulo VII

CLAUSULAS FINALES

Artículo 47

Aplicación

1. Cada Parte Contratante adoptará las medidas legislativas u otras medidas que sean necesarias para aplicar la presente Convención.
2. Cada Parte Contratante comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, quien será el depositario, el texto de las medidas legislativas u otras medidas que haya adoptado para aplicar la presente Convención.

Artículo 48

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. La presente Convención estará abierta a la firma desde el 1° 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.

2. Todos los Estados a/ tienen derecho a adquirir la calidad de Parte Contratante en la presente Convención, 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.

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

Artículo 49

Entrada en vigor

1. 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% del tonelaje mundial, 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", 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 b/.

2. Respecto de cada Estado que con posterioridad la ratifique, acepte o apruebe o se adhiera a ella, la presente Convención entrará en vigor seis meses después de la fecha en que tal Estado haya depositado el instrumento pertinente.

a/ En su novena sesión plenaria, el 6 de abril de 1974, la Conferencia aprobó el siguiente entendimiento, recomendado por su Tercera Comisión Principal:

"De conformidad con sus términos, la presente Convención estará abierta a la participación de todos los Estados, y el Secretario General de las Naciones Unidas actuará como depositario. La Conferencia entiende que el Secretario General, en el desempeño de sus funciones de depositario de una convención o de otro instrumento multilateral con fuerza obligatoria con una cláusula relativa a "todos los Estados", seguirá la práctica de la Asamblea General de las Naciones Unidas al aplicar tal cláusula y, siempre que ello sea aconsejable, recabará la opinión de la Asamblea General antes de recibir una firma o instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión."

b/ Los requisitos en cuanto a tonelaje, a los efectos del párrafo 1 del artículo 49 figuran en la segunda parte, infra.

3. Todo Estado que llegue a ser Parte Contratante en la presente Convención después de la entrada en vigor de una enmienda será considerado, de no haber manifestado una intención diferente:

a) Parte en la presente Convención en su forma enmendada, y

b) Parte en la Convención no enmendada con respecto a toda Parte en la presente Convención que no esté obligada por la enmienda.

Artículo 50

Denuncia

1. La presente Convención podrá ser denunciada por cualquier Parte Contratante en cualquier momento después de que hayan transcurrido dos años desde la fecha en que la Convención haya entrado en vigor.

2. La denuncia se notificará por escrito al depositario y surtirá efecto un año después de la fecha de recepción del instrumento de denuncia por el depositario, o al expirar cualquier plazo más largo que se especifique en ese instrumento.

Artículo 51

Enmiendas

1. Toda Parte Contratante podrá proponer una o varias enmiendas a la presente Convención, comunicándolas al depositario. El depositario transmitirá tales enmiendas a las Partes Contratantes, para su aceptación, y a los Estados que tengan derecho a llegar a ser Partes Contratantes en la presente Convención pero que no lo sean, para su información.

2. Se considerará que se ha aceptado cada enmienda propuesta y transmitida conforme al párrafo 1 del artículo 51 si ninguna Parte Contratante comunica al depositario ninguna objeción a tal enmienda dentro de los 12 meses siguientes a la fecha de su transmisión por el depositario. Si alguna Parte Contratante comunica una objeción a la enmienda propuesta, ésta no se considerará aceptada y no entrará en vigor.

3. Si no se ha comunicado ninguna objeción, la enmienda entrará en vigor para todas las Partes Contratantes seis meses después de la fecha en que haya expirado el plazo de 12 meses mencionado en el párrafo 2 del artículo 51.

Artículo 52

Conferencia de revisión

1. El depositario convocará una Conferencia de Revisión cinco años después de la fecha en que la presente Convención haya entrado en vigor, a fin de revisar su funcionamiento, con particular referencia a su aplicación, y examinar y adoptar las enmiendas pertinentes.

2. El depositario, cuatro años después de la fecha en que la presente Convención haya entrado en vigor, recabará la opinión de todos los Estados que

tengan derecho a asistir a la Conferencia de Revisión y, basándose en las opiniones recibidas, preparará y transmitirá un proyecto de programa, así como las enmiendas propuestas para su examen por la Conferencia.

3. Análogamente se convocarán ulteriores conferencias de revisión cada cinco años, o en cualquier momento después de la primera Conferencia de Revisión, a petición de una tercera parte de las Partes Contratantes en la presente Convención, a menos que en la primera Conferencia de Revisión se decida otra cosa.

4. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 52, si la presente Convención no ha entrado en vigor cinco años después de la fecha en que se haya adoptado el Acta Final de la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, el Secretario General de las Naciones Unidas, con sujeción a la aprobación de la Asamblea General, convocará, a petición de una tercera parte de los Estados que tengan derecho a llegar a ser Partes Contratantes en la presente Convención, una Conferencia de Revisión a fin de estudiar las disposiciones de la Convención y sus anexos y examinar y adoptar las enmiendas pertinentes.

Artículo 53

Funciones del depositario

1. El depositario notificará a los Estados que hayan firmado la presente Convención o se hayan adherido a ella:

a) Las firmas, ratificaciones, aceptaciones, aprobaciones y adhesiones conforme al artículo 48;

b) La fecha de entrada en vigor de la presente Convención conforme al artículo 49;

c) Las denuncias de la presente Convención conforme al artículo 50;

d) Las reservas a la presente Convención y el retiro de reservas;

e) El texto de las medidas legislativas u otras medidas que haya tomado cada Parte Contratante para aplicar la presente Convención conforme al artículo 47;

f) Las enmiendas que se propongan y las objeciones a éstas conforme al artículo 51; y

g) La entrada en vigor de las enmiendas conforme al párrafo 3 del artículo 51.

2. El depositario tomará además las medidas que sean necesarias en virtud del artículo 52.

Artículo 54

Textos auténticos - Depósito

El original de la presente Convención, cuyos textos en chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

EN FE DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus gobiernos respectivos, han firmado la presente Convención en las fechas que figuran al lado de sus firmas.

ANEXO DE LA CONVENCION

Reglamento modelo para la conciliación internacional obligatoria

Regla 1

1. La parte que desee iniciar un procedimiento de conciliación conforme al Código dirigirá por escrito a la otra parte una petición a tal efecto, acompañada de la demanda, y enviará copia al Registrador.

2. En la demanda:

a) Se indicarán el nombre y dirección exactos de cada una de las partes en la controversia;

b) Se incluirán una exposición sumaria de los hechos, los puntos objeto de controversia y la propuesta del demandante para resolver la controversia;

c) Se especificará si se desea una vista oral y, caso de ser así, se indicarán los nombres y direcciones conocidos de las personas que aportarán pruebas, incluidas pruebas periciales a favor del demandante;

d) Se incluirán los documentos en que se base la demanda y los acuerdos y pactos que hayan celebrado las partes que el demandante considere indispensables en el momento de interponer la demanda;

e) Se indicarán el número de conciliadores requeridos, cualquier propuesta para la designación de los conciliadores o el nombre del conciliador designado por el demandante de conformidad con el párrafo 2 del artículo 32;

f) Se incluirán las propuestas que pudieren formularse respecto del reglamento.

3. La demanda estará fechada y será firmada por la parte demandante.

Regla 2

1. Si el demandado decide contestar a la demanda, hará llegar la contestación a la otra parte dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que haya recibido la demanda y enviará copia de la contestación al Registrador.

2. En la contestación:

a) Se incluirán una exposición sumaria de los hechos que el demandado oponga a las alegaciones formuladas en la demanda, su posible propuesta para resolver la controversia y el remedio que pide el demandado con miras a solucionarla;

b) Se especificará si se desea una vista oral y, caso de ser así, se indicarán los nombres y direcciones conocidos de las personas que aportarán pruebas, incluidas pruebas periciales a favor del demandado;

c) Se incluirán los documentos en que se base la contestación y los acuerdos y pactos que hayan celebrado las partes que el demandado considere indispensables en el momento de redactar la contestación.

d) Se indicarán el número de conciliadores requeridos, cualquier propuesta para la designación de los conciliadores o el nombre del conciliador designado por el demandado de conformidad con el párrafo 2 del artículo 32; y

e) Se incluirán las propuestas que pudieren formularse respecto del reglamento.

3. La contestación estará fechada y será firmada por la parte demandada.

Regla 3

1. La persona u otra parte interesada que desee participar en el procedimiento de conciliación en virtud del artículo 34 dirigirá una petición por escrito a tal efecto a las partes en la controversia y enviará copia al Registrador.

2. Si se desea participar de conformidad con el párrafo a) del artículo 34, en la petición se expondrán los motivos para querer participar en el procedimiento y se incluirá la información exigida en los apartados a), b) y d) del párrafo 2 de la regla 1.

3. Si se desea participar de conformidad con el párrafo b) del artículo 34, en la petición se expondrán los motivos para desear participar en el procedimiento y se indicará con cuál de las partes originales se coadyuvaría.

4. Toda objeción a una petición de terceras partes de sumarse al procedimiento será enviada por la parte objetante, con copia a la otra parte, dentro de los siete días siguientes a la recepción de la petición.

5. En caso de que se acumulen dos o más procedimientos, las peticiones posteriores de participación en el procedimiento que hagan terceras partes serán comunicadas a todas las partes interesadas, cada una de las cuales podrá formular objeciones a esa participación de conformidad con el presente artículo.

Regla 4

Por acuerdo entre las partes en una controversia y a instancia de cualquiera de ellas, los conciliadores, después de dar a las partes la oportunidad de ser oídas, podrán ordenar la acumulación o separación de la totalidad o de cualquiera de las demandas que haya pendientes entre las mismas partes.

Regla 5

1. Cualquiera de las partes podrá recusar a un conciliador cuando circunstancias le hagan abrigar dudas legítimas acerca de su independencia.

2. La notificación motivada de la recusación deberá hacerse con anterioridad a la fecha en que se cierren las actuaciones y antes de que los conciliadores hayan dictado su recomendación. La recusación será examinada inmediatamente y decidida por mayoría de votos de los conciliadores en primera instancia, como cuestión previa, en las controversias para las que se haya designado más de un conciliador. Esta decisión será firme.

3. El conciliador que haya fallecido o renunciado, quede incapacitado o haya sido recusado será sustituido sin demora.

4. Las actuaciones interrumpidas por una de esas causas continuarán en el punto donde fueron interrumpidas, a menos que las partes acuerden o los conciliadores ordenen que se proceda a una revisión o que se vuelva a escuchar cualquier testimonio oral.

Regla 6

Los conciliadores serán jueces de su propia jurisdicción y/o competencia conforme a las disposiciones del Código.

Regla 7

1. Los conciliadores recibirán y examinarán todas las declaraciones escritas, documentos, declaraciones juradas, publicaciones o cualesquiera otras pruebas, incluso testimonios orales, que pueda presentarles cualquiera de las partes o que pueda presentárseles en nombre de cualquiera de ellas, y les concederán la importancia que a su juicio merezcan.

2. a) Cada parte podrá presentar a los conciliadores toda la documentación que considere pertinente, y en el momento de presentarla entregará copias autenticadas a todas las demás partes en el procedimiento, a las cuales habrá de darse una oportunidad razonable de contestar a la documentación presentada;

b) Los conciliadores serán los únicos jueces de la pertinencia y valor de las pruebas que les hayan presentado las partes;

c) Los conciliadores podrán pedir a las partes que presenten las pruebas suplementarias que estimen necesarias para conocer de la controversia y resolverla, pero si se presentan esas pruebas suplementarias deberá darse a las otras partes en el procedimiento una oportunidad razonable de formular observaciones sobre ellas.

Regla 8

1. Siempre que en el Código o en el presente reglamento se establezca un plazo para la realización de cualquier acto, no se contará la fecha en que empiece a correr el plazo pero sí el último día de éste, a menos que este último día sea un sábado, un domingo o un día feriado oficial en el lugar en que se celebre la conciliación, en cuyo caso el último día del plazo será el siguiente día hábil.

2. Cuando el plazo establecido sea inferior a siete días, se excluirán del cómputo los sábados, domingos y días feriados oficiales que haya en el medio.

Regla 9

Sin perjuicio de las disposiciones del Código relativas a los plazos procesales, los conciliadores podrán, a instancia de una de las partes o de mutuo acuerdo entre ellas, prorrogar cualquiera de los plazos que hayan fijado.

Regla 10

1. Los conciliadores determinarán el orden de las actuaciones y, a menos que se acuerde otra cosa, fijarán la fecha y la hora de cada reunión.
2. A menos que las partes acuerden otra cosa, las actuaciones se celebrarán a puerta cerrada.
3. Antes de declarar cerradas las actuaciones, los conciliadores preguntarán expresamente a todas las partes si tienen cualquier otra prueba que presentar, y se tomará nota de ello.

Regla 11

La recomendación de los conciliadores se hará por escrito e incluirá:

- a) El nombre y dirección exacta de cada parte;
- b) Una descripción del método de nombramiento de los conciliadores, con inclusión de sus nombres;
- c) Las fechas y el lugar de las actuaciones de conciliación;
- d) Un resumen de las actuaciones que los conciliadores estimen oportuno;
- e) Una exposición sumaria de los hechos comprobados por los conciliadores;
- f) Un resumen de los escritos de las partes;
- g) Pronunciamientos motivados sobre las cuestiones objeto de controversia;
- h) La firma de los conciliadores y la fecha de cada firma; y
- i) Una dirección a la cual comunicar la aceptación o el rechazo de la recomendación.

Regla 12

La recomendación contendrá, en lo posible, un pronunciamiento sobre las costas de conformidad con las disposiciones del Código. Si la recomendación no contiene un pronunciamiento completo sobre las costas, los conciliadores harán por escrito, lo antes posible después de dictar la recomendación, y en todo caso en un plazo máximo de 60 días después de dictada ésta, un pronunciamiento sobre las costas, con arreglo a lo dispuesto en el Código.

Regla 13

Para su recomendación, los conciliadores tendrán en cuenta también los casos anteriores y similares, siempre que ello facilite la aplicación uniforme del Código y la observancia de las recomendaciones de los conciliadores.

Anexo II

RESOLUCIONES APROBADAS POR LA CONFERENCIA

1. Conclusión de los trabajos de la Conferencia

La Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas,

Habiéndose reunido de conformidad con la resolución 3035 (XXVII) de la Asamblea General de 19 de diciembre de 1972, para examinar y adoptar una convención u otro instrumento multilateral con fuerza obligatoria sobre un código de conducta de las conferencias marítimas,

Habiendo llegado a un acuerdo unánime respecto de gran número de párrafos del proyecto de código de conducta de las conferencias marítimas, anexo a los informes de las tres Comisiones Principales de la Conferencia de Plenipotenciarios,

Habiendo tomado nota de que los principios relativos a la solución de algunas cuestiones fundamentales examinadas por la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, presentados por el Presidente de la Conferencia y anexos a la presente resolución, han sido aceptados, entre los Estados participantes en la Conferencia, por todos los países en desarrollo, por todos los países socialistas de Europa oriental y por algunos países desarrollados de economía de mercado, y habiendo tomado nota asimismo de que otros países desarrollados de economía de mercado no han aceptado los citados principios o han reservado su posición sobre la materia,

Tomando nota de que todos los países que han aceptado los principios mencionados en el párrafo anterior han convenido en que esos principios constituyan la base de la labor ulterior sobre las secciones pertinentes del proyecto de código de conducta de las conferencias marítimas,

Tomando nota asimismo de los puntos de vista expuestos por los países que no han aceptado los principios arriba mencionados y del deseo de esos países de que se tengan en cuenta sus puntos de vista en la labor futura,

1. Toma nota de los progresos considerables que se han logrado durante la primera parte de la Conferencia;

2. Toma nota asimismo del informe de la Conferencia sobre sus deliberaciones en sesión plenaria y de los informes de sus tres Comisiones Principales;

3. Considera que la mejor manera de servir los intereses de todos los países consiste en que la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas reanude sus deliberaciones en Ginebra, el 11 de marzo de 1974, por un período de tres semanas, a fin de poder ultimar sus trabajos;

4. Pide al Secretario General de las Naciones Unidas y al Secretario General de la UNCTAD que tomen en consecuencia las disposiciones oportunas para la reanudación de la Conferencia de Plenipotenciarios;

5. Declara que el gran número de párrafos convenidos por unanimidad y contenidos en el proyecto de código de conducta de las conferencias marítimas, anexo a los informes de las tres Comisiones Principales de la Conferencia de Plenipotenciarios, no podrán ser objeto de nuevos debates ni se introducirán modificaciones en los textos de esos párrafos, salvo los cambios de estilo o de redacción jurídica que se consideren necesarios;

6. Toma nota de que todos los países que han aceptado los principios, presentados por el Presidente de la Conferencia y anexos a la presente resolución, para la solución de algunas cuestiones fundamentales examinadas por la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, convienen en seguir considerando esos principios como la base de la labor que se realizará en la reanudación de la Conferencia de Plenipotenciarios y en no reabrir el debate sobre esos principios, y también en no volver a debatir ni modificar los párrafos pertinentes del proyecto de código convenidos por todos esos países y basados en los referidos principios, salvo los cambios de estilo o de redacción jurídica que se consideren necesarios o cualesquiera otros cambios de redacción que se estimen indispensables para obtener una mayor conformidad de los textos de esos párrafos con los principios convenidos;

7. Confirma que todas las partes en la presente resolución están dispuestas a proseguir las negociaciones cuando se reanude la Conferencia de Plenipotenciarios, partiendo de la fase a que se llegó cuando fue suspendida, con miras a examinar y adoptar en la reanudación de la misma una convención u otro instrumento multilateral con fuerza obligatoria sobre un código de conducta de las conferencias marítimas;

8. Pide a la secretaría de la UNCTAD que redacte en términos jurídicos los textos anexos a los informes de las Comisiones Principales de la Conferencia y los distribuya a los gobiernos de todos los Estados miembros a fin de que puedan examinarlos con suficiente antelación a la reanudación de la Conferencia de Plenipotenciarios.

Sexta sesión plenaria,
15 de diciembre de 1974.

ANEXO DE LA RESOLUCION 1

Principios relativos a la solución de algunas cuestiones fundamentales examinadas por la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas presentados por el Presidente de la Conferencia

A. Función de los gobiernos

1. A petición de los gobiernos, las conferencias han de facilitar la información necesaria.
2. Los representantes gubernamentales han de tener derecho a estar presentes en las consultas, a participar plenamente en las deliberaciones, a hacer sugerencias y a promover el acuerdo entre las partes, pero no desempeñarán ninguna función en la adopción de decisiones.
3. Los gobiernos han de tener un derecho análogo de participación en los procedimientos de conciliación.

B. Participación en el tráfico

1. Igualdad de derechos de las compañías nacionales en ambos extremos de la ruta.
2. Cuando existan compañías navieras con pabellón de un tercer país, ha de asignárseles una participación del 20%.
3. Si las compañías nacionales no sirven o no pueden servir el porcentaje del tráfico que les ha sido asignado -y ellas mismas han de tomar la decisión al respecto- el porcentaje del tráfico que les corresponda y que no sirvan revertirá a la explotación en común para ser distribuido a prorrata.
4. Las compañías nacionales de una región situada en un extremo de la ruta han de gozar de flexibilidad para efectuar ajustes entre ellas en lo relativo a sus participaciones.

C. Ejecución

1. Las partes han de hacer todo lo posible para llegar a un arreglo en las consultas.
2. Cuando un asunto no se resuelva por medio de consultas y surja un litigio, éste ha de someterse a conciliación internacional obligatoria; entre tales asuntos figurarán las cuestiones relativas a fletes, recargos, factores de ajuste por modificaciones en el tipo de cambio de las monedas, etc.
3. Las recomendaciones de los conciliadores, si las aceptan las partes, serán obligatorias.
4. Si se rechazan las recomendaciones de los conciliadores, los motivos de tal rechazo han de exponerse detalladamente por escrito y publicarse.

5. Al cabo de cinco años se ha de reunir una Conferencia de Revisión para examinar la aplicación de la convención, especialmente en lo relativo a sus disposiciones de ejecución. Esta Conferencia de Revisión se celebrará en lo sucesivo cada cinco años.

D. Criterios para la determinación de los fletes

1. Estos criterios deberían ser los que figuran en la propuesta presentada por los países socialistas de Europa oriental para el párrafo 54 del Código a/.

2. El tiempo transcurrido entre la fecha de entrada en vigor de un aumento general de los fletes y la fecha de la notificación del siguiente aumento general de los fletes no debería ser inferior a 12 meses.

Nota: Se hizo referencia a los temores existentes en diversos grupos, respecto de la cuestión de la competencia exterior, pero se expresó la esperanza de que este problema se resolvería satisfactoriamente en las deliberaciones mutuas en la Comisión o el grupo de redacción correspondiente.

2. Compañías navieras no miembros de una conferencia

La Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas,

Habiendo preparado la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas con miras a mejorar el sistema de estas conferencias,

Teniendo presente que la Convención es aplicable a las conferencias marítimas y a sus relaciones externas,

Resuelve que:

1. 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;

2. Las compañías navieras no miembros de una conferencia que compitan con ésta deben respetar el principio de la competencia leal sobre una base comercial;

a/ Para el texto de esta propuesta, que ulteriormente fue patrocinada también por el Grupo de los 77 y por Francia, véase la variante 1 del párr. 54 del Código, en Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, vol. I, Informes y otros documentos (publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.75.II.D.11) cuarta parte, secc. 1.

3. En interés del desarrollo adecuado del servicio de transporte marítimo en líneas regulares, no debe impedirse que las compañías navieras no miembros de una conferencia operen mientras respeten el requisito establecido en el párrafo 2.

Novena sesión plenaria,
6 de abril de 1974.

3. Conciliación local

La Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas,

Teniendo presente la importancia de las disposiciones sobre consultas y de los procedimientos para la solución de controversias establecidos en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas,

Tomando nota de que se han formulado propuestas en el sentido de que se disponga en el Código que se sometan a conciliación local algunas controversias,

1. Pide a la primera Conferencia de Revisión que se convoque de conformidad con el artículo 52 de la Convención que dé prioridad al examen del tema de la conciliación local, teniendo en cuenta los puntos de vista que expresen las Partes Contratantes en la Convención acerca de si la falta de conciliación local ha entorpecido la solución efectiva de controversias y, caso de ser así, que indique qué asuntos habría que considerar propios de la conciliación local y qué procedimientos deberían aplicarse para solucionar tales controversias;

2. Acuerda que, para preparar la Conferencia de Revisión, el depositario recabará los puntos de vista de todos los Estados que tengan derecho a asistir a ella, los cuales deberían tener en cuenta los puntos de vista expresados por las autoridades competentes, las conferencias marítimas y las organizaciones de usuarios.

Novena sesión plenaria,
6 de abril de 1974.

Anexo III

LISTA DE LOS ESTADOS QUE ERAN PARTES CONTRATANTES EN
LA CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS
CONFERENCIAS MARITIMAS EL 30 DE JUNIO DE 1986

Alemania, República Federal de	Líbano
Arabia Saudita	
Barbados	Madagascar
Benin	Malasia
Bulgaria	Malí
Bangladesh	Marruecos
	Mauricio
	México
Cabo Verde	
Camerún	Niger
Checoslovaquia	Nigeria
Chile	Noruega
China	
Congo	Países Bajos (en lo concerniente al Reino en Europa únicamente)
Costa Rica	Pakistán
Côte d'Ivoire	Perú
Cuba	
Dinamarca (excepto Groenlandia y las Islas Feroe)	Reino Unido (incluidos Gibraltar y Hong Kong)
	República Centroafricana
Egipto	República de Corea
Etiopía	República Democrática Alemana
	República Unida de Tanzania
Filipinas	Rumania
Finlandia	
Francia	Senegal
	Sierra Leona
Gabón	Sri Lanka
Gambia	Sudán
Ghana	Suecia
Guatemala	
Guinea	Togo
Guyana	Trinidad y Tabago
	Túnez
Honduras	
	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
India	Uruguay
Indonesia	
Iraq	Venezuela
Jamaica	Yugoslavia
Jordania	
Kenya	Zaire
Kuwait	

Anexo IV

RESERVAS Y DECLARACIONES FORMULADAS POR LAS PARTES
CONTRATANTES EN LA CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE
CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS

1. Bulgaria

El Gobierno de la República Popular de Bulgaria entiende que la definición de conferencia marítima no comprende las líneas bilaterales comunes explotadas en virtud de acuerdos intergubernamentales. Por lo que respecta al texto del punto 2 del anexo de la resolución 1, aprobado el 6 de abril de 1974, el Gobierno de la República Popular de Bulgaria entiende que las disposiciones de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas no regulan las actividades de las compañías navieras no miembros de una conferencia.

2. China

Los servicios comunes de transporte marítimo establecidos entre la República Popular de China y cualquier otro país mediante consultas y con arreglo a las condiciones que las partes interesadas juzguen apropiadas son totalmente diferentes, por naturaleza, de las conferencias marítimas, y las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas no serán aplicables a ellos.

3. Cuba

Reserva

La República de Cuba desea formular una reserva con respecto a las disposiciones del párrafo 17 del artículo 2 de la Convención, en el sentido de que Cuba no aplicará dicho párrafo a las mercancías transportadas por servicios marítimos comunes regulares establecidos en virtud de acuerdos intergubernamentales para el transporte de toda clase de mercancías, cualesquiera que sean su origen, su destino o la utilización que se les haya de dar.

Declaración

Por lo que respecta al primer párrafo de las definiciones que constituyen el objeto del capítulo primero de la Primera parte de la Convención, la República de Cuba no acepta que se incluyan en el concepto de "conferencia marítima o conferencia" los servicios marítimos comunes regulares para el transporte de toda clase de mercancías establecidos en virtud de acuerdos intergubernamentales.

4. Checoslovaquia

Las disposiciones del Código de Conducta no se aplican a los servicios comunes de líneas regulares establecidos en virtud de acuerdos intergubernamentales a los efectos del comercio bilateral;

La eventual reglamentación unilateral de la actividad de compañías no miembros de una conferencia por la legislación de un Estado determinado sería considerada por la República Socialista Checoslovaca como incompatible con los principales objetivos y principios de la Convención y no sería reconocida como válida.

5. Dinamarca (excepto Groenlandia y las Islas Feroes)

Reservas

1. Para la aplicación del Código de Conducta, la noción de "compañía naviera nacional", en el caso de un Estado miembro de la Comunidad Económica Europea, podrá comprender cualquier compañía naviera que explota buques establecida en el territorio de ese Estado miembro, de conformidad con el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea.

2. a) Sin perjuicio del texto de la letra b) de la presente reserva, el artículo 2 del Código de Conducta no se aplicará en los tráficos de conferencia entre los Estados miembros de la Comunidad y, sobre la base de reciprocidad, entre estos Estados y los demás países de la OCDE que sean partes en el Código;

b) El texto de la letra a) no afectará a las posibilidades de participación en dichos tráficos en calidad de compañías navieras de un tercer país, de conformidad con los principios establecidos en el artículo 2 del Código, de las compañías navieras de un país en desarrollo que estén reconocidas como compañías navieras nacionales según el Código y que sean:

i) miembros de una conferencia que sirva estos tráficos; o

ii) admitidas en tal conferencia con arreglo al párrafo 3 del artículo 1 del Código.

3. El artículo 3 y el párrafo 9 del artículo 14 del Código de Conducta no se aplicarán en los tráficos de conferencia entre los Estados miembros de la Comunidad y, sobre la base de reciprocidad, entre estos Estados y los demás países de la OCDE que sean partes en el Código.

4. En los tráficos en los que se aplique el artículo 3 del Código, la última frase de dicho artículo se interpretará en el sentido siguiente:

a) los dos grupos de compañías navieras nacionales coordinarán sus posturas antes de votar sobre las cuestiones relativas al tráfico entre sus dos países;

b) esta frase se aplicará únicamente a las cuestiones que según el acuerdo de conferencia requieran el consentimiento de los dos grupos de compañías navieras nacionales interesadas, y no a todas las cuestiones reguladas en el acuerdo de conferencia.

Declaraciones

El Gobierno de Dinamarca estima que la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas ofrece a las compañías navieras de los países en desarrollo amplias posibilidades de participación en el sistema de las conferencias y que está redactada en términos destinados a regular las conferencias y sus actividades en los tráficos abiertos (es decir, aquellos en que existen libertad de competir). El presente Gobierno estima asimismo que es esencial, para el buen funcionamiento del Código y de las conferencias a las que éste se aplica, que las compañías navieras no miembros de una conferencia puedan seguir compitiendo lealmente sobre una base comercial y que no se niegue a los cargadores la posibilidad de elegir entre compañías navieras miembros de una conferencia y compañías navieras no miembros de una conferencia, sin perjuicio de los acuerdos de lealtad existentes. Estos principios fundamentales han hallado expresión en diversas disposiciones del Código mismo, en particular en sus objetivos y principios, y se enuncian expresamente en la resolución N° 2, sobre las compañías navieras no miembros de una conferencia, aprobada por la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas.

El presente Gobierno estima además que todo reglamento u otra medida adoptada por una parte contratante en la Convención de las Naciones Unidas que tenga por objeto o por efecto suprimir tales posibilidades de competencia de las compañías navieras no miembros de una conferencia sería incompatible con los principios fundamentales antes mencionados y modificaría radicalmente las condiciones en que se pretende que desarrollen sus actividades las conferencias regidas por el Código. Ninguna disposición de la Convención obliga a las demás partes contratantes a aceptar la validez de tales reglamentos o medidas, ni las situaciones en que las conferencias, en virtud de tales reglamentos o medidas, adquieren un monopolio efectivo en los tráficos regidos por el Código.

El Gobierno de Dinamarca declara que aplicará la Convención de conformidad con los principios fundamentales y las consideraciones aquí expuestos, sin estimar por ello que la Convención le prohíbe adoptar las disposiciones apropiadas en caso de que otra parte contratante adopte medidas o prácticas que impidan la competencia leal sobre una base comercial en sus tráficos de líneas regulares.

6. Finlandia

Reservas

1. El artículo 2, el artículo 3 y el párrafo 9 del artículo 14 del Código de Conducta no se aplicarán, sobre la base de reciprocidad, en los tráficos de conferencia entre Finlandia y los demás países de la OCDE que sean partes en el Código.
2. En los tráficos en los que se aplique el artículo 3 del Código de Conducta, la última frase de dicho artículo se interpretará en el sentido siguiente:
 - a) los dos grupos de compañías navieras nacionales coordinarán sus posturas antes de votar sobre las cuestiones relativas al tráfico entre sus dos países.

b) esta frase se aplicará únicamente a las cuestiones que según el acuerdo de conferencia requieran el consentimiento de los dos grupos de compañías navieras nacionales interesadas, y no a todas las cuestiones reguladas en el acuerdo de conferencia.

Declaraciones

A. El Gobierno de Finlandia estima que la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas ofrece a las compañías navieras de los países en desarrollo amplias posibilidades de participación en el sistema de las conferencias y que está redactada en términos destinados a regular las conferencias y sus actividades en los tráficos abiertos (es decir, aquellos en que existe libertad de competir). El presente Gobierno estima asimismo que es esencial, para el buen funcionamiento del Código y de las conferencias a las que éste se aplica, que las compañías navieras no miembros de una conferencia puedan seguir compitiendo lealmente sobre una base comercial y que no se niegue a los cargadores la posibilidad de elegir entre compañías navieras miembros de una conferencia y compañías navieras no miembros de una conferencia, sin perjuicio de los acuerdos de lealtad existentes. Estos principios fundamentales han hallado expresión en diversas disposiciones del Código mismo, en particular en sus objetivos y principios, y se enuncian expresamente en la resolución N° 2, sobre las compañías navieras no miembros de una conferencia, aprobada por la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas.

B. El presente Gobierno estima además que todo reglamento u otra medida adoptada por una parte contratante en la Convención de las Naciones Unidas que tenga por objeto o por efecto suprimir tales posibilidades de competencia de las compañías navieras no miembros de una conferencia sería incompatible con los principios fundamentales antes mencionados y modificaría radicalmente las condiciones en que se pretende que desarrollen sus actividades las conferencias regidas por el Código. Ninguna disposición de la Convención obliga a las demás partes contratantes a aceptar la validez de tales reglamentos o medidas, ni las situaciones en que las conferencias, en virtud de tales reglamentos o medidas, adquieren un monopolio efectivo en los tráficos regidos por el Código.

C. El Gobierno de Finlandia declara que aplicará la Convención de conformidad con los principios fundamentales y las consideraciones aquí expuestos, sin estimar por ello que la Convención le prohíbe adoptar las disposiciones apropiadas en caso de que otra parte contratante adopte medidas o prácticas que impidan la competencia leal sobre una base comercial en sus tráficos de líneas regulares.

7. Francia

Reservas

1. En aplicación del Código de Conducta, el concepto de "compañía naviera nacional", en el caso de un Estado miembro de la Comunidad Económica Europea, podrá comprender todas las compañías navieras establecidas en el territorio de ese Estado miembro, de conformidad con el tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea.

2. a) Sin perjuicio del texto de la letra b) de la presente reserva, el artículo 2 del Código de Conducta no se aplicará en el tráfico transportado por una conferencia entre los Estados miembros de la Comunidad y, sobre la base de reciprocidad, entre esos Estados y los demás países de la OCDE que sean partes en el Código;

b) El texto de la letra a) no afectará a las posibilidades de participación en dicho tráfico en calidad de compañías navieras de un tercer país, de conformidad con los principios establecidos en el artículo 2 del Código, de las compañías navieras de países en desarrollo, siempre que hayan sido reconocidas como compañías navieras nacionales a tenor de lo dispuesto en el Código y:

i) sean ya miembros de una conferencia que transporte ese tráfico, o

ii) hayan sido aceptadas como miembros de esa conferencia a tenor de lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 1 del Código.

3. El artículo 3 y el párrafo 9 del artículo 14 del Código de Conducta no se aplicarán en el tráfico transportado por una conferencia entre los Estados miembros de la Comunidad y, sobre la base de reciprocidad, entre esos países y los demás países de la OCDE que sean partes en el Código.

4. En los tráficos en que se aplique el artículo 3 del Código, la última frase de dicho artículo se interpretará en el sentido siguiente:

a) los dos grupos de compañías navieras nacionales coordinarán sus posturas antes de votar sobre las cuestiones relativas al tráfico entre sus dos países;

b) esta frase se aplicará únicamente a las cuestiones que según el acuerdo de conferencia requieran el consentimiento de los dos grupos de compañías navieras nacionales interesadas, y no a todas las cuestiones reguladas en el acuerdo de conferencia.

8. República Democrática Alemana

La República Democrática Alemana declara que las disposiciones de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas no se aplicarán a las compañías de explotación conjunta establecidas en virtud de acuerdos intergubernamentales en lo que concierne al intercambio bilateral de mercancías entre los dos Estados signatarios.

9. República Federal de Alemania

Declaración

1. Para la aplicación del Código de Conducta, la noción de "compañía naviera nacional", en el caso de un Estado miembro de la Comunidad Económica Europea, podrá comprender cualquier compañía naviera que explota buques establecida en el territorio de ese Estado miembro de conformidad con el Tratado de la CEE.

2. a) Sin perjuicio del texto de la letra b), el artículo 2 del Código de Conducta no se aplicará en los tráficos de conferencia entre los Estados miembros de la Comunidad Económica Europea o, sobre la base de reciprocidad, entre esos Estados y los demás países de la OCDE que sean partes en el Código.

b) El texto de la letra a) no afectará a las posibilidades de participación en dichos tráficos en calidad de compañías navieras de un tercer país, de conformidad con los principios establecidos en el artículo 2 del Código, de las compañías navieras de un país en desarrollo que estén reconocidas como compañías navieras nacionales según el Código y que sean:

- i) miembros de una conferencia que sirva estos tráficos; o
- ii) admitidas en tal conferencia con arreglo al párrafo 3 del artículo 1 del Código.

3. El artículo 3 y el párrafo 9 del artículo 14 del Código de Conducta no se aplicarán en los tráficos de conferencia entre los Estados miembros de la Comunidad o, sobre una base de reciprocidad, entre estos Estados y los demás países de la OCDE que sean partes en el Código.

4. En los tráficos en los que se aplique el artículo 3 del Código de Conducta, la última frase de dicho artículo se interpretará en el sentido siguiente:

a) los dos grupos de compañías navieras nacionales coordinarán sus posturas antes de votar sobre las cuestiones relativas al tráfico entre sus dos países;

b) esta frase se aplicará únicamente a las cuestiones que según el acuerdo de conferencia requieran el consentimiento de los dos grupos de compañías navieras nacionales interesadas, y no a todas las cuestiones reguladas en el acuerdo de conferencia.

5. El Gobierno de la República Federal de Alemania no impedirá que las compañías navieras no miembros de una conferencia operen mientras compitan con las conferencias sobre una base comercial y respeten el principio de la competencia leal, de conformidad con la resolución sobre las compañías navieras no miembros de una conferencia aprobada por la Conferencia de Plenipotenciarios. Dicho Gobierno confirma su intención de actuar de acuerdo con dicha resolución.

(El Gobierno de la República Federal de Alemania declaró asimismo que dicha Convención se aplicará también a Berlín (Occidental) con efecto a partir de la fecha en que entre en vigor respecto de la República Federal de Alemania.)

10. India

En confirmación del párrafo 2 de la Declaración formulada por el representante de la India en nombre del Grupo de los 77, el 8 de abril de 1974, en la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, el Gobierno de la India entiende que las disposiciones de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas no se aplican a los servicios marítimos intergubernamentales regidos por acuerdos intergubernamentales, cualquiera que sea el origen de la carga, su destino o el uso que se le haya de dar.

11. Iraq

La adhesión no implicará en absoluto el reconocimiento de Israel ni el establecimiento de ningún tipo de relaciones con él.

12. Kuwait

La adhesión no implica en absoluto el reconocimiento de Israel por el Gobierno del Estado de Kuwait.

13. Países Bajos (en lo concerniente al Reino en Europa únicamente)

Reservas

1. Para la aplicación del Código de Conducta, la noción de "compañía naviera nacional", en el caso de un Estado miembro de la Comunidad Económica Europea, podrá comprender cualquier compañía naviera que explota buques establecida en el territorio de ese Estado miembro, de conformidad con el Tratado de la CEE.

2. a) Sin perjuicio de la letra b) de la presente reserva, el artículo 2 del Código de Conducta no se aplicará en los tráficos entre los Estados miembros de la Comunidad Económica Europea o, sobre la base de reciprocidad, entre esos Estados y los demás países de la OCDE que sean partes en el Código.

b) El texto de la letra a) no afectará a las posibilidades de participación en dichos tráficos en calidad de compañías navieras de un tercer país, de conformidad con los principios establecidos en el artículo 2 del Código, de las compañías navieras de un país en desarrollo que estén reconocidas como compañías navieras nacionales según el Código y que sean:

- i) miembros de una Conferencia que sirva estos tráficos; o
- ii) admitidas en tal Conferencia con arreglo al párrafo 3 del artículo 1 del Código.

3. El artículo 3 y el párrafo 9 del artículo 14 del Código de Conducta no se aplicarán en los tráficos de Conferencia entre los Estados miembros de la Comunidad Económica Europea o, sobre la base de reciprocidad entre estos Estados y los demás países de la OCDE que sean partes en el Código.

4. En los tráficos en los que se aplique el artículo 3 del Código de Conducta, la última frase de dicho artículo se interpretará en el sentido siguiente:

a) los dos grupos de compañías navieras nacionales coordinarán sus posturas antes de votar sobre las cuestiones relativas al tráfico entre sus dos países;

b) esta frase se aplicará únicamente a las cuestiones que según el acuerdo de conferencia requieran el consentimiento de los dos grupos de compañías navieras nacionales interesadas, y no a todas las cuestiones reguladas en el acuerdo de conferencia.

Declaración

El Gobierno del Reino de los Países Bajos

- no impedirá que las compañías navieras no miembros de una Conferencia operen mientras compitan con las conferencias sobre una base comercial y respeten el principio de la competencia leal, de conformidad con la resolución sobre las compañías navieras no miembros de una conferencia aprobada por la Conferencia de Plenipotenciarios;
- Confirma su intención de actuar de conformidad con dicha resolución.

14. Noruega

Reservas

1. Para la aplicación del Código de Conducta, la noción de "compañía naviera nacional", en el caso de Noruega o de un Estado miembro de la Comunidad Económica Europea, o de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, podrá comprender cualquier compañía naviera que explota buques establecida en el territorio de dicho Estado de conformidad con la legislación aplicable en ese Estado.

2. a) Sin perjuicio del texto de la letra b) de la presente reserva, el artículo 2 del Código de Conducta no se aplicará, sobre la base de reciprocidad, en los tráficos entre los países de la OCDE que sean partes en el Código.

b) El texto de la letra a) no afectará a las posibilidades de participación en dichos tráficos en calidad de compañías navieras de un tercer país de cualesquiera compañías navieras y de adquirir una participación importante en el tráfico generado en esa ruta.

3. El artículo 3 y el párrafo 9 del artículo 14 del Código de Conducta no se aplicarán, sobre la base de reciprocidad, en los tráficos entre los países de la OCDE que sean partes en el Código.

4. En los tráficos en los que se aplique el artículo 3 del Código de Conducta, la última frase de dicho artículo se interpretará en el sentido siguiente:

a) los dos grupos de compañías navieras nacionales coordinarán sus posturas antes de votar sobre las cuestiones relativas al tráfico entre sus dos países;

b) esta frase se aplicará únicamente a las cuestiones que según el acuerdo de conferencia requieren el consentimiento de los dos grupos de compañías navieras nacionales interesadas, y no a todas las cuestiones reguladas en el acuerdo de conferencia.

Declaraciones

El Gobierno de Noruega estima además que la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas ofrece a las compañías navieras de los países en desarrollo amplias posibilidades de participación en el sistema de las conferencias y que está redactada en términos destinados a regular las conferencias y sus actividades en los tráficos abiertos (es decir, aquellos en que existe libertad de competir). El presente Gobierno estima asimismo que es esencial, para el buen funcionamiento del Código y de las conferencias a las que éste se aplica, que las compañías navieras no miembros de una conferencia puedan seguir compitiendo lealmente sobre una base comercial y que no se niegue a los cargadores la posibilidad de elegir entre compañías navieras miembros de una conferencia y compañías navieras no miembros de una conferencia, sin perjuicio de los acuerdos de lealtad existentes. Estos principios fundamentales han hallado expresión en diversas disposiciones del Código mismo, en particular en sus objetivos y principios, y se enuncian expresamente en la resolución N° 2, sobre las compañías navieras no miembros de una conferencia, aprobada por la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas.

El Gobierno de Noruega estima además que todo reglamento u otra medida adoptada por una parte contratante en la Convención de las Naciones Unidas que tenga por objeto o por efecto suprimir tales posibilidades de competencia de las compañías navieras no miembros de una conferencia sería incompatible con los principios fundamentales antes mencionados y modificaría radicalmente las condiciones en que se pretende que desarrollen sus actividades las conferencias regidas por el Código. Ninguna disposición de la Convención obliga a las demás partes contratantes a aceptar la validez de tales reglamentos o medidas, ni las situaciones en que las conferencias, en virtud de tales reglamentos o medidas, adquieren un monopolio efectivo en los tráficos regidos por el Código.

El Gobierno de Noruega declara que aplicará la Convención de conformidad con los principios fundamentales y las consideraciones aquí expuestos, sin estimar por ello que la Convención le prohíbe adoptar las disposiciones apropiadas en caso de que otra parte contratante adopte medidas o prácticas que impidan la competencia leal sobre una base comercial en sus tráficos de líneas regulares.

15. Perú

El Gobierno del Perú no se considera obligado por las disposiciones del párrafo 4 del artículo 2 del capítulo II de la Convención.

16. Suecia

Reservas

1. Para la aplicación del Código de Conducta, la noción de "compañía naviera nacional", en el caso de Suecia o de cualquier otro país de la OCDE, podrá comprender cualquier compañía naviera que explota buques establecida en el territorio de ese país de conformidad con sus leyes y reglamentos.

2. a) Sin perjuicio del texto de la letra b) de la presente reserva, el artículo 2 del Código de Conducta no se aplicará, sobre la base de reciprocidad, en los tráficos de conferencia entre Suecia y los demás países de la OCDE que sean partes en el Código.

b) El texto de la letra a) no afectará a las posibilidades de participación en dichos tráficos en calidad de compañías navieras de un tercer país, de conformidad con los principios establecidos en el artículo 2 del Código, de las compañías navieras de un país en desarrollo que estén reconocidas como compañías navieras nacionales según el Código y que sean:

i) miembros de una conferencia que sirva estos tráficos; o

ii) admitidas en tal conferencia con arreglo al párrafo 3 del artículo 1 del Código.

3. El artículo 3 y el párrafo 9 del artículo 14 del Código de Conducta no se aplicarán, sobre la base de reciprocidad, en los tráficos de conferencia entre Suecia y los demás países de la OCDE que sean partes en el Código.

4. En los tráficos en los que se aplique el artículo 3 del Código de Conducta, la última frase de dicho artículo se interpretará en el sentido siguiente:

a) los dos grupos de compañías navieras nacionales coordinarán sus posturas antes de votar sobre las cuestiones relativas al tráfico entre sus dos países;

b) esta frase se aplicará únicamente a las cuestiones que según el acuerdo de conferencia requieran el consentimiento de los dos grupos de compañías navieras nacionales interesadas, y no a todas las cuestiones reguladas en el acuerdo de conferencia.

Declaraciones

A. El Gobierno de Suecia estima que la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas ofrece a las compañías navieras de los países en desarrollo amplias posibilidades de participación en el sistema de las conferencias y que está redactada en

términos destinados a regular las conferencias y sus actividades en los tráficos abiertos (es decir, aquéllos en que existe libertad de competir). El presente Gobierno estima asimismo que es esencial, para el buen funcionamiento del Código y de las conferencias a las que éste se aplica, que las compañías navieras no miembros de una conferencia puedan seguir compitiendo lealmente sobre una base comercial y que no se niegue a los cargadores la posibilidad de elegir entre compañías navieras miembros de una conferencia y compañías navieras no miembros de una conferencia, sin perjuicio de los acuerdos de lealtad existentes. Estos principios fundamentales han hallado expresión en diversas disposiciones del Código mismo, en particular en sus objetivos y principios, y se enuncian expresamente en la resolución n° 2, sobre las compañías navieras no miembros de una conferencia, aprobada por la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas.

B. El presente Gobierno estima además que todo reglamento u otra medida adoptada por una parte contratante en la Convención de las Naciones Unidas que tenga por objeto o por efecto suprimir tales posibilidades de competencia de las compañías navieras no miembros de una conferencia sería incompatible con los principios fundamentales antes mencionados y modificaría radicalmente las condiciones en que se pretende que desarrollen sus actividades las conferencias regidas por el Código. Ninguna disposición de la Convención obliga a las demás partes contratantes a aceptar la validez de tales reglamentos o medidas, ni las situaciones en que las conferencias, en virtud de tales reglamentos o medidas, adquieren un monopolio efectivo en los tráficos regidos por el Código.

C. El Gobierno de Suecia declara que aplicará la Convención de conformidad con los principios fundamentales y las consideraciones aquí expuestos, sin estimar por ello que la Convención le prohíbe adoptar las disposiciones apropiadas en caso de que otra parte contratante adopte medidas o prácticas que impidan la competencia leal sobre una base comercial en sus tráficos de líneas regulares.

17. Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas

El Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas entiende que las disposiciones de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas no se aplican a las compañías navieras conjuntas establecidas en virtud de acuerdos intergubernamentales a los efectos del comercio bilateral entre los países interesados.

18. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Reservas

I. En relación con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Gibraltar:

1. Para la aplicación del Código de Conducta, la noción de "compañía naviera nacional", en el caso de un Estado miembro de la Comunidad, podrá comprender cualquier compañía naviera que explota buques establecida en el territorio de ese Estado miembro, de conformidad con el Tratado de la CEE.

2. a) Sin perjuicio del texto de la letra b) de la presente reserva, el artículo 2 del Código de Conducta no se aplicará en los tráficos de conferencia entre los Estados miembros de la Comunidad o, sobre la base de reciprocidad, entre estos Estados y los demás países de la OCDE que sean partes en el Código.

b) El texto de la letra a) no afectará a las posibilidades de participación en dichos tráficos en calidad de compañías navieras de un tercer país, de conformidad con los principios establecidos en el artículo 2 del Código, de las compañías navieras de un país en desarrollo que estén reconocidas como compañías navieras nacionales según el Código y que sean:

- i) miembros de una conferencia que sirva estos tráficos; o
- ii) admitidas en tal conferencia con arreglo al párrafo 3 del artículo 1 del Código.

3. El artículo 3 y el párrafo 9 del artículo 14 del Código de Conducta no se aplicarán en los tráficos de conferencia entre los Estados miembros de la Comunidad o, sobre la base de reciprocidad, entre estos Estados y los demás países de la OCDE que sean partes en el Código.

4. En los tráficos en los que se aplique el artículo 3 del Código de Conducta, la última frase de dicho artículo se interpretará en el sentido siguiente:

a) los dos grupos de compañías navieras nacionales coordinarán sus posturas antes de votar sobre las cuestiones relativas al tráfico entre sus dos países;

b) esta frase se aplicará únicamente a las cuestiones que según el acuerdo de conferencia requieran el consentimiento de los dos grupos de compañías navieras nacionales interesadas, y no a todas las cuestiones reguladas en el acuerdo de conferencia.

II. En relación con Hong Kong:

1. a) Sin perjuicio del texto de la letra b) de la presente reserva, el artículo 2 del Código de Conducta no se aplicará en los tráficos de conferencia, sobre la base de reciprocidad, entre Hong Kong y cualquier Estado que haya hecho una reserva por la que se excluya la aplicación del artículo 2 en sus tráficos con el Reino Unido.

b) El texto de la letra a) no afectará a las posibilidades de participación en dichos tráficos en calidad de compañías navieras de un tercer país, de conformidad con los principios establecidos en el artículo 2 del Código, de las compañías navieras de un país en desarrollo que estén reconocidas como compañías navieras nacionales según el Código y que sean:

- i) miembros de una conferencia que sirva estos tráficos; o
- ii) admitidas en tal conferencia con arreglo al párrafo 3 del artículo 1 del Código.

2. En los tráficos en los que se aplique el artículo 2 del Código, las compañías navieras de Hong Kong permitirán, sujeto a reciprocidad, la participación en la redistribución de las compañías de cualquier país que haya acordado permitir la participación de las compañías del Reino Unido en la redistribución respecto de cualquiera de sus tráficos.

3. El artículo 3 y el párrafo 9 del artículo 14 del Código no se aplicarán en los tráficos de conferencia, sobre la base de reciprocidad, entre Hong Kong y cualquier Estado que haya formulado una reserva por la que se excluya la aplicación del artículo 3 y Del párrafo 9 del artículo 14 con respecto a sus tráficos con el Reino Unido.

4. En los tráficos en que se aplique el artículo 3 del Código, la última frase de dicho artículo se interpretará en el sentido siguiente:

- i) los dos grupos de compañías navieras nacionales coordinarán sus posturas antes de votar sobre las cuestiones relativas al tráfico entre sus dos países; y
- ii) esta frase se aplicará únicamente a las cuestiones que según el acuerdo de conferencia requieran el consentimiento de los dos grupos de compañías navieras nacionales interesadas, y no a todas las cuestiones reguladas en el acuerdo de conferencia.

Declaraciones

1. El Gobierno del Reino Unido estima que la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas ofrece a las compañías navieras de los países en desarrollo amplias posibilidades de participación en el sistema de las conferencias y que está redactada en términos destinados a regular las conferencias y sus actividades en los tráficos abiertos (es decir, aquellos en que existe libertad de competir). El presente Gobierno estima asimismo que es esencial, para el buen funcionamiento del Código y de las conferencias a las que éste se aplica, que las compañías navieras no miembros de una conferencia puedan seguir compitiendo lealmente sobre una base comercial y que no se niegue a los cargadores la posibilidad de elegir entre compañías navieras miembros de una conferencia y compañías navieras no miembros de una conferencia, sin perjuicio de los acuerdos de lealtad existentes. Estos principios fundamentales han hallado expresión en diversas disposiciones del Código mismo, en particular en sus objetivos y principios, y se enuncian expresamente en la resolución N° 2, sobre las compañías navieras no miembros de una conferencia, aprobada por la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas.

2. El presente Gobierno estima además que todo reglamento u otra medida adoptada por una Parte Contratante en la Convención que tenga por objeto o por efecto suprimir tales posibilidades de competencia de las compañías navieras no miembros de una conferencia, sería incompatible con los principios fundamentales antes mencionados y modificaría radicalmente las condiciones en que se pretende que desarrollen sus actividades las conferencias regidas por

el Código. Ninguna disposición de la Convención obliga a las demás Partes Contratantes a aceptar la validez de tales reglamentos o medidas, ni las situaciones en que las conferencias, en virtud de tales reglamentos o medidas, adquieran un monopolio efectivo en los tráficos regidos por el Código.

3. El Gobierno del Reino Unido declara que aplicará la Convención de conformidad con los principios fundamentales y las consideraciones aquí expuestos, sin estimar por ello que la Convención le prohíbe adoptar las disposiciones apropiadas en caso de que otra parte contratante adopte medidas o prácticas que impidan la competencia leal sobre una base comercial en sus tráficos de líneas regulares.

Anexo V

REGLAMENTO (CEE) N° 954/79 DEL CONSEJO

de 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 de las Conferencias Marítimas, o a la adhesión de dichos Estados a la Convención

El Consejo de las comunidades europeas,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 84,

Visto el proyecto de Reglamento de la Comisión,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Considerando que una Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas ha sido elaborada por una conferencia convocada bajo los auspicios de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, y que está abierta a la ratificación o a la adhesión;

Considerando que las cuestiones reguladas por el Código de Conducta no sólo son importantes para los Estados miembros, sino también para la Comunidad, especialmente desde el punto de vista de los transportes marítimos y de los intercambios comerciales, y que es importante, por consiguiente, adoptar una postura común en lo que se refiere a dicho Código;

Considerando que esta postura común debe respetar los principios y los objetivos del Tratado, y aportar una contribución importante con miras a responder a las aspiraciones de los países en vías de desarrollo en el sector de los transportes marítimos, con el objetivo de mantener en vigor, en este sector, los principios comerciales aplicados por las compañías marítimas de los países de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y en el marco de los intercambios marítimos entre dichos países;

Considerando que para garantizar el cumplimiento de estos principios y de estos objetivos, dado que el Código de Conducta no prevé ninguna disposición que permita la adhesión de la Comunidad como tal, es importante que los Estados miembros ratifiquen este Código o se adhieran a él sin perjuicio de determinadas reservas previstas en el presente Reglamento;

Considerando que se ha reconocido que el papel estabilizador de las conferencias puede garantizar servicios fiables a los cargadores, pero que es necesario evitar, por parte de las conferencias, eventuales infracciones de las normas sobre la competencia del Tratado; que, por consiguiente, la Comisión presentará al Consejo una propuesta de reglamento relativo a la aplicación de estas normas a los transportes marítimos,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1. Los Estados miembros, al ratificar la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, o al adherirse a ella, informarán al Secretario General de las Naciones Unidas, por escrito, de que dicha ratificación o adhesión ha tenido lugar de conformidad con el presente Reglamento.

2. El instrumento de ratificación o de adhesión irá acompañado de las reservas indicadas en el Anexo I.

Artículo 2

1. En el caso de una conferencia existente, cada grupo de compañías marítimas de una misma nacionalidad que sean miembros de ella determinarán por medio de una negociación comercial con otra compañía marítima de dicha nacionalidad si ésta puede participar como compañía marítima nacional en dicha conferencia.

En caso de creación de una nueva conferencia, las compañías marítimas de la misma nacionalidad determinarán por medio de una negociación comercial cuál o cuáles de entre ellas podrá o podrán participar como compañías marítimas nacionales en la futura conferencia.

2. Si las negociaciones contempladas en el apartado 1 no condujeran a un acuerdo, cada Estado miembro podrá, a petición de una de las compañías interesadas y después de haber oído al conjunto de éstas, adoptar las medidas necesarias para resolver la controversia.

3. Cada Estado miembro velará por que todas las compañías marítimas que utilicen barcos establecidas en su territorio de conformidad con el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea reciba el mismo trato que las compañías que tengan su sede social en su territorio, y cuyo control efectivo se ejerza en este último.

Artículo 3

1. Cuando una compañía marítima utilice un pool o un acuerdo de atracada, de servicio y/o de distribución del tráfico de cualquier tipo, de conformidad con el artículo 2 del Código de Conducta, el volumen de carga que en virtud de dicho Código corresponda al grupo de compañías marítimas nacionales de cada Estado miembro que participe en dicho tráfico, o a las compañías marítimas de los Estados miembros que participen en dicho tráfico en calidad de compañías marítimas de terceros países, será objeto de una redistribución a menos que todas las compañías miembros de la conferencia y partes en las presentes normas de redistribución decidan otra cosa. Esta redistribución de las partes de la carga se efectuará sobre la base de una decisión unánime de las compañías marítimas miembros de la conferencia y participantes en esta redistribución, con miras a asegurar a todas las compañías una parte equitativa del tráfico de la conferencia.

2. La cuota que será finalmente asignada a cada participante se determinará en función de principios comerciales, teniendo en cuenta, en particular:

- a) el volumen de carga transportado por la conferencia y producido por los Estados miembros cuyo tráfico esté asegurado por ésta;
- b) las prestaciones anteriores de las compañías marítimas en el tráfico cubierto por el pool;
- c) el volumen de carga transportado por la conferencia y conducido a los puertos de los Estados miembros;
- d) las necesidades de los cargadores cuyas cargas sean transportadas por la conferencia.

3. Si no se llegare a ningún acuerdo en cuanto a la redistribución de las cargas contemplada en el apartado 1, el asunto será sometido a conciliación a instancia de una de las partes, de conformidad con el procedimiento descrito en el Anexo II. Toda controversia no resuelta por vía de procedimiento de conciliación podrá ser sometido a arbitraje con el consentimiento de las partes. En ese caso, la decisión arbitral será vinculante para las partes.

4. Las cuotas asignadas de conformidad con los apartados 1, 2 y 3 serán revisadas regularmente, a intervalos que deberán determinarse previamente, teniendo en cuenta los criterios mencionados en el apartado 2 y, en particular desde el punto de vista de la prestación de servicios adecuados y eficaces a los cargadores.

Artículo 4

1. En un tráfico de conferencia entre un Estado miembro de la Comunidad y un Estado parte del Código de Conducta que no sea un país de la OCDE, una compañía marítima de otro país de la OCDE que desee participar en la redistribución prevista en el artículo 3 del presente Reglamento, podrá hacerlo sin perjuicio de una reciprocidad definida a nivel gubernamental o de armadores.

2. Sin perjuicio del apartado 3 del presente artículo, el artículo 2 del Código de Conducta no se aplicará en los tráficos de conferencia entre los Estados miembros y, sobre la base de reciprocidad, entre estos Estados y los otros países de la OCDE que sean partes en el código.

3. El apartado 2 del presente artículo no afectará a las posibilidades de participación en dichos tráficos, en calidad de compañías marítimas de un tercer país, de conformidad con los principios establecidos en el artículo 2 del Código de Conducta, de las compañías marítimas de un país en vías de desarrollo que sean reconocidas como compañías marítimas nacionales según el código y que sean:

- a) miembros de una conferencia que asegure estos tráficos, o

b) admitidas en dicha conferencia con arreglo al apartado 3 del artículo 1 del Código.

4. El artículo 3 y el apartado 9 del artículo 14 del Código de Conducta no se aplicarán en los tráficos de conferencia entre los Estados miembros y, sobre la base de reciprocidad, entre estos Estados y los otros países de la OCDE que sean partes en el Código.

5. En los tráficos de conferencia entre los Estados miembros y entre estos Estados y los demás países de la OCDE que sean partes en el Código de Conducta, los cargadores y armadores de los Estados miembros no insistirán en aplicar los procedimientos de solución de controversias previstos en el capítulo VI del Código en sus relaciones recíprocas o, sobre la base de reciprocidad, respecto de los cargadores y armadores de los demás países de la OCDE, cuando acuerden entre ellos otros procedimientos de solución de controversias. En particular, harán uso de las posibilidades que ofrecen los apartados 1 y 2 del artículo 25 del Código para resolver las controversias de conformidad con procedimientos distintos de los previstos en el capítulo VI del Código.

Artículo 5

Para la adopción de decisiones relativas a materias definidas en el acuerdo de conferencia relativo al tráfico de un Estado miembro y distintas de las contempladas en el artículo 3 del presente Reglamento, las compañías marítimas nacionales de dicho Estado consultarán con todas las demás compañías de la Comunidad que sean miembros de la conferencia antes de dar o de denegar su consentimiento.

Artículo 6

Los Estados miembros adoptarán, con la suficiente antelación y previa consulta con la Comisión, las disposiciones legales reglamentarias y administrativas necesarias para la ejecución del presente Reglamento.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 15 de mayo de 1979

Por el Consejo

El Presidente
R. BOULIN

Anexo I*

RESERVAS

Los Estados miembros, al ratificar la Convención o al adherirse a ella, formularán las tres reservas y la reserva interpretativa indicadas a continuación:

1. Para la aplicación del Código de Conducta, la noción de "compañía marítima nacional", en el caso de un Estado miembro de la Comunidad Económica Europea, podrá comprender cualquier compañía marítima que utilice barcos establecida en el territorio de dicho Estado miembro, de conformidad con el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea.
2. a) Sin perjuicio del texto de la letra b) de la presente reserva, el artículo 2 del Código de Conducta no se aplicará en los tráficos de Conferencia entre los Estados miembros de la Comunidad y, sobre la base de reciprocidad, entre estos Estados y los demás países de la OCDE que sean partes en el Código;
- b) El texto de la letra a) no afectará a las posibilidades de participación en dichos tráficos, en calidad de compañías marítimas de un tercer país, de conformidad con los principios expuestos en el artículo 2 del Código, de las compañías marítimas de un país en desarrollo que sean reconocidas como compañías marítimas nacionales según el código y que sean:
 - i) miembros de una conferencia que asegure estos tráficos; o
 - ii) admitidas en dicha conferencia con arreglo al apartado 3 del artículo 1 del Código.
3. El artículo 3 y el apartado 9 del artículo 14 del Código de Conducta no se aplicarán en los tráficos de conferencia entre los Estados miembros de la Comunidad y, sobre la base de reciprocidad, entre estos Estados y los otros países de la OCDE que sean partes en el código.
4. En los tráficos en los que se aplique el artículo 3 del Código, la última frase de dicho artículo se interpretará en el sentido siguiente:
 - a) los dos grupos de compañías marítimas nacionales coordinarán sus posturas antes de votar sobre las cuestiones relativas al tráfico entre sus dos países;
 - b) esta frase se aplicará únicamente a las cuestiones que según el acuerdo de la conferencia requieran el consentimiento de los dos grupos de compañías marítimas nacionales interesadas y no a todas las cuestiones tratadas en el acuerdo de la conferencia.

* Anexos del Reglamento N° 954/79 del Consejo de la Comunidad Económica Europea.

Anexo II

CONCILIACION CONTEMPLADA EN EL APARTADO 3 DEL ARTICULO 3

Las partes en la controversia designarán a uno o varios conciliadores.

Si no llegaren a un acuerdo al respecto, cada una de las partes en la controversia designará a un conciliador, y los conciliadores así designados elegirán a otro que actuará como presidente. Si una de las partes se abstuviere de designar un conciliador, o si los conciliadores designados por las partes no pudieren llegar a un acuerdo para elegir un Presidente, el Presidente de la Cámara de Comercio Internacional procederá, a petición de una de las partes, a las designaciones necesarias.

Los conciliadores harán todo lo posible para resolver la controversia. Establecerán el procedimiento que deberá seguirse. Su remuneración será abonada por las partes en la controversia.