VACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL

E

Distr.
LIMITADA
E/CEPAL/MEX/1984/L.29
5 de octubre de 1984

C E P A L

Comisión Económica para América Latina
y el Caribe

EL CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS: SIGNIFICADO Y PERSPECTIVAS

(Análisis orientado a los países de escaso desarrollo marítimo y en particular a los centroamericanos

84-10-520

INDICE

/E. La organización

PRESENTACION

El presente trabajo fue elaborado a solicitud de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM). Con él se pretende contribuir a la divulgación y aclaración de los principales aspectos del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas y está orientado principalmente a poner de relieve la importancia que éste puede tener como instrumento de desarrollo para los países con escasa actividad naviera, como es el caso de los centroamericanos.

Así, se puso el acento tanto en la caracterización del actual contexto internacional y sus contradicciones, dentro del cual opera el transporte marítimo, como en el análisis, dada su importancia, de una serie de actividades relacionadas con la cuestión naviera. Si bien algunas de esas actividades no tienen al parecer relación obligatoria con la puesta en práctica del Código de Conducta, fueron consideradas debido, por un lado, a las nuevas posibilidades que se pueden presentar para aplicarlas con éxito y, por otro, porque una vez puestas en práctica crearán condiciones para aprovechar mejor los beneficios que el Código de Conducta puede auspiciar.

El documento comprende una introducción y cuatro capítulos. La primera versa sobre la distribución de la flota mercante mundial entre los países, su repercusión en el balance de pagos y su relación con las importaciones de los países de América Latina. En el primer capítulo se presenta un resumen sobre el origen, objetivos y actuación de las conferencias marítimas, así como su repercusión en los países en desarrollo y se analizan los antecedentes e iniciativas que culminaron con la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. En el capítulo segundo se analizan los principales aspectos de interés para los países en desarrollo, las diversas opiniones expresadas en el seno de las Naciones Unidas y las restricciones y reservas al Código. Se examina en el capítulo tercero la problemática del aprovechamiento de los beneficios que el Código puede auspiciar, poniendo el énfasis en la necesidad que tienen los países,

/principalmente

principalmente los de menor desarrollo marítimo, de enfrentar una serie de tareas de la actividad naviera. En el último capítulo se presentan un resumen y las conclusiones.

Para la realización de este trabajo se contó con amplia información procedente, en particular, de publicaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM).

Finalmente, se desea expresar agradecimiento al Sr. Tomás Sepúlveda W., cuyos acertados comentarios fueron de gran utilidad para la elaboración del presente trabajo.

/INTRODUCCION

INTRODUCCION

El transporte marítimo internacional es una actividad tan antigua como el propio intercambio comercial entre los pueblos. El desenvolvimiento de esta actividad impuso a numerosos países la necesidad de contar con una flota naviera mercante adecuada. Al mismo tiempo, el carácter estratégico del transporte marítimo y su rentabilidad desde el punto de vista empresarial, contribuyó a que algunas naciones destinaran amplios recursos a prestar este tipo de servicio a terceros países, a tal punto que en ciertos casos esta actividad se convirtió en su principal o uno de sus principales rubros de "exportación".

Las restricciones de tipo político, tales como los privilegios que en el pasado se otorgaban las potencias coloniales en la ejecución del transporte marítimo, la puesta en práctica de medidas proteccionistas por parte de los países que deseaban participar o ejercer el "dominio de los mares" y las relativamente elevadas inversiones que el "negocio naviero" demanda, contribuyeron a que la flota naviera mercante mundial se fuera concentrando en unos cuantos países.

Así, en 1983, para una flota naviera mundial de 686 millones de toneladas de peso muerto, los países desarrollados de economía de mercado participaban con un 76.1% del total (incluido el 29.1% bajo bandera de conveniencia o de registro abierto de su propiedad); los países socialistas con el 8.0% y los países en vías de desarrollo, con el 15.9%. (Véase el cuadro 1.)

A los 37 países en vías de desarrollo de América Latina y el Caribe sólo les correspondió algo más del 3.3% del total, mientras que a los cinco países que mantienen el liderazgo en el transporte marítimo (Estados Unidos, Grecia, Japón, Noruega, Reino Unido, incluyendo la flota de bandera de conveniencia),[1/] prácticamente absorbieron el 61.2%. Tales tendencias se acentúan cuando se trata de barcos tecnológicamente más modernos, como los tanqueros, graneleros y portacontenedores, y disminuyen en el caso de los barcos de carga general.

1/ Se dice que un buque opera bajo una bandera de conveniencia cuando ésta no es del país que efectivamente es dueño del buque. Según el criterio general, no existe una relación auténtica entre los verdaderos dueños del barco y el país que permite utilizar su bandera.

/Cuadro 1

Cuadro 1

FLOTA MERCANTE MUNDIAL, POR GRUPOS DE PAISES, 1983

	Total		Taqnueros de petróleo		Graneleros		Carga general		Ruta contenedores		Otros	
	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%
Total	686.0	100.0	305.4	100.0	215.3	100.0	112.4	100.0	14.6	100.0	38.3	100.0
Países desarrollados de economía de mercado	522.2	76.1	254.9	83.5	166.2	77.2	63.6	56.6	11.4	78.1	26.1	68.1
Países socialistas	54.5	8.0	12.0	3.9	13.6	6.3	21.6	19.2	0.6	4.1	6.7	17.5
Países en vías de desarrollo	109.3	15.9	38.5	12.6	35.5	16.5	27.2	24.2	2.6	17.8	5.5	14.4
Treinta y siete países en vías de desarrollo de América Latina y el Caribe	22.3	3.3	7.9	2.6 a/	6.6	3.1 a/	6.5	5.8 a/	-	a/	1.3	3.4 a/
Cinco países de economía de mercado b/	419.6	61.2 a/	206.8	67.7 a/	139.6	64.8 a/	46.0	40.9 a/	6.8	46.6 a/	20.4	53.3 a/

Fuente: Véase, UNCTAD, Transporte Marítimo 1983, datos al 1 de julio de 1983.

a/ Porcentaje del total.

b/ Los países son: Estados Unidos, Grecia, Japón, Noruega, Reino Unido, y la flota bajo bandera de conveniencia que prácticamente pertenece a los cinco.

/En cambio,

En cambio, la flota naviera de los países del Mercado Común Centroamericano apenas alcanzó el 0.3% de la de los 37 países en desarrollo de América Latina y el Caribe.[2/]

La distribución de la flota mercante en una forma tan desequilibrada y concentrada trae consigo consecuencias muy desfavorables para los países que precisan de ella para su comercio exterior y que no disponen de barcos a la altura de sus necesidades.

Según Tomás Sepúlveda Whittle,[3/] en 1982 los países miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) pagaron fletes por un total de unos 12 100 millones de dólares. De esa suma, el 28% fue absorbido por los armadores nacionales y el 72%, por extranjeros. Este último porcentaje podría superar al 77% si se considera que de los fletes correspondientes a nacionales, una parte se destina al pago de arrendamiento de buques. El peso que los valores citados representan en las economías puede observarse en las cifras del cuadro 2.

Así, los fletes pagados a armadores extranjeros por los países usuarios representan alrededor del 30% del déficit en cuenta corriente de su balance de pagos y un 13% de las importaciones de bienes fob.

En el caso del Mercado Común Centroamericano, cuyos datos disponibles se refieren a transportes y seguros en general, la mayor ponderación en el déficit --que entre 1970 y 1982 se elevó de 99 a 321 millones de dólares-- se debió al transporte marítimo. Sin embargo, cabe señalar que si bien la participación en el déficit en cuenta corriente del balance de pagos en 1982 --19% en el caso del transporte marítimo

2/ Entre enero de 1978 y julio de 1981 las empresas ARMASAL de El Salvador y ARMAGUA de Guatemala dejaron de existir; desaparecieron las empresas El Porvenir Shipping Co. y Marítima Mundial en Nicaragua, y Pancosta Shipping Co. en Costa Rica. Sólo la Empresa Nicaragüense de Cabotaje (ENICAB) introdujo un elemento positivo en el panorama. En resumen, de las ocho empresas navieras que había en 1978 en cuatro de los países, se llegó a cuatro empresas en dos países en 1981. Véase, COCATRAM, El desarrollo naviero de Centroamérica en los últimos años.

3/ Véase, "Introducción al transporte marítimo", Revista de la Marina No. 4/84, Colección Obras Eméritas, Chile.

/Cuadro 2

Cuadro 2

PAISES MIEMBROS DE LA ALADI:[a/] BALANCE DE PAGOS, IMPORTACIONES DE BIENES Y PAGO POR CONCEPTO DE FLETES MARITIMOS A ARMADORES EXTRANJEROS, 1982

(Millones de dólares)

Déficit en cuenta corriente de la balanza de pagos (1)	Importaciones de bienes fob (2)	Fletes marítimos pagados a armadores extranjeros (3)	Porcentajes $(\frac{3}{1} \times 100)$ (4)	Porcentajes $(\frac{3}{2} \times 100)$ (5)
30 075	68 345	8 694.1	28.9	12.7
		9 328.1 b/	31.0	13.6

Fuente: Los datos sobre balanza de pagos e importaciones de: CEPAL, Notas sobre la economía y el desarrollo de América Latina, No. 373, 1983. Los datos sobre fletes marítimos de: Tomás Sepúlveda Whittle, Introducción al transporte marítimo, Revista de la Marina, Colección Obras Eméritas No. 1/84, Chile.

a/ Comprende: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

b/ Se incluye lo pagado por Brasil y Perú por fletamiento de barcos. La estimación de este valor fue hecha con base en los datos reportados en: Tomás Sepúlveda Whittle, Desarrollo de la Marina Mercante Latinoamericana, editado por la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C.

/y 7.5% en

y 7.5% en el de las importaciones de bienes fob-- fue inferior a la de los países miembros de la ALADI, no dejó de ser significativa.[4/] (Véase el cuadro 3.)

De los diversos tipos de carga movilizados por la vía marítima, las conferencias[5/] absorben una parte importante de la llamada carga general, transportada en buques convencionales pero también en unidades de carga unitarizada, entre las cuales los portacontenedores son los más importantes.

En 1982, los barcos llamados de carga general, portacontenedores y los incluidos en el rubro "otros", representaron 24% del tonelaje mundial de peso muerto, mientras que para el conjunto de los países en vías de desarrollo significó el 32.3% y para los 37 países de América Latina y el Caribe el 35%.

Si bien a nivel mundial el 24% mencionado resulta reducido cuando se le compara con el transporte a granel (76%) y, además, sólo una parte fue transportada por las conferencias marítimas, su significación en términos financieros resulta elevada.

Lamentablemente, no fue posible obtener datos que permitieran conocer la participación de la carga transportada por las conferencias marítimas o los fletes pagados por ese concepto. Sin embargo, como las tarifas por toneladas son mucho más bajas en los graneleros y tanqueros que en los barcos de carga general, el porcentaje de la carga

4/ La diferencia podría explicarse, en parte, por el relativamente elevado porcentaje del comercio intracentroamericano que se realiza por vía terrestre.

5/ Según el Código de Conducta, las Conferencias Marítimas son "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".

/Cuadro 3

Cuadro 3

MERCADO COMUN CENTROAMERICANO: LOS TRANSPORTES Y SEGUROS EN LAS ECONOMIAS, 1982 a/

(Millones de dólares)

Déficit en cuenta corriente del balance de pagos (1)	Importación de bienes fob (2)	Déficit por concepto de fletes y seguros (3)	Porcentajes ($\frac{3}{1}$ x 100) (4)	Porcentajes ($\frac{3}{2}$ x 100) (5)
1 688	4 274	321	19.0	7.5

Fuente: CEPAL, Centroamérica: Evolución de sus economías en 1983 (Versión preliminar) (E/CEPAL/MEX/1984/L.14).

a/ Incluye Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

/transportada

transportada por las conferencias marítimas seguramente resulta superior en términos de fletes pagados.[6/]

La importancia que fue adquiriendo el sistema de conferencias marítimas, y en particular la repercusión de su carácter monopólico, reflejo de la composición de la flota naviera mundial, junto con el descontento de los usuarios de los países industrializados, grandes propietarios de barcos, fue generando una conciencia internacional sobre la necesidad de reglamentar sus actividades.

Las Nacioned Unidas, tomando en cuenta este criterio, incluyeron este tema en la formulación de las estrategias para el desarrollo, tanto en el 25° período de sesiones realizado en 1970 (Segundo Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo), como en el 35° período llevado a cabo en 1980 (Tercer Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo).

Entre las resoluciones aprobadas para el Segundo Decenio destaca la que defiende el derecho de que las líneas marítimas nacionales de los países en desarrollo sean admitidas en las conferencias marítimas, cuyo texto dice: "Deberá llevarse a la práctica durante el Decenio el principio de que las líneas marítimas nacionales de los países en desarrollo deben ser admitidas como miembros de pleno derecho de las conferencias marítimas que operan en su comercio marítimo nacional y tener una participación creciente y sustancial en el transporte de cargas originadas por su comercio exterior".

6/ Con objeto de proporcionar algunas cifras que ilustren lo anterior, se tomaron como base cálculos de la publicación de las Naciones Unidas, Los fletes marítimos, 1969, (No. de venta 5.68.II.G.7), pág. 68, en el cual, con respecto al comercio exterior de América Latina, se comparan, para algunas rutas y algunos productos, el flete medio simple con el flete por tonelada en cargamentos completos de la ruta respectiva. Los resultados de esa comparación indican que para las rutas cortas la relación menor entre fletes fue de 1.59 para la baritina (sulfato de bario natural) entre Perú y Chile y la relación mayor de 10.6 para el trigo entre Uruguay-Reino Unido/Continente. Cabe notar que en esos cálculos no se incluyeron los tanqueros y que la comparación con el flete medio simple tiende a reducir la relación al incorporar el flete del cargamento completo.

/Este hecho

Este hecho y otros que se mencionan más adelante contribuyen a que finalmente fuera aprobado el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.[7/]

La estrategia para el Tercer Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo estableció, en 1980, entre otros objetivos del sector transporte, el de que:

"Se adoptarán medidas nacionales e internacionales para promover el desarrollo del comercio mundial mediante el transporte marítimo y otros sistemas de transporte y una mayor participación de los países en desarrollo en el transporte mundial relacionado con el comercio internacional, a esos efectos, se introducirán cambios estructurales apropiados, según sea necesario. La comunidad internacional continuará tomando las medidas necesarias para permitir que los países en desarrollo puedan competir con mayor eficacia y tengan la posibilidad de ampliar sus flotas mercantes nacionales y multinacionales a fin de aumentar su participación sustancialmente, con el fin de llegar lo más cerca posible del 20% del tonelaje de peso muerto de la flota mercante mundial en 1990. Los signatarios de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas aplicarán sus disposiciones..."

7/ Véase el Anexo 1 de este documento.

I. EL SISTEMA DE CONFERENCIAS MARITIMAS

A. Antecedentes y aspectos generales

La revolución industrial del siglo XIX dio gran impulso al comercio mundial. Ello obligó a regularizar los servicios de transporte marítimo, que a fines de ese siglo movilizaron cerca de 200 millones de toneladas de carga. En buena medida, tales servicios pudieron atender a la demanda impuesta por la nueva situación, gracias al desarrollo tecnológico que esta actividad experimentó dentro de la propia revolución industrial, al sustituirse los veleros por barcos de vapor. Estos últimos, por ser más seguros y menos susceptibles a las condiciones climáticas se ajustaron a las nuevas exigencias del comercio internacional. En estas condiciones, el crecimiento de las flotas navieras fue generando competencia entre las empresas, en particular en las rutas marítimas con el Lejano Oriente por las facilidades otorgadas al transporte después de la apertura del Canal de Suez en 1869.

La necesidad de evitar la "guerra de fletes" y garantizar un servicio adecuado condujo a la formación de las llamadas conferencias marítimas. La primera de ellas se constituyó alrededor de 1870 en la ruta Gran Bretaña-Calcuta. Luego de la etapa de los fletes uniformes se fueron estableciendo vínculos con los usuarios mediante ventajas mútuas y a través de los llamados acuerdos de lealtad, con el objeto de restringir la competencia de las compañías que no pertenecen a las conferencias.

Se estiman en más de 350 las conferencias que operan en todas las rutas del mundo, de las cuales cinco sirven a los países centroamericanos.[8/] En el área México, Centroamérica y el Caribe operan 15 conferencias con 141 miembros, de los cuales 28 proceden del área y 113 son extracontinentales. Muy diferente es la situación en Suramérica en donde se cuenta con 32 conferencias con 309 miembros, 157 son líneas de América Latina.

8/ De acuerdo con datos del Croner Publications Ltd., World Directory of Freight Conferences, Amendment Service, Londres, éstas son: Association of West India Transatlantic Steamship Lines (WITASS); Conferencia España-Caribe/Centroamérica (CONECCA); Conferencia Centroamericana (CONCA); Atlantic and Gulf/West Coast of Central America and Mexico Conference, y Latin America/Pacific Coast Steamship Conference.

/La característica

La característica principal de las conferencias marítimas es la de que están constituidas por agrupaciones de compañías de navegación que operan en forma regular en determinadas rutas y que conciertan acuerdos para aplicar fundamentalmente fletes uniformes, cuyo igual cumplimiento por todos demanda establecer las mismas normas en el cálculo de la carga, el pago del flete, el embalaje, el libramiento de conocimientos de embarque, así como un porcentaje uniforme de las comisiones a corredores e intermediarios.

El operar en forma regular, el arribo a los puertos se realiza en fechas anunciadas y a intervalos fijos y se acepta normalmente carga de gran número de usuarios destinados a los diversos puertos de su ruta. Estas características de las conferencias constituyen lo que podría llamarse su papel positivo y su importancia en el desarrollo del comercio.

Las conferencias no se constituyen en sociedad mercantil, ya que sus miembros no pierden su personalidad jurídica. Al mismo tiempo, las relaciones que prevalecen entre ellos pueden basarse en una simple asociación oficiosa, o llegar hasta una estructura organizativa de alto nivel, incluyendo una secretaría permanente.

Aunque existan normas que regulan la actividad de las líneas navieras dentro de una conferencia, la competencia entre aquéllas puede darse de dos formas: infringiendo las normas de la propia conferencia mediante prácticas abusivas como el establecimiento de fletes por peso, en lugar de volumen para rebajarlos, la descripción inexacta de la carga, la concesión de rebajas secretas, etc. Las conferencias buscan eliminar tales prácticas debido a la convicción de que estos procedimientos terminarían por comprometer el propio sistema cuyo origen fue exactamente evitar la llamada "guerra de fletes".

El segundo tipo de competencia se puede dar en función de la calidad del servicio ofrecido por las líneas, la cual puede estar relacionada con el tipo de barco para el transporte de cierta mercancía, su velocidad, puerto de escala, solución a los problemas especiales de los usuarios, etc. Esta es general, de menor importancia que la competencia por prácticas que afectan a los fletes.

/Un recurso

Un recurso que las conferencias marítimas emplean para reducir o eliminar la competencia es el de los convenios de explotación en común. Tales acuerdos varían desde los que establecen el número de travesías, y los que reparten la carga o los ingresos, o ambos por cada línea miembro, con lo que, además de limitar la competencia entre las líneas navieras dentro de una conferencia, se explotan de manera más racional los servicios hasta una organización conforme a los intereses de los conferenciados para mantener un cierto nivel de fletes y de utilidad. Es innegable que los convenios de explotación en común sustituyen la libre competencia y permiten el riesgo de que se cree un monopolio.

Otro tipo de competencia es el que se realiza con buques independientes que no pertenecen a las conferencias y se conocen como "outsiders". El principal instrumento para enfrentarla son los acuerdos especiales que las conferencias establecen con los usuarios. Por medio de los cuales éstos últimos reciben ciertas ventajas a cambio de no recurrir a líneas navieras no afiliadas a las conferencias a no ser en casos especiales reconocidos por estas últimas.

Tales acuerdos son conocidos como acuerdos de lealtad o fidelidad cuya violación puede acarrear al usuario serias dificultades por las multas y represalias de diversa índole que pueden ser aplicadas; pueden llegar a una "guerra de fletes" en contra de los navieros independientes, que terminaría por afectar al propio usuario.

Cuando para el ingreso de nuevas líneas navieras en una conferencia ya constituida se requiere de aprobación, esta conferencia se denomina "cerrada", y "abierta", cuando prevalece el criterio de permitir el ingreso de cualquier línea naviera, siempre que cumpla ciertos requisitos. Este último caso abarca todas las conferencias que operan en puertos norteamericanos y cuyos requisitos están establecidos por la Comisión Marítima Federal de los Estados Unidos.

Las conferencias cerradas, ponen, normalmente, grandes dificultades para conceder el derecho de participación el cual, sólo se consigue, en general, bajo condiciones y circunstancias muy particulares; aún así, a través de una participación limitada a rutas que incluyen puertos del país nuevo miembro.

/Tales

Tales dificultades perjudican, en primer lugar, a los países en desarrollo que buscan ocupar un sitio dentro de las conferencias para poder incrementar el tonelaje de sus marinas mercantes. El desequilibrio entre este tonelaje y el de los países desarrollados, ha contribuido a la escasa influencia de los primeros en las decisiones sobre fletes y servicios.

Las conferencias también son clasificadas en función de su reglamentación que puede ser voluntaria, cuando la fijan las propias conferencias, o pública, cuando está sujeta a diferentes grados de fiscalización dependiendo de la política de cada país.

Desde sus orígenes la formación de las conferencias marítimas se vincula fundamentalmente a la defensa de los intereses de las empresas marítimas, con dominio absoluto de las flotas navieras de los países desarrollados, así como a la búsqueda de mecanismos para superar la competencia, tanto entre ellas mismas como con el exterior, con el fin de garantizar fletes que les proporcionen las mayores utilidades.[9/]

El carácter monopólico de las conferencias ha impedido en la práctica la operación de un mercado libre y competitivo, con repercusión negativa en la propia calidad del servicio. Como consecuencia, los mayores inconvenientes del sistema de conferencias para los usuarios han sido, por una parte, sus fletes, considerados en general altos y, por otra, la forma unilateral como son fijados, sin negociarlos con los interesados. A las consideraciones anteriores cabe agregar que uno de los rasgos característicos de las conferencias es el hecho de que sus decisiones, al estar en manos de empresas privadas, hacen más vulnerable la posición de los usuarios, que de otro modo podrían obtener mayor apoyo de sus gobiernos.[10/]

9/ Es interesante observar que aun en un período de recesión económica, los buques de línea han sido los únicos que, según el Ministerio de Transporte de la República Federal de Alemania (con base en datos del sector Amberes/Hamburgo) incrementaron sus fletes: 33% entre 1980 y 1983. Para el mismo lapso los buques medianos para crudos tuvieron que reducir sus fletes en 32% y los pequeños en 64%.

10/ Aun cuando en algunas conferencias existen empresas gubernamentales no se ha observado que éstas últimas desempeñen un papel determinante en el comportamiento de las primeras.

/Así, por

Así, por ejemplo en Centroamérica, entre 1969 y principios de 1972, las conferencias aplicaron 26 recargos en los fletes marítimos adoptados unilateralmente. Por otro lado, aun cuando los países centroamericanos hayan invertido un total de 100 millones de dólares en 10 años, en la mayoría de las terminales portuarias, consideradas por las conferencias como peligrosas, tal inversión no repercutió en la rebaja de fletes.

En el año de 1972, la Secretaría de Integración Centroamericana (SIECA) estimó en 42 millones de dólares los pagos a las compañías navieras por efecto de alzas, cantidad muy similar al total del incremento de los fletes ocurrido en tres años.[11/] Durante 1973 y 1974, se produjeron en la región por lo menos 40 aumentos de fletes y recargos específicos en todas las rutas que cubren las conferencias marítimas.[12/]

Cabe llamar la atención sobre las dificultades que siempre se presentaron a las iniciativas de los usuarios de promover consultas con las conferencias que operan en el área centroamericana. En muy pocas oportunidades, esto ha sido posible. En este sentido es interesante la observación que se haría al promover la organización de usuarios en Centroamérica, de que el grado de arbitrio era tal que al moderno puerto de Corinto (Nicaragua) se le aplicaban los mismos fletes y recargos que al de Amapala (Honduras) y San Juan del Sur (Nicaragua) con facilidades muy inferiores.[13/] Sin embargo, cabe señalar que a partir de la aprobación del Código de Conducta, y hasta la fecha, las relaciones de las conferencias con los navieros de los países en desarrollo, así como con sus usuarios han venido experimentando algunos cambios favorables a

11/ Nota de la Secretaría (SIECA/COCAAP-1 EXT/DT.3).
12/ Véase, Consideraciones sobre las alzas de fletes y recargos de las conferencias marítimas en Centroamérica (SIECA/COCAAP-8 EXT/DT.6).
13/ Véase, Gonzalo Andrade G., Lineamientos para la constitución de una asociación centroamericana de usuarios del transporte marítimo (CCE/SC.3/GTTM/II/5, TAO/LAT/93), 13 de agosto de 1968.

/estos

estos últimos. La caracterización general del sistema de conferencias de reglamentación propia hecho por la UNCTAD[14/] se incluye en el Anexo 2 donde se amplían los aspectos aquí tratados.

B. Los antecedentes del Código de Conducta

Es natural que los mecanismos de funcionamiento de las conferencias hayan propiciado un creciente descontento entre los usuarios, frente a su poder monopólico y consecuentes abusos, de donde surgió la idea de una reglamentación para esta actividad. Así, en los primeros años del siglo, tanto en el Reino Unido, como en los Estados Unidos, esta situación llevó a investigar[15/] las actividades de las conferencias. Más recientemente, en 1967, la Comisión de Estudio del Reino Unido sobre el Transporte Marítimo --Informe Rochdale-- reconocía que "El efecto general de las conferencias es suprimir la competencia en materia de precios" y más adelante indicaba: "Tanto por su forma como por su contenido, la mayoría de las actividades de las conferencias marítimas recuerdan las prácticas restrictivas que se siguen en otras esferas del comercio y que, en los últimos años, han quedado prohibidas o sujetas a control en muchos países".

Como resultado de la presión ejercida por los usuarios y por la opinión pública, algunos países, entre ellos Argentina, Brasil, Costa de Marfil, Estados Unidos, Japón y otros, promulgaron leyes y reglamentaron las prácticas de las conferencias marítimas.[16/] En el caso de Centroamérica, Costa Rica dispone de un Reglamento Orgánico de la Dirección General de Transporte por Agua de febrero de 1980 y Nicaragua, Acuerdo

14/ Reglamentación de las conferencias marítimas (TD/104/Rev.1).

15/ Royal Commission on Shipping Rings (Reino Unido-1909) y House of Representatives Committee on Merchant Marine and Fisheries (USA-1914).

16/ En la publicación de UNCTAD, Reglamentación de las Conferencias Marítimas (TD/104/Rev.1), se considera que la ley sobre transporte marítimo de los Estados Unidos y su reglamentación regulan las características restrictivas más importantes de las conferencias de reglamentación propia con las siguientes excepciones: a) Distribución de las rutas entre las compañías afiliadas y bases para esa asignación; b) Número de barcos asignado al tráfico en una determinada ruta; c) Detalles sobre la adecuación y calidad de los servicios; d) Procedimiento para fijar tarifas específicas, y e) Representación de los usuarios ante los comités locales de la conferencia y delegación de atribuciones a los representantes de la conferencia para que puedan adoptar decisiones.

/del Ministerio

del Ministerio de Transporte, también de febrero del mismo año. En ambos instrumentos se reglamenta el registro e incremento de fletes del transporte marítimo, incluyendo el de las conferencias marítimas.

Sin embargo, la problemática del transporte marítimo internacional, por su propia característica, demanda una reglamentación de tipo internacional, y así lo manifestaron con especial insistencia los gobiernos de los países en desarrollo en foros como el de la UNCTAD.

Un grupo de países desarrollados integrantes del Grupo Consultivo del Transporte Marítimo[17/] que se reunió en Tokio en 1971 a nivel ministerial, aprobó una serie de decisiones sobre la materia en las cuales afirman:

- Que es esencial que las conferencias no sólo respeten determinados principios del comercio leal, sino que actúen además de tal modo que se vea que los representan;
- Que las conferencias deben aceptar un código público de prácticas que tenga debidamente en cuenta las críticas contra ellas formuladas;
- Que deben perseguir inicialmente la aceptación de tal código por las conferencias que sirvan las rutas de sus países, sin dejar de tener presente el objetivo final de que ese código goce de apoyo universal.

Esta reunión decidió dar un plazo hasta el final de 1971 para que los navieros preparen un código de prácticas.

La referida reunión presentó dos aspectos que merecen ser comentados: en primer lugar, encargaron a sus navieros la redacción de un código, pese a que en ese mismo encuentro se les había criticado su conducta; en segundo término, los países en desarrollo, entre ellos los latinoamericanos no fueron convocados para discutir el tema.

El interés de los países en desarrollo para llevar a cabo una reunión de este tipo, estaba relacionado con la posibilidad de debatir los problemas dentro de una perspectiva más amplia, que permitiese abordar

17/ Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, República Federal Alemana y Suecia. Posteriormente sus decisiones fueron aprobadas por España.

/no sólo

no sólo sus reivindicaciones como usuarios del transporte marítimo, sino también su participación en la composición de las conferencias marítimas.

En noviembre de 1971 los países en desarrollo, miembros del Grupo de los 77, en su segunda reunión ministerial expresaron temor de que el código preparado con base en la reunión de Tokio, sin la participación directa de los países en desarrollo, no hubiese tomado plenamente en cuenta sus necesidades e intereses, por lo que solicitaron que los Estados miembros de la UNCTAD elaboraran un código de conducta.

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

Dadas las diferencias existentes entre este grupo de países y el de los países desarrollados, que entre otras cuestiones no deseaban que el código propuesto asumiera la forma de una convención internacional, fue aprobado un acuerdo unánime para que la Asamblea General de las Naciones Unidas convocase una conferencia de plenipotenciarios, con el fin de que adoptasen un código de conducta de las conferencias marítimas.

En su Resolución 3035 (XXVII), del 19 de diciembre de 1972, la Asamblea General aprobó el pedido de la Conferencia y solicitó al Secretario General de las Naciones Unidas que convocase lo antes posible en 1973 y con el patrocinio de la UNCTAD, una conferencia de plenipotenciarios para que "examine y adopte una convención u otro instrumento multilateral con fuerza obligatoria sobre un código de conducta de las conferencias marítimas".

La conferencia, precedida de dos reuniones (enero y junio de 1973) de su Comisión Preparatoria, se realizó en Ginebra del 12 de noviembre al 15 de diciembre de 1973 (1a. parte) y del 11 de marzo al 6 de abril de 1974 (2a. parte).

/La Convención

La Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas fue aprobada por 72 votos a favor, siete en contra[18/] y cinco abstenciones.[19/] (Véase el Anexo 3.)

La entrada en vigor de la Convención, según su Artículo 49, se haría efectiva pasados seis meses después de que por lo menos 24 Estados cuyo tonelaje representa el 25% del tonelaje mundial fuesen parte contratante. El 6 de abril de 1983, nueve años después de concluidos los trabajos, la adhesión de los Países Bajos y de la República Federal de Alemania elevó el número de países a 58 y el tonelaje, a 28.7%, lo que significa que el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas entró en vigencia el 6 de octubre de 1983. En el Anexo 4 aparece la lista de los países que hasta enero de 1984 se habían adherido al Código.

Entre los países del continente americano sólo se habían adherido 12, entre ellos tres centroamericanos: Costa Rica, Cuba, Chile, Guatemala, Guayana, Honduras, Jamaica, México, Perú, Trinidad y Tabago, Uruguay y Venezuela.

18/ Votaron a favor: Australia, Bélgica, Francia y República Federal de Alemania, y en contra: Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, Noruega, Reino Unido, Suecia y Suiza.

19/ Entre los cinco se encontraban los Países Bajos, hoy día parte contratante.

II. VENTAJAS, CRITICAS, INTERPRETACIONES Y RESERVAS. POSIBILIDAD DE PUESTA EN PRACTICA

A. Las principales ventajas

El Código de Conducta[20/] contiene una serie de ventajas para los países en desarrollo, tanto en lo que se relaciona con las posibilidades para la formación de las marinas mercantes, como para el fortalecimiento de la organización de usuarios del transporte marítimo.

Su aplicación traerá como principales ventajas las siguientes:

i) Se garantiza a todos los países el derecho de participar, en igualdad de condiciones, en el transporte marítimo internacional de la carga motivo de su comercio exterior, realizado a través de las conferencias marítimas.

La dificultad que los países en desarrollo tenían para participar en las conferencias, desaparece y se sustituye por una reglamentación válida para todos. Cada uno de los países que realicen intercambio comercial por vía marítima posee el derecho de movilizar el 40.% de la carga; el 20.0% restante lo movilizarán terceras banderas.

ii) Además de participar en el transporte marítimo con el 40.0% de su carga, cada parte contratante adquiere el derecho a participar del 20.0% de la carga, como tercera bandera, es decir, entre puertos que no sean los de origen y destino de su carga generada o destinada a su propio país.

iii) Toda compañía naviera tendrá derecho a participar de una conferencia siempre y cuando satisfaga las condiciones comunes exigidas. La solicitud de ingreso o de reingreso, en su caso, tendrá que ser contestada a más tardar en seis meses, con una explicación por escrito, en el caso de ser denegada.

iv) El Código no se opone a que las líneas navieras que no pertenecen a la conferencia operen en la misma ruta. Al contrario, prohibe el uso de "buques de lucha"[21/] que busquen impedir o reducir la competencia eliminando de dicho tráfico a una compañía no miembro de esa conferencia.

20/ Véase el Anexo 1.
21/ Esta denominación se refiere a buques que realizan una competencia que se aleja de las normas del "negocio naviero" y tienden a eliminar otros competidores.

/Los peligros

Los peligros en sentido contrario, o sea, el de que los llamados "outsiders"[22/] se transformen en buques de lucha contra las conferencias, no aparece en el texto, pero el tema fue abundantemente debatido y motivo de un importante pronunciamiento de los países en desarrollo que se comenta más adelante.

v) Se abre una perspectiva para planificar el crecimiento de las marinas mercantes de los países con escaso tonelaje, fundamentalmente en función de su propio comercio exterior, pero también en función del comercio exterior de otros países al garantizarse el derecho a tercera bandera.

vi) Si un país no posee una flota naviera con capacidad suficiente para movilizar la carga a que tiene derecho, el Código permite el empleo de barcos fletados, lo que facilita todavía más el proceso de aprovechamiento de los beneficios que el nuevo sistema otorga a los países que hasta el momento no han podido formar sus marinas mercantes o que todavía no poseen los recursos de inversión necesarios.

vii) Si un determinado país es parte sustancial en una compañía naviera multinacional, cuyo control efectivo se encuentra en uno de los países participantes, ésta podrá ser reconocida como compañía nacional por las autoridades competentes de ese país. En otras palabras, el Código facilita la participación de los países de escaso desarrollo marítimo a través de empresas multinacionales.

viii) Con base en el artículo 2, párrafo 8, las compañías navieras nacionales de una región, miembros de una conferencia y 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. Para los países del Mercado Común Centroamericano, esta decisión significa que de no poder cumplir con la cuota a que tiene derecho uno de los países, los demás podrán aprovecharla, evitando que sea absorbida por las compañías navieras del otro extremo de la ruta y de terceras banderas. Cabe señalar que en sus políticas de exportación, como en el caso de la carne, ya se encuentra operando un procedimiento similar.

22/ "Outsiders": buques que compiten con las líneas regulares, que no son miembros de las conferencias.

/ix) Los usuarios

ix) Los usuarios del transporte marítimo pasan a tener un "status legal" dentro del sistema de conferencias marítimas, con el derecho de cuestionar medidas que estas últimas tomen y que sean consideradas injustas, e inclusive deben ser oídos cuando se estudie la solicitud de ingreso de una línea naviera a una conferencia que sirve a los puertos de su país.

x) Se establece un mecanismo de celebración de consultas entre conferencias y usuarios, que de no lograr resultados satisfactorios, permite que a petición de cualquiera de las partes, el problema sea llevado a conciliación internacional obligatoria dentro de normas establecidas por el propio Código.

xi) La conciliación internacional obligatoria, cuando no se encuentre una solución mediante el intercambio de opiniones o negociaciones, se aplicará a la controversia entre las partes siguientes: una conferencia y una compañía naviera; las compañías navieras miembros de una conferencia; una conferencia o una de sus compañías navieras miembros y una organización de usuarios, representantes de usuarios o usuarios, y dos o más conferencias.

Se llevará a cabo cuando se refieren a los siguientes temas: la denegación del ingreso de una compañía naviera nacional en una conferencia que sirva al comercio exterior del país de esa compañía naviera; la denegación del ingreso de una compañía naviera de un tercer país en una conferencia; la expulsión de una compañía naviera de una conferencia; la incompatibilidad de un acuerdo de conferencia con el Código; 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; la participación en el tráfico, y la forma y las estipulaciones de los acuerdos de lealtad propuestos.

xii) El incremento de fletes, excluido el motivado por variación en los tipos de cambio, tendrá que ser anunciado con un mínimo de 150 días de antelación, pero a partir del día en que hayan transcurrido por lo menos 10 meses de la entrada en vigencia del último aumento general de fletes.

xiii) El Código reglamenta los acuerdos de lealtad, así como los fletes de promoción para exportaciones no tradicionales. Trata, además, del problema de los recargos, estableciendo las condiciones para su imposición, su temporalidad, así como el derecho a la consulta y a la conciliación.

/Al mismo

Al mismo tiempo, se establecen los siguientes criterios para la determinación de los fletes:

- Los fletes se fijarán al nivel más bajo que sea posible desde el punto de vista comercial y permitirán que los navieros obtengan un beneficio razonable;

- Los gastos de explotación de las conferencias se evaluarán, por lo general, en forma integrada para el viaje completo 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, y

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

xiv) La participación de las autoridades competentes de cada país involucrado, tanto en la exposición que deseen hacer con relación a la solicitud de ingreso de una compañía naviera a una conferencia, como en las consultas entre conferencia y usuarios, está prevista por el Código.

Es importante resaltar que el Código establece los casos en que un tribunal o la autoridad competente de un país pueden decidir la no ejecución o el no reconocimiento de la decisión tomada en la conciliación internacional obligatoria. Ser contraria al orden público de una parte contratante es uno de estos casos.

B. Las críticas, interpretaciones y reservas

Las críticas y restricciones al Código de Conducta reflejan, en sus aspectos fundamentales, los intereses de los dos grandes grupos de países que se constituyeron en el proceso de su discusión: el de los países desarrollados de economía de mercado y el de los países en desarrollo junto con los países socialistas de Europa Oriental y China.

Lo anterior no significa que en el seno de cada uno de estos grupos las ideas y opiniones coincidan en todos los aspectos. Dentro de cada uno de ellos existen contradicciones resultantes de intereses específicos de los países participantes, que sin embargo, no invalidan la caracterización general.

/Así es

Así es que ya en el tercer período de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, se hizo sentir la diferencia de criterio, entre esos dos grupos, en cuanto al carácter que debería tener el Código. Las potencias marítimas, reflejando los intereses de sus armadores, pero siendo al mismo tiempo presionados por los usuarios de sus propios países, descontentos por la forma como venía operando el sistema de conferencias marítimas, pretendían que el Código tratara fundamentalmente de la relación entre armadores y usuarios sin hacer frente a los importantes problemas de la formación de las marinas mercantes de los países en desarrollo, como es, entre otros, el de la distribución de la carga según pabellón. Según ellos, estos temas deberían ser tratados, pero no en el Código.

Los argumentos en contra de la distribución de la carga según pabellón se apoyan en la suposición de que tal medida impedirá la libre competencia, y le dará al sistema una falta de flexibilidad que terminará por disminuir su eficiencia y restringirá los derechos naturales del usuario de elegir, según su preferencia, lo que en última instancia contribuirá a incrementar los fletes. Lo correcto, dicen los defensores de esta tesis, es establecer mecanismos de libre negociación, ya que de lo contrario, el transporte de mercancías se convertiría en un cartel.

Parece que los que argumentan con tales previsiones negativas no toman en cuenta que éstas coinciden con la propia realidad actual y que fue exactamente en base a ellas que se tomó la decisión de reunir la conferencia que aprobó el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Se concluye, por tanto, que el carácter monopólico con todas sus consecuencias, es un mal actual (anterior a la aplicación del Código), y que se fue generando exactamente en la medida que fue posible que la flota naviera internacional se concentrara en manos de algunos pocos países. La ruptura de la condición monopólica sólo podrá ocurrir en la medida en que la distribución de la marina mercante entre los países sea más equilibrada, lo que evidentemente no podrá ser alcanzado con simples recomendaciones.

Para que un cambio de esta naturaleza sea posible, es importante que se apoye en una política naviera orientada a este objetivo y que tal política esté amparada por una obligación internacional contraída por las naciones,

/como es

como es el caso del criterio de distribución de la carga por pabellón establecido en el Código. Al garantizar la participación de cada país en 40% del transporte marítimo, motivo de su comercio exterior dentro de las conferencias, además del 20% como tercera bandera en rutas que no pasan por sus puertos, se abren posibilidades reales para la formación de las flotas navieras de los países en desarrollo. El aceptar, junto a estas garantías básicas, una competencia sana de las líneas navieras que operan paralelamente a las conferencias, puede resultar beneficioso para los usuarios y para los países y le dará al sistema una flexibilidad adecuada.

Se puede decir que la falta de flexibilidad del sistema propuesto por el Código, no posee la importancia que se le desea atribuir, y en contrapartida, posee la extraordinaria ventaja de contribuir a la eliminación del actual sistema monopólico en el transporte marítimo conferenciado, causa básica de las deficiencias del sistema.

El principio de la libre competencia y del no "proteccionismo" a la marina de los países en desarrollo, sólo puede interesar a aquellos países ya dotados de una infraestructura naviera avanzada, asociada a la experiencia y tradición comercial, que pueden cerrar paso a los intentos de los primeros en formar sus propias flotas. En otras palabras, el principio de la libre competencia, en lo que se relaciona con el acceso a la carga por transportar, no es válido cuando las posibilidades materiales de los países que compiten es muy desigual. Sobre el tema, el Almirante Francisco Alemán expuso durante la 20a. Asamblea General Ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Armadores:[23/]

"...Todo lo expresado hasta aquí sobre este tema de la libertad de los mares demuestra la paradoja entre el pensamiento y la acción de los países líderes marítimos, los que han sostenido que los mares y el transporte marítimo eran libres y los gobiernos no debían intervenir, salvo para garantizar la libertad y seguridad de la navegación. Pero en los hechos, la realidad ha sido que, en cuanto los países dejaron a sus empresas libradas a su propia suerte, la libertad de los mares se convirtió en la libertad de las grandes potencias marítimas, para canalizar hacia ellas el movimiento del comercio, conservando el control de sus tráficos y el que se desarrolla entre otros países.

23/ Dicha asamblea fue realizada en Viña del Mar, Chile, entre el 15 y el 18 de noviembre de 1983.

/"Quede claro,

"Quede claro entonces, que no puede ni debe perdurar la filosfía, ilegítima en nuestros días, de la plena libertad de acceso a las cargas en los países dispuestos a desarrollar sus marinas mercantes.

"Aceptar esa filosofía, es condenar a nuestros países a permanecer al margen del tráfico marítimo y a impedir el desarrollo de nuestras marinas mercantes..."

Al mismo tiempo, los usuarios, principalmente los de los países en desarrollo, tendrán con el Código una mayor posibilidad de éxito en sus justos reclamos,en la medida que éstos puedan ser apoyados por los gobiernos de sus países. Pero, para que éstos tengan la posibilidad real de solucionarlos, es importante que, en las operaciones del transporte marítimo participen buques de sus banderas, sobre los cuales puedan ejercer influencia y tomar medidas propias a los intereses de sus países.

La posición contraria al Código o a algunos de sus artículos por parte de diversos países obedece, en algunos casos, a circunstancias particulares, o al nivel de importancia que le hayan dado a algunos aspectos. Así es que para algunos países desarrollados el servicio marítimo se ha constituido en su principal "producto" de exportación, lo que explica su oposición al Código. En otros casos, la oposición consistió en el deseo de que no se incluyeran las llamadas rutas cortas, de ahí que algunos países buscaran garantizar lo que podríamos llamar "rutas cautivas". También se trató de poner en tela de juicio el derecho a la consulta y a la conciliación que, según sus defensores, sólo debería ser solicitada cuando se tratara de usuarios exportadores.

La proposición que afectaría en forma significativa las ventajas que el Código concede a la formación de las marinas mercantes de los países de pequeño desarrollo naviero es la que pretendía que no se permitiera el uso de buques fletados en la distribución de la carga según pabellón. Esta propuesta que anularía en la práctica la posibilidad de que numerosos países, con escasos recursos de capital para adquirir buques, pudieran de alguna forma beneficiarse del Código a través del llamado "charteo", terminó por no ser aceptada. El Código dice textualmente en su artículo 2, párrafo 11:

/"... Las

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

El problema de los plazos para incrementar los fletes de las conferencias marítimas se ha constituido en uno de los temas centrales de los debates. Para los países con marinas mercantes de importancia, el plazo establecido en el Código, de 10 meses entre el último aumento de fletes y la notificación del nuevo, y más 5 meses para ponerlo en práctica, es exagerado.[24/] Esto no es, sin embargo, la opinión de los demás, que alegan la tradicional arbitrariedad de las conferencias en esta materia. Incluso, entre las principales restricciones de los países en desarrollo para aprobar el Código, se llegó a argumentar que el período de 5 meses dentro del cual se podrá iniciar la conciliación es reconocidamente pequeño para decisiones sobre la materia, lo que implica que en muchos casos el aumento solicitado por las conferencias será impuesto al final de los 5 meses hasta que llegue el acuerdo final. Es más, aunque la conciliación resulte en una decisión contraria al incremento tarifario, no está previsto el reembolso correspondiente.

Entre las declaraciones expresadas con mayor énfasis durante el final de la conferencia, destacan las del representante del Grupo de los 77, así como las de los representantes de los países socialistas de Europa Oriental y de China en el sentido de que los servicios marítimos establecidos por acuerdos intergubernamentales quedan exluidos de las disposiciones del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Tal insistencia se debe a que esta excepción no quedó registrada en el Código.

Las razones aducidas para esta exclusión se apoyan en el hecho de que la existencia de acuerdos entre gobiernos representa, por un lado, un control sobre la operación de las líneas regulares más completo e intensivo del que probablemente pudiera ejercerse a través del Código de Conducta y, por otro, porque tales acuerdos envuelven compromisos y obligaciones que trascienden la simple operación naviera.

24/ Se excluyen de este plazo los casos de incrementos por variación de tasas de cambio.

/Como se

Como se sabe, estos acuerdos se vienen realizando entre varios países, incluso entre países en desarrollo, y es frecuente que en ellos la carga se distribuya en una proporción de 50% y 50% para cada una de las partes, lo que excluye la presencia de terceras banderas. Desde el punto de vista de los intereses de los países en desarrollo, estos acuerdos representan una importante conquista, tanto en lo que se refiere a un "espacio" para incrementar sus marinas mercantes, como por ser en algunos casos parte integrante de una política de diversificación del comercio exterior, enfocada al incremento de las relaciones entre países en proceso de desarrollo.

Se han manifestado, también, argumentos contrarios al Código con base a su desactualización. Entre ellos, se encuentra la no inclusión en su texto de temas como la "contenerización", transporte multimodal y el hecho de que hoy día disminuyó la influencia de las conferencias navieras en las rutas que operan.

Con relación al aprovechamiento de nuevas tecnologías, se puede decir que es verdad que el Código no incorporó tales aspectos, pero cabe reconocer que al entrar en vigencia 10 años después de su aprobación, esto no permitió que las iniciativas de actualización se hicieran posibles. De todas formas, a los 5 años de su puesta en vigencia, deberá ser convocada una conferencia de revisión (Artículo 52), en la cual estos problemas podrán ser examinados a la luz de la experiencia de su aplicación. Sin embargo, cabe aclarar que los problemas que se susciten, motivados por la introducción de nuevas tecnologías que no aparecen explícitamente en el Código, pueden ser resueltos con base al Artículo 11 (mecanismo de celebración de consultas) que incluye, entre las cuestiones, que podrán se objeto de consulta (véase el párrafo 3 c) lo siguiente:

"... 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..."

Relacionado con el tema de las nuevas tecnologías, existe un aspecto de particular interés para los países en desarrollo. Se trata del hecho de que, siendo la inversión en unidades marítimas dotadas de estas características muy elevada, se plantea la posibilidad de que se acepte como línea

/nacional

nacional el "charteo" de parte de un barco. Esta posibilidad, aunque no explícita en el Código, permitiría a los países que no dispongan de los recursos para compra o "charteo" de todo un barco, o porque la movilización de la carga no lo justifique, poder participar dentro de su cuota establecida en el Código e iniciarse en la aplicación de la nueva tecnología.

En cuanto a la segunda cuestión, o sea, la menor influencia de las conferencias marítimas en sus rutas y la pérdida del monopolio en otras, se puede afirmar que esto también es cierto, pero que se debe fundamentalmente a la crisis, porque pasa el transporte marítimo que determinó un exceso de tonelaje frente a la demanda, y consecuentemente una mayor competencia de los outsiders. Tal situación deberá mantenerse en tanto dure el desequilibrio entre la oferta de barcos y la demanda de carga.[25/]

Si bien en el problema de los outsiders el aspecto que se buscó destacar con más énfasis hasta el momento fue el de que su crecimiento actual se debe a la crisis mundial del transporte marítimo, resulta primordial que no se deje de mencionar la grave preocupación del conjunto de países en desarrollo (Grupo de los 77) durante los debates que precedieron a la aprobación del Código, en el sentido de que la operación de los outsiders no deberá permitirse si es utilizada como instrumento para boicotear a las conferencias y, de esta forma, anular las conquistas alcanzadas. Cabe transcribir aquí lo dicho por el representante de estos países durante los debates:

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

25/ Más adelante se volverá con más detalle al tema.

/Si bien

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 navieras no miembros de una conferencia funcionen sobre una base comercial, respetando el principio de la competencia leal con las compañías navieras miembros de conferencias..."

El caso de la Comunidad Económica Europea[26/]

De acuerdo con el Reglamento 954/79 del 15 de mayo de 1979 del Consejo de la Comunidad Económica Europea, también conocido como "Paquete de Bruselas", sus países miembros al rectificar el Código de Conducta deberán hacerlo con las reservas que ahí son establecidas y que se refieren a la participación en el Tráfico (artículo 2); procedimiento de adopción de decisiones (artículo 3 y 14 (9)); perído mínimo para notificar un aumento general de fletes cuando no existe acuerdo en la consulta sobre la materia (artículo 14 (a)). Estas reservas sólo se aplican al comercio entre los países miembros de la comunidad y sobre bases de reciprocidad, entre éstos y los países de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE).[27/]

26/ Formada por Bélgica, Dinamarca, Francia, Italia, Irlanda, Luxemburgo, Países Bajos, Reino Unido y República Federal de Alemania. Grecia es miembro asociado.

27/ Formada por Austria, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Japón, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, República Federal de Alemania, Suiza y Turquía.

/Es interesante

Es interesante observar que el reglamento no excluye al artículo 2 del Código en lo que se relaciona con la participación de terceras banderas de países en desarrollo en el comercio entre los países de la comunidad.

C. Caracterización general

Es comprensible que resulte difícil la elaboración de un Código que pretende cambiar las reglas de un sistema que viene operando por más de un siglo y que se apoya en privilegios de carácter monopólico. Ello es así, entre otros motivos, porque a la inevitable resistencia de los intereses creados durante decenios se suman las diferencias de opiniones de cómo solucionar las inquietudes, tanto entre los países que defienden sus privilegios marítimos frente a la presión de sus propios usuarios, como entre los países que buscan a través del Código la oportunidad de cambiar la desequilibrada situación existente en el dominio de las flotas navieras y la de sus usuarios.

Es natural, por lo tanto, que el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, al reflejar esta compleja situación, contenga fallas e imprecisiones que muchas veces son el resultado de la búsqueda de un acuerdo que garantice un importante paso adelante y en el que algunos problemas queden pendientes para que en el futuro sean enfrentados con base en la propia experiencia.

Sobre lo que no puede haber duda es que el Código constituya un cambio positivo de mucha importancia para los países en desarrollo con relación a la situación anterior y, por lo tanto, cabe a cada uno de los países que todavía no se adhirieron, examinar en qué medida las restricciones al mismo son lo suficientemente importantes al punto de pesar más que las ventajas, o más bien, reflexionar en qué otra alternativa sería viable de ser aprobada frente al contexto que presenta hasta hoy el problema del transporte marítimo.

La condición de que la puesta en vigencia del Código, según su artículo 49, sólo ocurriese después de la adhesión de por lo menos 24 estados cuyo tonelaje represente en conjunto como mínimo el 25% del tonelaje mundial, da una idea de la importancia que los plenipotenciarios dieron

/a la necesidad

a la necesidad de que existiera una base muy amplia, tanto de países como de la flota naviera, sin lo que tal vez no sería posible poder superar las resistencias a su aplicación.

Durante los casi 10 años que separan la aprobación del Código de su puesta en vigencia se generaron nuevos problemas y nuevos intereses que no pudieron ser previstos en su oportunidad. Pero si se acepta que el Código representa en lo fundamental un importante logro, principalmente para los países en desarrollo, es de esperar que las divergencias de carácter secundario frente a su significado general y la solución de los problemas que el transcurso de los años está planteando sean enfrentados mediante el diálogo y durante las conferencias de revisión del Código, con base en lo previsto en sus artículos 51 y 52.

D. Las posibilidades de puesta en práctica

Con cierta frecuencia se hacen pronunciamientos en el sentido de que es incierta la posibilidad de que se ponga en práctica el Código de Conducta, tanto por la resistencia de algunas potencias navieras, como por la creciente participación de los outsiders en competencia con las conferencias marítimas.

En verdad, la crisis económica actual, al afectar fuertemente al transporte marítimo, generó un mayor espíritu de competencia que en el caso de las líneas regulares donde ha habido una participación elevada, en algunas rutas, de los llamados outsiders.[28/]

Sin embargo, no es de esperar que esta situación se convierta en tendencia definitiva en sustitución al actual sistema de conferencias marítimas, y esto por varios motivos:

En primer lugar, si se acepta que esta situación deriva de la crisis económica, lo probable es que una vez superada ésta, el sistema vuelva a su "normalidad" aunque la composición de las conferencias sufra cambios como consecuencia de la propia crisis. Imaginar que ésta seguirá indefinidamente, es aceptar una situación cuya gravedad, por la repercusión en la

28/ Según declaraciones del señor Kiyoshi Kumagai, Presidente de la Japanese Shipowners Association, las líneas no conferenciadas acaparan ahora el 30% de la carga en los principales tráficos de línea regular. (Journal of Commerce, 9/8/83).

/vida económica

vida económica y política, es difícil predecir, incluso para caracterizarla como favorable a los outsiders.

El segundo motivo es el que se relaciona con la probada y tradicional capacidad de las conferencias de contrarrestar la competencia mediante mejoras en las formas de organización y adaptaciones tecnológicas.

Otro aspecto de gran importancia es el que tiene que ver con el origen histórico de las conferencias, que como se sabe, se iniciaron hace un siglo, como respuesta y autodefensa de los navieros frente a la competencia entre las propias líneas. Estos antecedentes permiten suponer que la competencia posee ciertos límites a partir de los cuales es de esperarse la búsqueda de acuerdos que significarán que las conferencias recuperarán el mercado, aunque esto pueda darse con grandes cambios en la composición de los participantes, motivados por la incapacidad de algunos de superar la actual coyuntura.

Finalmente, es oportuno volver a referirse a la declaración hecha por el Grupo de los 77 durante el proceso de discusión del Código, en la cual se advierte claramente que estos países no permitirán el empleo de los outsiders si operan como instrumento contrario a la formación de las marinas mercantes de los países en desarrollo.

Cabe mencionar que si bien la competencia de los outsiders ha contribuido de alguna manera a evitar alzas de fletes y a corregir los excesos de algunas conferencias, también ha obligado, en algunos casos, a la concertación de acuerdos de participación de líneas navieras no conferenciadas.[29/]

Dentro de esta realidad, es interesante observar que las dificultades por las que atraviesa la actividad naviera y como resultado del impacto derivado de la aprobación del Código de Conducta, --en particular en la

29/ Con fecha 3 de agosto de 1983 Lloyd's List publicó lo siguiente, según transcripción del Boletín Informativo No. 428 de ALAMAR: "... Otra conferencia de flete ha sido forzada a dejar lugar a los outsiders a causa de la creciente presión de los bajos fletes. La Asociación de West India Trans-Atlantic Steam Ship Lines (WITASS) está por dar status de "outsider tolerado" a dos líneas que operan en varias rutas".

/medida

medida en que el número de adherentes va aumentando--, numerosas conferencias liberalizan sus posturas, aceptando acuerdos que reflejan disposiciones del propio Código, como una mayor participación de barcos nacionales de países en desarrollo, consultas con usuarios sobre fletes, etc. Al mismo tiempo, se viene notando una creciente tendencia de países industrializados a adherirse al Código, como es el caso de los Países Bajos y la República Federal de Alemania. Con frecuencia las revistas especializadas se refieren a tales tendencias; tal es el caso, por ejemplo, del Japón cuya restricción al Código, según parece, se vincula al hecho de que éste no prevé medidas de protección suficientes contra los outsiders, aun cuando parece que este país se inclinará por adherirse al Código.

La tendencia favorable a la puesta en práctica del Código de Conducta refleja también la perspectiva que presenta a muchas líneas navieras de potencias marítimas para garantizar fletes y tarifas adecuados con base en el apoyo que muchos gobiernos de países en desarrollo dan a sus marinas y del cual se aprovecharían a través de esta "asociación" vía Código.

Lo anterior explica también los acuerdos intergubernamentales de 50% y 50% en la distribución de la carga, que se han suscrito entre potencias marítimas y países en desarrollo y que, según comentarios de algunas fuentes especializadas,[30/] impulsa a algunos armadores occidentales a preferir el criterio 40-40-20 del código como un mal menor.

Los propios Estados Unidos que acaban de aprobar una nueva Ley (Maritime Act 1984) que se caracteriza por una "liberalización" de sus líneas navieras[31/] para poder entrar de lleno en la competencia del transporte marítimo, no dejan de reconocer que a veces son obligados a ceder en sus principios liberales cuando las circunstancias lo demandan. Al respecto la señora Elizabeth Dole, Secretaria de Transporte de los Estados Unidos señaló que:[32/]

30/ Véase, Lloyd's List del primero de octubre de 1983.
31/ Entre otras facilidades, la marina norteamericana está liberada de la Ley anti-trust.
32/ Véase, Lloyd's List del 15 de octubre de 1983.

/"Naturalmente

"Naturalmente nuestra resistencia a la presión bilateral será atenuada por el realismo y la necesidad de proteger los intereses de nuestras empresas transportistas, así como nuestro transporte marítimo y el comercio en general." Con esta declaración ya nadie puede asegurar que el rechazo de los Estados Unidos al Código de Conducta es algo realmente definitivo.

Se puede concluir, por lo tanto, que la crisis opera en forma muy contradictoria en lo que se relaciona con el Código de Conducta, ya que al mismo tiempo que aumenta la participación de los outsiders genera las condiciones favorables a la adhesión al mismo.

En esta situación compleja en que los países en vías de desarrollo enfrentan problemas de balance de pagos, de deuda externa y otros es probable que para algunos de ellos se presente el dilema entre dos orientaciones opuestas: apoyar la puesta en práctica del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas o aprovecharse de las ventajas de la "guerra de fletes" promovida por los outsiders y, por lo tanto, apoyar en la práctica la tendencia contraria al espíritu del Código.

Hay que reconocer que no se puede pretender dar recetas iguales a países con condiciones muy diferentes, en particular cuando algunos de ellos poseen problemas de gran sensibilidad vinculados con la orientación que se dé al transporte marítimo. Lo que sí se puede afirmar es que desde el punto de vista de una visión a más largo plazo, una orientación que aprovecha la coyuntura para reforzar los principios del Código, garantizando conquistas que abran paso al desarrollo de la marina mercante de los países en desarrollo, sería lo más adecuado. Esto no significa que se trata de realizar cualquier sacrificio a cambio del apoyo al Código, sino de comprender que en las actuales circunstancias, es posible aprovecharlo para avanzar en dos direcciones: fortalecer los principios del Código contribuyendo a la formación de las marinas mercantes, y buscar acuerdos tarifarios acordes con la realidad del momento y de las condiciones de cada país.

Dejarse llevar solamente por la corriente de la "guerra tarifaria" puede significar la pérdida de una oportunidad que no es fácil se repita.

/La adopción

La adopción de una política tendiente a apoyar al Código exige, seguramente, medidas gubernamentales capaces de imponer la línea de conducta más conveniente en cada caso, a través de restricciones, facilidades, preferencias y prioridades que contribuyan a la formación de sus marinas mercantes y a la defensa de los usuarios.[33/]

E. El problema de la carga a granel

El transporte marítimo de la carga seca a granel está controlado, en gran medida, por empresas transnacionales con sede en los países desarrollados de economía de mercado y que realizan actividades integradas verticalmente, lo que influye para que el volumen contratado con arreglo a la norma de la independencia en el mercado libre sea mínima.[34/]

Según algunos expertos, el transporte de hidrocarburos líquidos a granel también se caracteriza por su integración vertical y por su carácter cerrado, lo que crea dificultades muy grandes para la compañías de transporte marítimo de los países en vías de desarrollo que desean entrar en el mercado.[35/]

En 1983, más del 80% de la flota de tanqueros pertenecía a los países desarrollados de economía de mercado y los llamados "siete grandes"[36/] controlaban en 1977, entre tonelaje propio y buques fletados por tiempo y por viaje, más del 40% del tonelaje mundial de petroleros.[37/]

33/ Hace algunos años, por ejemplo, el Brasil, cuya marina mercante es la más grande de América Latina, procedió a disolver la Conferencia de Fletes Brasil-Estados Unidos-Canadá por no aceptar ésta su política naviera y creó en su lugar la Conferencia Interamericana de Fletes. Aunque se trate de un país que no se adhirió al Código de Conducta el ejemplo no deja de ser ilustrativo.

34/ Véase, UNCTAD, Control del transporte de la carga a granel por las empresas transnacionales (TD/B/C.4/203/Rev.1).

35/ Véase, UNCTAD, Informe del grupo de expertos en el transporte marítimo internacional de hidrocarburos líquidos a granel sobre su 2o. período de sesiones (TD/B/C.4/263) y (TD/B/C.4/AC.3/5).

36/ Las siete empresas transnacionales son: British Petroleum, Exxon, Gulf, Mobil, Shell, Standard Oil of California y Texaco.

37/ Véase, UNCTAD, Transporte marítimo: Participación de los países en desarrollo en el transporte marítimo mundial y desarrollo de sus marinas mercantes (TD/222/Supp.3).

/Casi al

Casi al mismo tiempo que se inició la discusión sobre el Código de Conducta, fueron apareciendo opiniones de diversos orígenes que defendían la necesidad de contar con un instrumento internacional equivalente, aplicado a los graneleros.

Tales opiniones reflejan, en lo fundamental, una justa reivindicación de los países que desean tener el derecho de participar en la movilización de su carga granelera y que, en 1983, representó un 75% de las toneladas-milla movilizadas en todo el mundo vía transporte marítimo.

No es objeto de este trabajo entrar en la problemática marítima de los graneleros, pero no deja de ser importante constatar la influencia que el Código de Conducta ha tenido en un sentido positivo a un cambio en la estructura general del transporte marítimo. Es de esperar, por lo tanto, que de consolidarse éste, ello favorecerá también las posibilidades que existen para reglamentar el transporte a granel, pese a las diferencias estructurales entre las líneas navieras regulares conferenciadas y los graneleros.

/III. LOS PROBLEMAS

III. LOS PROBLEMAS DEL APROVECHAMIENTO DE LOS BENEFICIOS DEL CODIGO

A. Formación de las marinas mercantes

Entre las principales perspectivas abiertas por el Código de Conducta a los países en vías de desarrollo se encuentra la de propiciar la expansión de sus marinas mercantes con base en la movilización de la carga generada por su comercio exterior, así como su participación, como tercera bandera, en el comercio de los demás. Este hecho representa la posibilidad de que se cree en el transporte marítimo una situación muy diferente de la tradicionalmente observada en lo que respecta a las líneas regulares conferenciadas.

Es necesario reconocer que, entre los factores que permitieron la puesta en vigencia del Código de Conducta, se incluye el esfuerzo y las conquistas que algunos países venían y vienen alcanzando respecto del derecho a participar con barcos de su bandera en el comercio por mar. En particular, esto ha sido posible gracias a medidas de apoyo como las de reserva de carga, que han dado fruto principalmente en algunos países de nivel medio de desarrollo.

Entre los países del Mercado Común Centroamericano, Nicaragua posee una ley de este tipo: Ley de Protección a la Marina Mercante Nacional, promulgada el 20 de septiembre de 1982; en Costa Rica, el Decreto 5873 de diciembre de 1975 establece una reserva de carga para la empresa NAMUCAR, y en Guatemala, con el Decreto 26-77 se creó el fondo para el desarrollo de la marina mercante nacional.

La historia de la transportación marítima siempre fue testigo de teorías, políticas y medidas prácticas, algunas de carácter incluso violento, para garantizar los intereses marítimos de algunos países, que van desde el derecho a la participación hasta el propio dominio del mar, como ilustran los tres ejemplos siguientes:

En el siglo XIV, el Rey de Castilla y León otorgaba a Bilbao el privilegio de que todas las importaciones habían de realizarse "en naos del país"; luego del descubrimiento de América las leyes de

/Indias

Indias establecían la exclusividad del comercio marítimo para las naves hispanas.[38/] Para las colonias, este monopolio de la corona española perduró durante 300 años, es decir, hasta la independencia.

En el principio del siglo XVII, la tesis sobre la "libertad de los mares" que presentó el neerlandés Hugo Crott Grocio, no buscó otra cosa que garantizar a este país el derecho a competir en el comercio del Océano Indico con países como España, Francia, Portugal e Inglaterra.

En 1651 entró en vigencia en Inglaterra la llamada Acta de Navegación de Cromwell, que decía textualmente:

"...Ninguna mercadería, de cualquier especie, producida o manufacturada en Asia, Africa o América será importada o traída a Inglaterra, Irlanda o sus dominios, en ningún navío que no sea de los pertenecientes a la Comunidad y cuya tripulación sea, en su mayoría, integrada también por naturales de la Comunidad, bajo pena de confiscación tanto de la mercadería como de los navíos que las hubieran transportado..."

El Acta se abolió casi dos siglos después, en 1849, cuando el Reino Unido ya tenía la mayor flota del mundo.

Por todo lo anterior, es extraño que frente a medidas de defensa de sus intereses, que comparadas con las de algunas grandes potencias navieras llevan un retraso de siglos, se quiera calificar de "discriminatorias", "contrarias a la libertad", etc., las medidas de apoyo que algunos países en vías de desarrollo vienen poniendo en práctica en defensa de sus marinas mercantes.

La diferencia entre tales medidas,[39/] cuya importancia cabe resaltar, y el Código, está en que con este último, por primera vez y a nivel internacional, se llega a un acuerdo que garantiza, en lo que se refiere a las conferencias marítimas, no sólo el derecho a importantes niveles

38/ Véase, Tomás Sepúlveda H., Desarrollo de la marina mercante latinoamericana.

39/ Algunas son de carácter colectivo, como fue el Convenio de Transporte por Agua de la ALALC, ratificado por México, Chile, Ecuador, Paraguay y Colombia, pero que no entró en vigor por problemas suscitados al debatirse su reglamentación, en octubre de 1965.

/de participación

de participación para los países en vías de desarrollo sino también, y esto es probablemente lo más importante, igualdad de derechos y obligaciones. Tales derechos y obligaciones abarcan tanto a los armadores como a los usuarios de todos los países adheridos al Código.

Al hacer referencia a los países en vías de desarrollo no se deben desconocer las importantes diferencias que existen entre ellos. Algunos, como Argentina, Brasil y México, hace tiempo que ingresaron a la actividad del transporte marítimo e incluso cuentan con importantes tonelajes y astilleros, en cuanto a otros, como ocurre con los países centroamericanos, apenas se iniciaron en ella.

De lo anterior resulta que las iniciativas y problemas que deben enfrentarse en cada caso son de diversa índole, dependiendo de las condiciones propias de cada país.

Para algunos países, la puesta en vigencia del Código de Conducta y su posible aplicación puede presentarse como algo sin perspectiva práctica, en la medida en que no se vislumbre de qué forma se pueden aprovechar los beneficios cuando no existe una marina mercante de alguna significación y cuando la posibilidad de adquirir una flota se presenta como algo remoto. Aunque no se trata de discutir en este documento las posibilidades o no, ni el plazo en que esto pudiera ocurrir, es importante constatar que el aprovechamiento de los beneficios del Código demanda la ejecución de un gran número de actividades del quehacer marítimo que podrían llamarse "introductorias". Estas actividades serían necesarias aun sin la existencia del Código, pero lo nuevo es que la puesta en vigencia de este instrumento internacional constituye un factor de estímulo para emprenderlas, dadas las nuevas posibilidades que se presentan a los países en vías de desarrollo para participar en la movilización de la carga de su comercio exterior.

Tales actividades son, entre otras, la capacitación, el fletamiento marítimo, los cambios necesarios en los procedimientos de comercio exterior, la organización de usuarios, etc. Todas ellas deben realizarse antes o en forma simultánea al crecimiento de la flota naviera y asumen particular importancia para países como los del Mercado Común Centroamericano, que han tenido grandes dificultades en impulsar sus marinas mercantes.

/Uno de

Uno de los primeros pasos para que todo esto sea posible es la existencia de una estructura administrativa gubernamental adecuada y especializada en el transporte marítimo. En algunos casos seguramente se trata de perfeccionar y ampliar las actividades existentes.

B. Institucionalización del transporte marítimo

1. Estructura administrativa

La escasa influencia que en el transporte marítimo ejercen los países de menor desarrollo relativo, como es el caso de los centroamericanos, induce a pensar que para aprovechar mejor los beneficios que les puede proporcionar el Código de Conducta estos países requieren tanto de una política naviera acorde con sus intereses nacionales, como de una adecuada organización en el seno de cada gobierno, a través de una dependencia dedicada a esta actividad.

De la misma forma que el Código de Conducta podrá propiciar a los países tradicionalmente discriminados en las conferencias marítimas la posibilidad de adquirir igualdad de derechos mediante una acción unitaria internacional, lo mismo sucede dentro de cada país en donde la falta de una acción gubernamental coordinada y reglamentada hace que los esfuerzos aislados de los que buscan desarrollar la marina mercante o defender los intereses de los usuarios se dispersen, lo que impide se logren avances y dificulta la acción de los que se benefician con la situación actual.

Bajo tales condiciones, resulta muy difícil planificar la actividad marítima, y ello se ve agravado por las características del servicio que demanda la carga general, "materia prima" de las conferencias marítimas,[40/] lo cual, al depender de un gran número de oferentes o demandantes dispersos por diversos sectores de la actividad del país, se resiente en forma muy particular por no existir una coordinación adecuada.

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

/La importancia

La importancia de tal medida en el área centroamericana y su necesaria aplicación han sido seguidamente recomendadas, tanto a través del proyecto de las Naciones Unidas "TRANSMAR", como de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) y, más recientemente, por la primera reunión de empresas navieras centroamericanas y funcionarios de gobierno que aprobó la:

"Creación o fortalecimiento de las instituciones nacionales, responsables de los asuntos marítimos y en especial el establecimiento de Comisiones Marítimas Nacionales en cada uno de los países."

La dependencia gubernamental responsable de las cuestiones del transporte marítimo deberá encargarse de estudiar y formular en cada país la política naviera y su aplicación en todos sus aspectos, tales como: la investigación, la planificación y la programación de los recursos, la evaluación y el estudio del financiamiento, análisis de fletes, propuesta de la base jurídica de la actividad marítima, así como la formación de personal. Dentro de este conjunto de tareas queda implícita la de señalar los pasos que debe dar el país para recibir los beneficios que el Código de Conducta de las conferencias marítimas propicie.

La forma y estructura que debe asumir la actividad marítima dentro de cada país dependerá de sus propias características y condiciones. Sin embargo, existe una actividad que por su importancia deberá merecer una atención particular: la investigación del transporte marítimo.

Sus funciones, a partir de la recopilación de datos básicos sobre el transporte marítimo y el comercio exterior, deben conducir a conclusiones que permitan a los gobiernos formular sus políticas y decidir cuáles y en qué oportunidad ponerlas en práctica. De no ser así, poco se podrá avanzar en beneficio de los países de menor desarrollo relativo frente a la organización y experiencia de los países con tradición marítima.

La investigación del transporte marítimo podrá permitir conocer algo aparentemente tan simple como el tipo de carga y tonelaje transportado por las conferencias marítimas y tan difícil como controlar las tarifas de una conferencia cuando sirve a puertos de varios países;

/permitirá

permitirá conocer las características del comercio exterior, los flujos de carga, la oferta y demanda, la problemática del transporte internacional, los intereses de los armadores nacionales y de los usuarios, los problemas portuarios, la evolución tecnológica en el transporte marítimo, etc. Es fácil concluir que se trata de una función multidisciplinaria de la más alta importancia y que si es necesaria para cualquier tarea marítima que se emprenda, es imprescindible para enfrentar la complejidad que normalmente caracteriza al transporte marítimo de líneas regulares.

Al respecto, la Oficina de Estadística de las Naciones Unidas y la CEPAL han venido propiciando la adopción del Sistema Uniforme de Estadísticas de Transporte Marítimo para mejorar las condiciones del transporte, en especial en lo que toca a ciertos aspectos institucionales como las líneas navieras nacionales, la reserva de cargas y el Código de Conducta.[41/]

Hace algunos años, un grupo de expertos encargados por la UNCTAD de estudiar la mejora de los métidos de financiar la adquisición de buques por los países en desarrollo,[42/] indicaba que, además de los problemas para obtener los recursos financieros para la compra de barcos, se presentaban otros factores que limitaban esta posibilidad y que eran: i) la falta de estudios de viabilidad; ii) ausencia de un marco jurídico nacional adecuado; iii) escasez de empleo seguro o de acceso a los cargamentos, y iv) la falta de confianza en la capacidad operacional de los países en desarrollo. Se puede decir que la aplicación del Código de Conducta representa un paso importante en lo que se relaciona con el incido iii), pero en términos generales la solución a los problemas enunciados depende de que en primer lugar exista, en cada país, a la par de una política naviera, una organización administrativa específica que asuma la responsabilidad por los mismos.

41/ Véase al respecto, CEPAL, Directrices para la aplicación del Sistema Uniforme de Estadísticas de Transporte Marítimo (E/CEPAL/R/339), 6 de septiembre de 1983.

42/ Véase, UNCTAD, Informe sobre la reunión del grupo de expertos encargados de estudiar la mejora de los métodos de financiar la adquisición de buques por los países en desarrollo (TD/B/C.4/179)

/2. Capacitación

2. Capacitación

La capacitación del personal que debe incorporarse a la actividad marítima se presenta como una de las cuestiones más importantes que los gobiernos de los países en vías de desarrollo tienen que resolver.

En un antiguo informe de la UNCTAD relacionado con el tema de la capacitación para el desarrollo de las marinas mercantes[43/] ya se afirmaba:

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

En la medida en que no se ponga en práctica un programa de capacitación, la conducción de la actividad marítima tendrá que apoyarse en personal extranjero, lo que representa, por un lado, un gasto de divisas que hoy día se transformó en uno de los problemas más candentes para los países en vías de desarrollo y, por otro, la no ocupación de la mano de obra nacional, cuando en casi todos estos países el nivel de desempleo es elevado. Sin embargo, el uso de personal extranjero puede resultar necesario y sería recomendable contratarlo siempre que se vea como elemento complementario y se emplee en la formación de cuadros nacionales. En algunos países existen leyes restrictivas que impiden el empleo de mano de obra foránea, lo que imprime mayor urgencia a la solución del problema de la capacitación.

Las deficiencias que se vienen observando en lo que se refiere a la capacitación se deben, en buena medida, a la incertidumbre de que gran número de países poseen escasas perspectivas de desarrollo de sus propias marinas mercantes, lo que no los anima a realizar inversiones que casi siempre son de significación. En este sentido, la puesta en vigencia del Código de Conducta, al contribuir a la planeación del desarrollo naviero (por la posibilidad de ocupar un espacio hoy día potencial a través de la repartición de la carga según el Código) facilita en esta misma medida la capacitación de los recursos humanos.

43/ Véase, UNCTAD, Fomento y expansión de las marinas mercantes de los países en desarrollo (TD/B/C.4/65/Corr.1).

/Frente

Frente al significado de las inversiones necesarias para la capacitación, y no existiendo grandes diferencias en los niveles de desarrollo de las marinas mercantes, éstas pueden ser orientadas y planeadas a nivel regional, lo que podría satisfacer las necesidades de numerosos países y reducir las inversiones necesarias.

Dentro de ese espíritu se vienen pronunciando las reuniones de Ministros de Transporte de Centroamérica. Así, en su reunión[44/] aprobaron una resolución, la cual expresa:

"El interés de los Ministros de Transporte porque a mediano plazo pueda disponerse en la región de un sistema de capacitación de personal en asuntos de transporte acuático, en sus diversas ramas y con distintas categorías de capacitación y formación.

"Para esos propósitos, sería apreciable la colaboración que países con experiencia en el tema puedan brindar a Centroamérica, por lo que se solicita a la SIECA y a la COCATRAM que realicen una gestión preliminar en ese sentido."

Tal resolución fue reafirmada en la III Reunión de Ministros de Transporte de Centroamérica:[45/]

"Solicitar a la SIECA que, con la colaboración de la COCATRAM, capacite a funcionarios de gobierno de los cinco países en las técnicas de agrupación de embarques, contratación y pago de transporte marítimo y especialmente las técnicas de fletamento marítimo, a fin de disminuir el costo en divisas del pago de servicios marítimos."

La capacitación, además de las iniciativas de cada país dentro de los límites de su territorio, también debe contemplar el aprovechamiento de oportunidades propiciadas por otros países, así como por organismos internacionales como la Organización Meteorológica Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el proyecto TRAINMAR (PNUD/UNCTAD), etc. En este sentido, el programa TRAINMAR posee particular importancia para países como los centroamericanos porque está diseñado para reforzar centros nacionales o regionales de capacitación.

44/ Marzo de 1983, Managua, Nicaragua.
45/ Septiembre de 1983, San José, Costa Rica.

/3. La aplicación

3. La aplicación del Código

El Código de Conducta establece una serie de medidas gubernamentales para cuya puesta en ejecución se hace necesaria tanto la instrumentación de leyes, reglamentos y normas como la creación de organismos especializados.

Probablemente, la primera medida a ser tomada por los gobiernos sea la designación de la autoridad competente (capítulo primero), que se define 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."

A esta autoridad cabrá determinar qué compañías navieras nacionales tendrán derecho a participar en las conferencias marítimas que sirven al país dentro de la cuota de 40% establecida, así como a reconocer las organizaciones de usuarios que gozarán, a nombre de ese país, de los derechos establecidos en el Código.

A la autoridad competente, si lo solicitase, habrán de comunicarse todos los acuerdos tomados por las conferencias, como se establece en el Artículo 6°del Código.

" 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."

A la autoridad competente o a un tribunal de justicia, si así lo estableciera el país, se le otorga una de las facultades más importantes del Código que es la de juzgar si una decisión tomada en la conciliación internacional obligatoria debe o no ser reconocida o ejecutada.

/El Código

El Código también establece que cabe a las partes contratantes conferir tanto a las organizaciones de usuarios como a las conferencias marítimas la capacidad necesaria para aplicar las disposiciones y mecanismos para la solución de las controversias. Asimismo, cada parte contratante podrá proponer hasta 12 nombres para la lista internacional de conciliadores.

Con el propósito de no inmiscuirse en los problemas internos de los países, el Código indica, en su artículo 23, párrafo 2, la necesidad de que sea elaborada una legislación que permita solucionar las controversias entre organismos nacionales:

"Las controversias entre compañías navieras del mismo pabellón, así como las controversias entre organismos 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."

Esta es, por lo tanto, otra de las tareas que se presenta a cada país.

Entre las medidas de mayor importancia a ser aplicadas que resultan de la adhesión al Código se encuentran las de tipo legislativo u otra índole que eliminen las contradicciones y hagan coherentes las leyes o normas existentes con el contenido del propio Código. Tal es el caso de las leyes o normas relacionadas con los criterios de distribución de la carga, así como de otra naturaleza adoptadas por algunos países con anterioridad y que no están de acuerdo con aquél.

La puesta en vigencia del Código de Conducta habrá de demandar a los gobiernos algunas nuevas tareas cuya ejecución podrá verse dificultada si no se supera el retraso que se observa en la institucionalización de la actividad marítima.

/C. <u>El transporte</u>

C. El transporte marítimo como problema del comercio exterior

1. Aspectos generales

Aun cuando el comercio exterior requiera de un elevado porcentaje del empleo del transporte marítimo, es frecuente que en muchos países en vías de desarrollo no exista un vínculo de coordinación entre estas dos actividades.

La primera causa de esta ausencia reside en el hecho de que la actividad empresarial exportadora (importadora) sólo en algunos casos puede despertar el interés y hacer posible la participación en una iniciativa de tipo marítimo. Esta realidad es válida para todos los países en general, incluso para los altamente industrializados, y lo es aún más para aquellos países con un bajo nivel de actividad marítima, como es el caso de los centroamericanos. Sin embargo, el problema se acentúa cuando se le relaciona con el transporte de carga general que, como ya se ha señalado, es la "materia prima" de las conferencias.

Un aspecto típico del transporte de la carga general es el mayor número de usuarios que en él participan, es decir, el número de importadores (exportadores) por tonelada es siempre mayor que en los demás casos. Esta dispersión también ha sido uno de los escollos para unir y organizar a los usuarios en los países en desarrollo, sin lo cual se debilita su posición para demandar negociaciones con las conferencias marítimas e influye en forma negativa en los resultados de las mismas cuando llegan a entablarse.

Otra causa de la falta de vinculación coordinada entre el comercio exterior y el transporte marítimo es la inercia que frecuentemente se observa cuando se trata de introducir cambios en los mecanismos que permitan esta coordinación. Ello se debe tanto al temor de cambiar una rutina que viene operando por decenios por algo nuevo que implica inevitablemente un período inicial de consolidación, como también porque a veces el transporte marítimo es un problema menor para el exportador o importador y porque cuando las empresas navieras sienten o temen una tendencia hacia el fomento de una misma nación conceden pequeñas ventajas

/para frenarlo.

para frenarlo. En estas condiciones, no es de esperar que, además de la búsqueda de un flete más económico y un servicio adecuado, pueda un usuario individualmente poseer en la generalidad de los casos una visión clara de las repercusiones que el conjunto de las importaciones y exportaciones tiene en el balance de pagos de cada país ni de la importancia que tanto para la economía nacional como para los propios usuarios puede significar la organización administrativa gubernamental para fomentar una marina mercante nacional.

En las conclusiones del estudio que realizó la UNCTAD sobre las condiciones de embarque,[46/] se encuentra un comentario que refleja lo que se acaba de exponer:

"Una de las razones de que los comerciantes renuncien a veces a su derecho a elegir barco y prefieran concertar los contratos en condiciones de embarque que dejan la elección a la otra parte, es el deseo de evitarse trabajos y molestias... No es probable que un pequeño comerciante tenga la experiencia ni los medios indispensables para organizar debidamente el embarque de las mercancías, y cuando no los tenga se avendrá muy gustoso a comprar cif y vender fob. Desde el punto de vista de su interés personal, el comerciante que obra así acaso haga bien en rechazar las responsabilidades de las compras fob y las ventas cif y en aceptar las condiciones tradicionales en el ramo de que se trate, pero desde el punto de vista nacional las ventajas inherentes a las importaciones fob y las exportaciones cif pueden ser considerables, particularmente cuando se han superado las dificultades iniciales que resultan de la falta de experiencia."

Posiblemente el elemento de más peso contrario al cambio sea el hecho de que en contraposición a esta realidad exista otra, representada por la política naviera activa de los países industrializados con grandes flotas, cuyo objetivo es garantizar sus privilegios buscando cerrar el paso a la formación de las marinas mercantes de los países de menor desarrollo relativo y utilizando el comercio exterior como instrumento de sus intereses marítimos. Una de sus principales acciones

46/ Véase, UNCTAD, Condiciones de Embarque (TD/B/C.4/36/Rev.1).

/consiste

consiste en imponer en su intercambio comercial con los países en vías de desarrollo la condición cif para sus exportaciones y la condición fob para sus importaciones.[47/]

La verdad es que todo este conjunto de condiciones, aunado a las dificultades prácticas existentes para el ingreso al "negocio naviero", así como la propia falta de tradición marítima en los países de menor desarrollo, ha dado lugar a importantes pérdidas, incluso por el desperdicio de oportunidades que a veces ocurre cuando no existe o es escasa la presión del otro lado (exportación cif, importación fob).

Para que el transporte marítimo se ponga al servicio de los intereses nacionales a través del comercio exterior es necesario que se establezca una política que, al lado de leyes y reglamentos, brinde apoyo al usuario y a la marina mercante nacional, ayude en la organización de las asociaciones de usuarios y de armadores, y busque, entre otro objetivo, coordinar y racionalizar las importaciones y las exportaciones de carga marítima. Esto, por un lado, para el beneficio de los usuarios y, por otro, para garantizar embarques económicamente viables para la marina nacional.

Con esa política, sería también más fácil presionar a las conferencias marítimas para abrir paso a la participación de las líneas navieras nacionales dentro de los lineamientos del Código de Conducta. Se trata concretamente de utilizar el comercio exterior de los países en vías de desarrollo como instrumento de formación de las marinas mercantes y de defensa de los intereses de los usuarios del país, lo que sólo es posible con la ayuda y la acción del Estado que, junto a una visión más amplia de la problemática nacional, posee también las condiciones legales y materiales apropiadas.

2. Condiciones de embarque y control tarifario

Entre las cuestiones importantes que enfrentan los países para ingresar al "negocio marítimo", está el problema de contrarrestar la tendencia

47/ fob = franco a bordo. cif = incluye costo, seguro y flete.

/comentada,

comentada, que en muchas ocasiones les es impuesta, de exportar fob e importar cif. Como ya se ha expresado, esta imposición no es invariable, ya que el sistema opera en muchos casos porque no existe una orientación ni organización, ni medidas que permitan aprovechar las oportunidades que se presenten para cambiar estos términos. Por otra parte, en estas circunstancias resulta difícil para muchos de los países intentar incluir en sus acuerdos comerciales disposiciones que beneficien al transporte marítimo.[48/] Esto puede incluso significar la pérdida de oportunidades en situaciones en que en la oferta o en la compra el mercado favorece a estos países, lo que debería permitir ventajas también dentro de la actividad marítima.

En una visión de largo plazo, el problema de las condiciones de embarque, ya sea que se pretenda desarrollar una flota mercante o no, deberá contemplarse y negociarse en las transacciones comerciales con el exterior.

Posiblemente, entrar en el "negocio marítimo" iniciando por la carga general no sea, en algunos casos, el camino más fácil, dado el carácter fragmentario y heterogéneo de la misma, que exige una organización un poco más compleja para superar tales características. Pero si se acepta que para muchos países el primer paso para aprovechar las ventajas del Código es entrar en la "actividad marítima" en forma práctica y empaparse con sus problemas, el iniciar esta actividad con graneles, sólidos o líquidos, puede resultar de gran importancia para la posterior participación en la carga general.

Tener el control sobre el manejo marítimo del comercio exterior de las mercancías, conquistar el derecho en el comercio internacional para reivindicar su participación en los beneficios de la transportación, permitirá a los países ahorrarse divisas y, al mismo tiempo, tener en sus manos una fuerza adicional de negociación.

Un ejemplo de medida que se puede tratar de implementar y ya piensan hacerlo en Nicaragua es la de instalar oficinas en los países

48/ Se sigue haciendo referencia a países con muy escaso desarrollo marítimo, lo que no es el caso de países como Argentina, Brasil, México, etc.

/con los

con los cuales comercian para facilitar que el transporte marítimo se realice en buques fletados por ellos; de esta manera, entregarían sus productos de exportación bajo el sistema cif vendiéndolos directamente en el destino y no en Nicaragua.

Influir sobre las condiciones de embarque puede constituir incluso un instrumento de negociación y de presión sobre los países cuyas banderas están presentes en conferencias marítimas pero no quieren adherirse a las reglas del Código de Conducta.

a) Fletes francos

Uno de los aspectos del costo del transporte marítimo relacionado con lo que se podría llamar mecanismos del comercio exterior son los llamados fletes francos de carga y/o descarga.[49/]

Tradicionalmente, el flete del transporte marítimo incluye la carga y la descarga. En la medida en que las técnicas para estas operaciones fueron siendo perfeccionadas, en particular para los graneles (sólidos y líquidos), se volvió frecuente la adopción de un flete que no incluyera la carga y la descarga (fio). En otras palabras, es el exportador o el importador y no el armador el que asume la responsabilidad por la organización y por el pago de este servicio. Sin embargo, no ha sido posible aplicar este sistema en forma amplia en el caso de la carga general.

Normalmente, las conferencias marítimas, para establecer un flete, consideran el promedio de los costos de carga y descarga en los diversos puertos que tocan, lo que no estimula la mejora de las terminales ineficaces ya que si, por un lado, el promedio diluye el beneficio que se podría esperar, por otro, a la conocida resistencia de las

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

/conferencias

conferencias a discutir y probar los costos declarados, se suma la dificultad de conocerlos cuando éstos se realizan en un puerto de un país diferente.[50/]

Está claro que separar del flete el pago de la carga y descarga (fio) posee algunas ventajas, entre las cuales se encuentran las siguientes:

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

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

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

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

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

Innegablemente, la operación bajo el sistema fio posee aspectos de mucho interés para los países en desarrollo; sin embargo, no se puede afirmar que la idea haya merecido apoyo de gobiernos y usuarios. Ello se debe probablemente a lo señalado sobre la resistencia o imposibilidad de la mayor parte de los exportadores e importadores de carga general de participar en un "negocio" diferente del que están acostumbrados [51/] y que demanda por lo menos un cierto nivel de organización específica. Pero también --y esto es particularmente importante en el contexto de este trabajo-- porque las dificultades de los usuarios (en particular de los países en vías de desarrollo) en sus relaciones con

50/ En la experiencia se ha observado que la mejora de un puerto no repercute en los fletes, pero éstos se incrementan cuando hay deficiencias.

51/ Se tienen informes de que la tarifa lifo se ha aplicado con éxito en Nicaragua.

/las conferencias

las conferencias marítimas no los estimula a aceptar cualquier iniciativa de cambio de las reglas del juego, en particular cuando las conferencias se oponen y algunas incluso se niegan a discutir el asunto.[52/]

b) Tarifa tripartita

Ante las dificultades que pueden existir en la aplicación del sistema fio, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)[53/] propuso el tema de la implantación de un sistema de tarifas tripartitas que no cambia los criterios de responsabilidad, pero obliga a desglosar las tarifas marítimas en tres partes:

i) Operación de carga en puerto de embarque (como alternativa incluye la estadía del buque en el puerto);

ii) Costo de navegación, y

iii) Operación de descarga en puerto de desembarque (como alternativa incluye la estadía del buque en el puerto).

Este desglose facilitaría el control de los fletes, principalmente si existiera una colaboración entre los usuarios de los extremos de la ruta y si se aplicara a pares de puertos, y evitaría promediar los fletes según se acostumbra actualmente.

La importancia que tienen, tanto el sistema fio como la tarifa tripartita se advierte en el porcentaje de la tarifa que se genera en las terminales portuarias (entre 47% y 67%). (Véase el cuadro 4.)

Lo señalado en párrafos anteriores permite concluir la importancia tanto de una política de vinculación estrecha entre el comercio exterior y el transporte marítimo como la actuación organizada y activa de los usuarios que será más fácil para los países en vías de desarrollo en la medida en que se aplique el Código de Conducta que da a estas organizaciones un status legal a nivel internacional y obliga a las conferencias a reconocerlas para fines de consulta, y de no existir un

52/ Véase, UNCTAD, Fletes francos de carga y descarga (TD/B/C.4/135).
53/ Véase, CEPAL, El establecimiento de un sistema de tarifas tripartitas para las conferencias de líneas marítimas regulares (E/CEPAL/L.15).

/Cuadro 4

Cuadro 4

ESTRUCTURA DE LOS COSTOS DE VIAJES MARITIMOS, SEGUN LAS ALTERNATIVAS DE LA TARIFA TRIPARTITA

	Costos en el puerto de embarque de un país desarrollado		Costo de navegación		Costo en el puerto de destino del país en desarrollo	
	Componente	%	Componente	%	Componente	%
Alternativa I	Total	33.0		53.0		14.0
	Derechos y gastos portuarios	2.0	Estadía del barco en el puerto de origen	8.0	Derechos y gastos purtuarios	2.0
	Costos directos de manipulación	31.0	Viaje marítimo	36.0	Costos directos de manipulación	12.0
			Estadía del barco en el puerto de destino	12.0		
Alternativa II	Total	41.0		33.0		26.0
	Derechos y gastos purtuarios	2.0	Viaje marítimo	33.0	Estadía del barco en el puerto	12.0
	Costos directos de manipulación	31.0			Derechos y gastos portuarios	2.0
	Estadía del barco en el puerto	8.0			Costos directos de manipulación	12.0

Fuente: CEPAL, El establecimiento de un sistema de tarifas tripartitas para las conferencias de líneas marítimas regulares (E/CEPAL/L.15).

/acuerdo

acuerdo entre las partes, establece las disposiciones y mecanismos para la solución de las controversias.

En el caso del Mercado Común Centroamericano, teniendo en cuenta los antecedentes en la toma de decisiones conjuntas sobre cuestiones de comercio exterior, las acciones mencionadas deben orientarse preferentemente dentro de un esfuerzo multilateral para presentar una posición común.

D. La adquisición de buques

1. La compra de buques

La situación por la que atraviesa la economía mundial repercute de manera compleja y contradictoria en el sector marítimo. Afectada por la recesión mundial, la oferta de la carga para las flotas navieras sufrió importantes reducciones con la consecuente inmovilización de numerosos barcos.[54/] De ahí que hoy en día se puedan adquirir buques en condiciones más favorables de precio y financiamiento.[55/]

Esta situación se viene observando desde hace varios años. Así es que, en diciembre de 1979, la propia OCDE liberalizó sus condiciones de financiamiento para buques al reducir el pago inicial del 30% al 20%, extender la duración de 7 a 8.5 años y fijar un interés de 8% anual. Actualmente, en los bancos regionales de desarrollo se pueden obtener plazos de 20 años sin pago inicial, intereses del 4% y 3 años de gracia.[56/]

54/ Según el Bremen Institute of Shipping Economics (Boletín ALAMAR No. 448), estaban inactivos, en octubre de 1983, 1 429 buques de 81 millones de toneladas de peso muerto, de los cuales los de carga general podrían estimarse en 733 (50% del total) de unos 14 millones de TPM.

55/ Según UNCTAD, El transporte marítimo, 1983 (TD/B/C.4/266), 25 de abril de 1984, en comparación con 1980 los precios representativos en 1983 de barcos de carga general nuevos de 15 000 TPM se redujeron en 6.5%, los roll-on roll-off de 1 200 TEU, en 8.5% y los portacontenedores de 1 600 TEU, en 11.1%. Para los buques usados, construidos en los años setenta, las reducciones de precio en comparación con el año anterior variaron entre 3.3% y 20.0%.

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

/En su informe

En su informe sobre el Desarrollo de la Flota Mercante (TD/B/C.4/190), de mayo de 1980, la UNCTAD señalaba que:

"... según varias fuentes, los países miembros[57/] no han cumplido las disposiciones del Acuerdo y se mencionan algunas condiciones que son más liberales que las establecidas en la revisión reciente. Se han recibido informaciones sobre financiación de buques con pagos iniciales inferiores al 20% y en algunos casos sin pago inicial alguno; por otra parte, los préstamos otorgados con plazos de vencimiento de hasta 15 años o más parecen ser bastante comunes y algunos países parecen haber otorgado tipos de interés muy bajos..."

Todavía en el mismo documento se transcriben las contestaciones a un formulario enviado a tres países desarrollados que indicaban que los plazos de vencimiento de los préstamos oscilaban entre 20 y 50 años; los períodos de gracia, entre 5 y 10 años; los tipos de interés, entre 0 y 4.5%, y los elementos de donación, entre 0 y 85%. Uno de esos países dijo que aplicaba condiciones diferentes a los países en vías de desarrollo, según el grado de desenvolvimiento en que se encontraban.

Frente a un mercado en recesión aumenta inevitablemente la competencia entre los astilleros, muchos de los cuales subsisten gracias a los subsidios que les otorgan sus gobiernos para garantizar cierto nivel de producción y empleo.

La crisis general que afecta principalmente a los países en desarrollo contribuye a que se opte por un pago de flete más favorable, antes que realizar inversiones en moneda fuerte para la compra de buques.

Sin querer establecer criterios uniformes, es sin embargo importante que se insista en la repercusión que la pérdida de divisas por fletes marítimos ha tenido para los países del llamado tercer mundo, y la consecuente necesidad que tiene cada país de calificar el grado de importancia que este sector le merece, para incluirlo entre los proyectos que dentro de esta difícil situación deben ser prioritarios. Aun cuando la realización de tales proyectos amerita inversiones de significación, éstas podrían en

57/ Se refiere a los miembros de la OCDE.

/este momento

este momento realizarse dentro de un mercado oferente altamente competitivo. Se trata, por lo tanto, de medir en cada caso las ventajas de dos factores:

- Aplicar recursos en un sector que tradicionalmente drena importantes divisas de nuestros países, y
- Aprovechar un mercado oferente competitivo.

Posiblemente uno de los problemas que se presenta en esta situación es la incertidumbre sobre si existirá una oferta de carga que justifique la inversión. Está claro que para los niveles de tonelaje de barcos que por lo general poseen ciertas naciones en este momento, pero muy particularmente países como los centroamericanos, la respuesta sólo podrá ser afirmativa si opera un instrumento como el Código de Conducta. Es tan insignificante su peso en las conferencias marítimas, que adquirir el derecho a participar en 40% de la carga de su comercio exterior, les permitiría alcanzar importante incremento relativo en el tonelaje marítimo, con un riesgo muy reducido de no poseer carga para transportar.

En el caso de Centroamérica se podría estimar que para atender el 40% de la carga movilizada por las conferencias marítimas, se precisaría actualmente de una flota del orden de los 250 000 TPM, o sea, más de tres veces del total de su actual tonelaje.[58/] La inversión en barcos nuevos podría estimarse en unos 150 millones de dólares a precios de 1983, es decir, 30 millones por país.

Lo importante, sin embargo, es constatar que bajo la aplicación del Código y admitiendo que sólo se adquiera la mitad del tonelaje para evitar el riesgo de falta de carga por la crisis, se estaría hablando de una inversión de 75 millones de dólares (15 millones por país), y esto representaría duplicar con creces la actual flota naviera, pero se insiste, con una oferta de carga garantizada y adquiriendo barcos nuevos.[59/]

58/ Para esta estimación, se adoptaron los siguientes datos: carga total movilizada en 1982, 13 millones de toneladas; carga general, 50% de la total; movilizada por conferencias, 0.75 de la carga general; cuota de Centroamérica, 40% de las conferencias; productividad de la flota, 8.22 toneladas/TPM/año; flota actual estimada, 75 000 TPM, y costo por TPM de barco nuevo, unos 650 000 dólares.

59/ Esta inversión podría reducirse mucho bajo la alternativa de comprar barcos usados.

/2. Fletamiento

2. Fletamiento marítimo

El fletamiento marítimo[60/] que consiste en contratar un buque para efectuar un transporte, constituye una actividad muy frecuente y, por lo tanto, de importancia en el conjunto de los problemas que se relacionan con el transporte de carga por mar.[61/]

Para los países sin tradición marítima, el fletamiento posee dos grandes ventajas. En primer lugar, significa un ahorro en divisas cuando la carga a ser movilizada en un determinado viaje o período no justifica la inversión en un barco, o no se dispone de recursos suficientes para adquirirlo. En segundo lugar, es un importante ejercicio de participación, conocimiento y formación de personal en el "negocio marítimo".

En Centroamérica existen dos importantes iniciativas relacionadas con el fletamiento: la empresa Fletamiento Marítimo, S. A. (FLEMAR), subsidiaria del organismo público financiero denominado Corporación Costarricensde de Desarrollo (CODESA), que opera en Costa Rica desde 1980 y la Empresa Centroamericana de Fletamiento (ENCAFLET) iniciada en Nicaragua en 1982.

Uno de los aspectos sobresalientes de estas iniciativas, en particular, en el caso de Nicaragua, es que su éxito fue creando una conciencia sobre la importancia de poder comprar fob y vender cif. En otras palabras, en la medida que el organismo creado da muestras de eficiencia y capacidad por medio del fletamiento, contribuye a solucionar problemas ligados al transporte marítimo, particularmente ahorrando divisas, y abre camino a

60/ También conocido como "charteo".

61/ En términos generales el fletamiento puede realizarse de tres formas: por viaje (trip charter), por tiempo (time charter) o por cesión o casco desnudo (bareboat charter). La diferencia básica entre ellos es que en la última modalidad se trata de una compra con pago a plazo. En este último caso, el que "chartea" proporciona la tripulación, asume la administración y el mando de la nave y se adueña de ésta cuando termina de pagar.

/una mayor

una mayor participación,en la problemática naviera, de los agentes que intervienen en el comercio exterior.[62/]

En Nicaragua, los ahorros en divisas obtenidos mediante el fletamiento alcanzaron, en 1983, cerca de un millón de dólares, suma que se espera habrá de incrementarse a 1.2 millones en 1984 y 1.5 millones en 1985.

Si bien las experiencias citadas de fletamiento se relacionan con el transporte a granel y, por lo tanto, no son afines a la carga de las conferencias marítimas, su importancia en este caso reside, como se indicó, en la gran experiencia que el país adquiere en el tratamiento del "negocio marítimo".

Las experiencias positivas de Costa Rica y Nicaragua fueron motivo de análisis en la II Reunión de Ministros de Transporte de Centroamérica[63/] que tomó la siguiente resolución:

"Hacer una excitativa a los gobiernos de Guatemala, El Salvador y Honduras para que establezcan oficinas nacionales de fletes marítimos o, en su caso, nombren funcionarios para negociar los mismos y, conjuntamente con las direcciones generales de fletes marítimos de Nicaragua y Costa Rica, procedan a negociar los fletes aplicados a los productos exportados o importados por la región y, mediante mecanismos de agrupación de embarques o de coordinación de embarques, pueda conseguirse mejores niveles de fletes y condiciones de pago al más corto plazo que sea posible. En esta actividad, procurar que las importaciones de los países se hagan en términos fob y las exportaciones en términos cif.

'Asimismo, agradecer a los Ministros de Transporte de Costa Rica y Nicaragua, su ofrecimiento de capacitar al personal que designen los otros países en las actividades de negociación de fletes marítimos."

62/ Conviene destacar que como fruto de esta iniciativa se vienen buscando nuevas alternativas, como por ejemplo, adoptando la condición lifo (liner in, free out) en las importaciones, y filo (free in, liner out) en las exportaciones, con lo que se ahorran las divisas de la descarga y desestiba en el primer caso, y carga y estiba en el segundo, operaciones que se realizan directamente y se pagan en moneda nacional. Se piensa, incluso, abrir oficinas de exportación o importación en los países con los cuales se realiza el comercio exterior para influir de manera importante en la obtención del derecho a fletar los barcos necesarios, o sea, crear una infraestructura comercial que facilite comprar fob y vender cif.

63/ Realizada en Managua, Nicaragua entre el 14 y 15 de marzo de 1983.

/Hay que

Hay que tomar en cuenta que los beneficios del Código no podrán aprovecharse de un día para otro, ya que se requiere de una tradición marítima que sólo se alcanza mediante la experiencia, en este caso de una actividad como el fletamiento, aun cuando inicialmente se porta de carga a granel.

El Código de conducta establece, entre las cuestiones de mayor importancia para los países en vías de desarrollo, que la utilización del 40% de la carga a que un país tiene derecho, o la de participar en el 20% como tercera bandera, puede hacerse con barcos fletados. El Artículo 2, párrafo 11, dice al respecto: "las compañías navieras miembros de una conferencia tendrán derecho a explotar buques fletados para cumplir sus obligaciones en la conferencia".

Cabe señalar que en las condiciones actuales del mercado naviero, el costo de fletamiento de carga seca por tiempo ha descendido en mayor medida con relación a todos los demás tipos de buques. Así, para un índice de fletamiento de 100 en 1976 y de 226 en 1980, el de 1983 resultó de 101.[64/] Esto indica que algunos países podrían aprovechar esta circunstancia para, con menores gastos, incursionar en esta actividad al mismo tiempo que ocupan "el espacio de su cuota" en donde el Código se está poniendo en práctica.

Con base en lo anterior, se puede concluir que el fletamiento marítimo es una actividad que debe ser estimulada y organizada en los países donde éste no se haya utilizado lo suficiente, y en los que por su experiencia, aun con cargas no afines a las conferencias, como los graneles, se dispone de conocimiento y personal capacitado para que se puedan disfrutar en mejor medida los beneficios que el Código de Conducta puede propiciar.

3. Empresas navieras multinacionales

Una alternativa en la formación de marinas mercantes con el fin de aprovechar las posibilidades abiertas por el Código de Conducta para países con condiciones similares a los de Centroamérica, es la de participar en empresas multinacionales de transporte marítimo.

64/ Según índices calculados y publicados trimestralmente por el General Council of British Shipping.

/Entre

Entre las ventajas de una asociación de este tipo, destaca el hecho de que las inversiones requeridas, que son cuantiosas, se distribuyen entre varios países, lo que facilita la aportación y reduce los riesgos comerciales.

En estas condiciones, posiblemente, resulta aún más fácil obtener préstamos de instituciones bancarias y terceros países. Por otro lado, en circunstancias como las actuales en que los problemas de la deuda externa son críticos, la formación de una empresa multinacional permite disminuir el impacto que resultaría de una iniciativa de un solo país.

Una empresa multinacional posee también la ventaja de poder contar más fácilmente con el personal necesario, tanto de tripulación, como directivo, aspecto de gran importancia dado el bajo nivel de capacitación que se observa en los países en vías de desarrollo. Finalmente, al apoyarse en un grupo de países, una empresa de este tipo podría competir mejor en el mercado y evitaría el exceso de capacidad ociosa al disponer de una fuente más amplia de carga.

Todas las ventajas citadas cobran mayor importancia en la medida en que se desee participar y competir con países que han avanzado en las nuevas tecnologías marítimas. La oportunidad de adoptar éstas debe ser examinada en cada caso, pero lo cierto es que la posibilidad de ponerla en práctica podrá depender, en muchos casos, de la forma en que se organicen las empresas.

Sin embargo, conviene tener presente las dificultades de administrar las empresas navieras multinacionales, porque a la complejidad consubstancial de esta actividad se suman los problemas inherentes a las presiones políticas de los diferentes países y a las discrepancias de nacionalidad, nivel de salarios, etc.

Si bien este tipo de asociación puede realizarse entre un país en vías de desarrollo y uno industrializado, sólo resulta recomendable cuando al primero le toca el control de hecho de la empresa, ya que de no ser así ésta se transforma en instrumento del socio más poderoso.[65/]

65/ Véase, Empresas multinacionales de transporte marítimo (TD/108/Sup.p.1/Rev.1).

/Otro problema

Otro problema que es necesario tener en cuenta para la formación de una empresa multinacional de transporte marítimo, es la identificación de intereses de los países para formular los objetivos y políticas de la empresa, así como la compatibilidad de las leyes y reglamentos nacionales para evitar los conflictos de intereses y discriminaciones entre los asociados.

Coherente con el espíritu que prevalece en los países en vías de desarrollo, de propugnar por un Código de Conducta, éste contempla la posibilidad de que en las conferencias participe este tipo de empresas al incluirlas en la definición del concepto de compañía naviera nacional:

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

En el área centroamericana esta cuestión ha merecido el pronunciamiento de importantes foros en apoyo a la proposición de la COCATRAM tendiente a obtener el financiamiento necesario para estudiar el problema de las necesidades y condiciones de formación de una empresa naviera multinacional.

Tal propuesta asume una importancia mayor a partir del momento en que entra en vigencia el Código de Conducta ya que, al igual que en otros aspectos, su puesta en aplicación disminuye el riesgo de una iniciativa de este tipo dado el derecho de participación asegurado en la movilización de la carga motivo del comercio exterior.

Así, en la II Reunión de Ministros de Transporte de Centroamérica se tomaron, entre otras, las siguientes resoluciones:

"- Expresar el interés de contar con una flota mercante centroamericana, con capital accionario privado y público de los cinco países de la región, dedicada al transporte marítimo del comercio exterior de los cinco países centroamericanos. Para este propósito, la flota sería considerada como nacional en todos los países y recibiría los derechos

/y beneficios

y beneficios que en cada país existan o se establezcan, como fomento y protección de las marinas mercantes nacionales.

- Encargar a la SIECA, para que en colaboración con la COCATRAM, las Empresas Navieras Nacionales establecidas en los países de la región y funcionarios de gobierno, analicen las formas empresariales que puedan darse para una flota mercante centroamericana y propongan aquella que permita la participación o la integración de esas líneas navieras existentes en una figura jurídica, empresarial y operacional.

- Agradecer a los delegados de Costa Rica y Nicaragua, su ofrecimiento de enviar a los otros países la documentación relativa a NAMUCAR, incluyendo el resultado de su reciente evaluación, a fin de que consideren la posibilidad de participar en dicha empresa."

También en la reunión de las empresas navieras centroamericanas, miembros de ACAMAR,[66/] se acordó: Apoyar la idea de estudiar la creación de una Flota Mercante Centroamericana, para la cual se sugirió tomar en cuenta los términos de referencia elaborados por la COCATRAM.

Finalmente, cabe transcribir parte del considerando de la primera reunión de empresas navieras centroamericanas y funcionarios de gobierno al referirse al propósito de contar con una flota mercante regional:

"Que para el logro de este propósito resulta necesaria la realización de los estudios técnico-económicos que justifiquen la ejecución de dicho proyecto, tal como ha sido recomendado por la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) y para cuyo efecto ya han sido elaborados los respectivos "Términos de Referencia" por parte de la Secretaría de dicha Comisión, el BCIE y la SIECA, y para cuya realización se están gestionando los recursos financieros necesarios."

Lo anterior indica que existe en Centroamérica consenso, incluso a nivel ministerial, sobre la importancia de llevar a cabo el estudio técnicoeconómico, lo que hace suponer que la viabilidad del proyecto sólo está dependiendo de un espíritu más práctico sobre la materia, y de una mayor sensibilidad de los bancos a la importancia del tema.

66/ Reunión realizada en Guatemala los días 23 y 24 de mayo de 1983.

/E. La organización

E. La organización de los usuarios

1. Situación actual y perspectivas

De tiempo atrás, las Naciones Unidas vienen insistiendo sobre la importancia que tiene la organización de los usuarios del transporte marítimo en defensa de sus reivindicaciones frente a las conferencias marítimas. Sin embargo, en los países de menor desarrollo relativo, y en particular, en los del continente americano, los usuarios no siempre han tenido en esta tarea el éxito que se observa en países industrializados.[67/] Así lo pone de manifiesto la propia aprobación del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, la que, en buena medida, sólo fue posible debido al choque de intereses que se generaron, dentro de los países desarrollados, entre los armadores y los usuarios.

En América Latina los primeros pasos para organizar consejos de usuarios se dieron entre 1965 y 1970, en seguida de la Primera Sesión de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) que aprobó las "Medidas para un entendimiento en cuestiones marítimas". En noviembre de 1965 el Comité de Comercio de la CEPAL aprobó la Resolución 18 (IV) por la cual se recomendó a los gobiernos latinoamericanos acogieran con interés las sugerencias de la UNCTAD; por otra parte, desde 1966 la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), (hoy ALADI) venía actuando en este sentido, y así lo hizo también la Organización de Estados Americanos (OEA).

Entre las organizaciones de usuarios que han tenido una actuación de mayor importancia se pueden citar el Consejo de Usuarios de Colombia (CUTMA), la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo (AMUTMAC), el Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional, Inc., (CODUTI) y el Consejo Peruano del Transporte Internacional (COPERUT),

67/ Prácticamente el primer consejo de usuarios en el mundo se originó en 1929, en Australia. En Europa la primera organización de usuarios aparece en 1955, en Inglaterra.

/entre otros

entre otros. El caso brasileño merece mención especial ya que en este país el organismo gubernamental, Superintendencia Nacional de Marina Mercantil (SUNAMAM), ejerce control sobre la marina mercante e incluso sobre los fletes.[68/]

A nivel regional cabe señalar que el primer intento de organización fue la Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo, Terrestre y Aéreo del Istmo Centroamericano, conocido como USUARIOS, constituida en 1969 por Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá, y con sede en Managua, Nicaragua.

En diciembre de 1970, con la representación de delegados de Argentina, Centroamérica, Colombia, Ecuador, México y Panamá, se estructuró, en la ciudad de Bogotá, la FULTI, primer intento de organización regional. Un intento subregional lo constituyó el Comité Provisional de Usuarios del Transporte Marítimo del Area Andina, establecido en 1973 en Cartagena, Colombia. Finalmente, a nivel regional, el 6 de octubre de 1979, en la ciudad de Bogotá, con la presencia de Argentina, Colombia, México, Perú y representantes de todos los países del Istmo Centroamericano (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá) se organizó la Federación Latinoamericana de Consejos de Usuarios del Transporte Internacional (FELACUTI).

En la subregión del Istmo Centroamericano, la formación de USUARIOS y el apoyo prestado por el proyecto TRANSMAR,[69/] estimuló la creación de consejos de usuarios en los diversos países. En 1974 se establecen la Asociación Salvadoreña de Usuarios del Transporte Marítimo (AUSTRAMA), el Comité de Usuarios del Transporte Marítimo de Guatemala (CUSTRAMA) y el Comité de Usuarios del Transporte Marítimo de Panamá. En 1976 se constituyeron la Asociación Nicaragüense de Usuarios del Transporte Marítimo, la Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo, Terrestre y Aéreo de Costa Rica y la Asociación Hondureña de Usuarios del Transporte Internacional.

68/ En Brasil y en los Estados Unidos la reglamentación de los fletes y cuestiones conexas se somete al control estatal a través de la Superintendencia Nacional de la Marina Mercante (SUNAMAM) y la Federal Maritime Commission (FMC), respectivamente.

69/ Proyecto que operó con base en un Convenio entre los gobiernos centroamericanos, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD).

/No se puede

No se puede negar que en toda América Latina y en forma particular en el Istmo Centroamericano, hubo una movilización importante tendiente a organizar a los usuarios. Pero, sin querer desmerecer la importancia y los logros que se han alcanzado, el hecho es que a no ser en muy pocos casos, tales organizaciones no consiguieron fijar raíces y carecen todavía de la suficiente representatividad en sus propios países para poder llevar adelante la función que se les atribuyó. En estas condiciones, los problemas internos de consolidación del organismo asumen una mayor importancia y urgencia que el ejercicio exterior de sus funciones aunque, por otro lado, también es verdad que los éxitos en la esfera exterior facilitan la consolidación orgánica.

Existen varias causas que explican la debilidad de la organización de usuarios en los países en desarrollo frente a los demás. Una de ellas es el propio volumen de recursos que se moviliza en el comercio exterior. En 1981 la suma de las exportaciones e importaciones de los países desarrollados de economía de mercado y de los países socialistas, alcanzó a cerca de 3 billones de dólares (3×10^{12}) en cuanto que la de los en proceso de desarrollo, en mucho mayor número, apenas superaba a 1 billón.[70/]

Aun comparando en toneladas la carga movilizada por los puertos, unidad más sensible al pago de fletes, los países desarrollados de economía de mercado y los socialistas de Europa y Asia cargaron y descargaron como el 62% y los en proceso de desarrollo, el 38%.[71/]

Por otro lado, cabe señalar, que la tendencia observada en el comercio exterior de los países de menor desarrollo relativo, de vender fob y comprar cif contribuye a una desvinculación directa del flete marítimo y refuerza las tendencias a un interés organizativo relativamente menor.

No deja de llamar la atención el hecho de que los usuarios poseen, por lo general, fuerza cuando la bandera de su país ondea en importantes flotas navieras. Esto revela, por un lado, que tal fuerza se relaciona

70/ Véase, Naciones Unidas, Yearbook of International Trade Statistics, 1981 (No. de Venta E/F.82.XVII.7).
71/ Véase, UNCTAD, El transporte marítimo de 1983 (TD/B/C.4/266).

/con el

con el nivel de desarrollo de economía[72/] y, por otro, que en estos casos los gobiernos poseen mayor campo de acción y maniobra debido a la existencia de una flota bajo su bandera.[73/]

La falta de concientización sobre la importancia que para la economía nacional representa el transporte marítimo que se observa en algunos países, sumada al carácter fragmentario e independiente de las diversas operaciones del comercio exterior en el caso de la carga general,[74/] y a la frágil posición del usuario cuyo negocio no es, en general, el transporte marítimo, frente al armador, cuya actividad principal sí es la transportación por mar, debilita el poder de negociación.

Por otro lado, al no resistirse lo suficiente, los usuarios a la presión de las conferencias, se estimula la ineficiencia de la operación marítima que, en última instancia, es pagada por los propios usuarios.

En la medida en que la celebración de consultas ha sido voluntaria, y la organización de usuarios de los países de menor desarrollo relativo no se siente suficientemente amparada --debido a la debilidad económica de sus propios países para enfrentarse a las conferencias-- no se puede esperar que existan ánimo e impulso suficientes para fomentar este tipo de organización.

Es innegable que la perspectiva de la aplicación del Código induce a un cambio cualitativo de la mayor importancia, ya que los mecanismos de celebración de consultas y la conciliación internacional, en su caso, dejan de depender de la buena voluntad de cualquiera de las partes. Los motivos para consulta se encuentran claramente establecidos (Artículo 11, párrafos 2 y 3), y si el acuerdo de conferencia no establece el plazo máximo para iniciar una consulta, ésta se producirá a más

72/ Conviene recordar la importancia y repercusión que tuvieron las comisiones de investigación, tanto en los Estados Unidos como en el Reino Unido.

73/ En el Informe de la Secretaría de la UNCTAD, Eficacia de las Organizaciones de Usuarios (TD/B/C.4/154), se considera que la eficacia del control de fletes en el Brasil se debe a que este país posee una importante flota naviera y conveniente de carga que le da ésta autonomía.

74/ El fenómeno también existe para otros tipos de carga, pero su campo más propicio es el de la carga general.

/tardar

tardar 30 días después de la fecha en que se reciba la propuesta de celebración de consultas (Artículo 11, párrafo 5). Por otro lado, de no llegarse a un acuerdo, el Código establece las disposiciones y mecanismos para la solución de las controversias (Capítulo VI).

Por todo lo anterior es justo reconocer que el Código de Conducta abre una perspectiva real para que los usuarios sean escuchados y tomados en cuenta y que los problemas sobre los cuales no se llegue a un acuerdo sean resueltos por medio de una conciliación internacional obligatoria. Todo lo anterior contribuye a crear un estado de ánimo diferente al que existía, y con todos los defectos o imperfecciones que todavía puede tener el Código, resulta innegable que se atenúa el poder económico que presidía la actitud unilateral de las conferencias. Organizar a los usuarios se configura ahora como una tarea que puede alcanzar importantes éxitos por estar amparada por un acuerdo internacional igualmente válido para todos.

Para muchos países en desarrollo el papel del gobierno como elemento de estímulo de la organización de los usuarios es primordial. Por un lado, su importancia reside en el hecho de que el gobierno como tal puede ser un importante exportador y/o importador y, por otro, porque dotado de una visión más general sobre la magnitud del problema posee más condiciones para impulsarla y garantizar los intereses nacionales. Aun con las garantías otorgadas por el Código, la presencia de los gobiernos cobra gran trascendencia para los países en vías de desarrollo (sin hablar del caso en que son importadores y/o exportadores importantes) dada la tradicional debilidad o inexistencia de la organización de usuarios en estos países, además de que con la vigilancia estatal se puede contrarrestar la influencia de las asociaciones integradas por usuarios que guardan vínculos con empresas extranjeras de transporte marítimo, combatir la corrupción, así como evitar la presencia de intermediarios cuyos intereses pueden afectar adversamente a los del país.

/El Código

El Código toma en cuenta estos dos últimos aspectos a partir de las propias definiciones de Usuario y de Organización de Usuarios que aparecen en el Capítulo I, y que son: "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," y "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 desea dichas autoridades".

Todavía dentro del espíritu de valorar el papel que los gobiernos pueden desempeñar en la defensa de los intereses nacionales, el primer párrafo del Artículo 11 del Código, que se relaciona con los mecanismos de elaboración de consultas establece:

"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 consulta, pero ello no significa que intervengan en la adopción de decisiones."[75/]

2. Relación entre usuarios

Las relaciones entre las organizaciones de usuarios de los diversos países son de gran importancia para la coordinación de las actividades de sus miembros y para estimular la creación de consejos en donde éstos no existan.

Tres son los factores que contribuyen al establecimiento de vínculos entre ellas. En primer lugar, las circunstancias geográficas y de política económica que les permita enfrentar en forma conjunta los problemas comunes. En segundo término, dado que los buques de las conferencias

75/ Las frases subrayadas no corresponden al original.

/marítimas

marítimas frecuentemente atracan en varios puertos de diferentes países, la comunicación entre los usuarios permite conocer mejor la verdadera estructura de los costos del transporte y, en particular, de los servicios portuarios, con lo que mejoran las condiciones para juzgar los niveles de los fletes. Un ejemplo de asociaciones basadas en estas dos circunstancias es el caso de la Federación Latinoamericana de Consejos de Usuarios del Transporte Internacional (FELACUTI), el Consejo Europeo de Usuarios, USUARIOS, y otros.

Como organismos de coordinación, el éxito de sus labores depende, en buena medida, de la fuerza y eficiencia de sus afiliados. En América Latina, organismos como la FELACUTI y USUARIOS no han podido cumplir sus funciones, principalmente por las deficiencias que se observan en los consejos nacionales de usuarios o por la ausencia de éstos. Por este motivo, las perspectivas abiertas por el Código para el fortalecimiento de tales consejos, permite también prever que habrán de fortalecerse los organismos regionales y subregionales, los cuales podrán, así, desempeñar un papel más relevante.

La coexistencia en el Mercado Común Centroamericano de los dos factores mencionados induce a pensar que entre los problemas que de la aplicación del Código pudiera sugerir, se cuenta el de darle un status legal al organismo regional de usuarios con el fin de que actúe como interlocutor para fines de consulta y de conciliación internacional. Tal decisión reforzaría muchísimo el poder de negociación de los países centroamericanos.

El tercer tipo de relaciones entre consejos de usuarios es el que puede existir entre dos organizaciones que se encuentren en los extremos de una ruta servida por una conferencia marítima.

En este caso dos son los aspectos a considerar: primero, que por el hecho de que dos países estén en cada extremo de una ruta, se deberían generar intereses comunes, ya que la composición de los costos marítimos y, por ende, el nivel de los fletes dependerán de las características de un viaje completo (ida y vuelta). Estos contactos deben, por lo tanto, beneficiar a los usuarios de ambos extremos de la ruta y su

/aplicación

aplicación debe impedir que sólo uno de los extremos (el más poderoso) se beneficie, vale decir, a sí mismo y a las conferencias, en detrimento del otro.[76/]

Al respecto, el Código de Conducta en el Capítulo IV, Artículo 12 b), dice lo siguiente:

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

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

El segundo aspecto, más complejo que el primero, se refiere a la cuestión de quién tiene el derecho de consulta con la conferencia: el exportador, el importador o ambos.

En la formación de los consejos de usuarios han prevalecido los exportadores, de ahí que a éstos les haya correspondido celebrar consultas con las conferencias. Sin embargo, tal práctica se fue modificando ya que se introdujeron procedimientos de negociación entre importadores y conferencias que, en algunos casos (véase la nota 76) han contribuido a restarle participación a los países de menor desarrollo relativo en las consultas.

Por otra parte, si se acepta que el que debe participar en la consulta es el que paga directamente el flete, resultaría que para los países en vías de desarrollo que exportan fob e importan cif, como es en general el caso de los centroamericanos, la iniciativa de la consulta siempre quedaría en otras manos. En múltiples casos, las empresas

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

/transnacionales

transnacionales, que son al mismo tiempo exportadoras e importadoras, ejercen esta facultad.

En el caso del Brasil y de los Estados Unidos, existen organismos oficiales que se declaran competentes en materia de relaciones con las conferencias marítimas, tanto para la exportación como para la importación. También en Africa Occidental y Central existía hasta hace pocos años un creciente interés por el tráfico de importación.

El argumento de países como el Brasil de que el control de los fletes de las importaciones es parte de una política de control de gastos en divisas y de defensa de la economía nacional es válido, en particular, cuando existen arreglos entre las conferencias y los importadores de países adelantados y resulta imprescindible cuando el importador y el exportador son la misma empresa transnacional.

Según un informe de la UNCTAD:[77/]

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

De lo anterior puede concluirse que la relación entre los usuarios de ambos extremos de una ruta es muy necesaria en las actuales circunstancias, y que probablemente sería mejor establecer un mecanismo de consulta tripartita entre importadores, exportadores y conferencias.

77/ Relación entre usuarios en ambos extremos de la ruta, op. cit.

/En algunas

En algunas oportunidades se han llevado a cabo conversaciones entre usuarios de países desarrollados y representantes de los países en proceso de desarrollo, pero ello sin mayores resultados. Algunos consejos de usuarios como el del Japón, jamás han aceptado tales pláticas y en América Latina la FELACUTI no ha conseguido establecer vínculos con los usuarios europeos aunque haya insistido en ello.

El Código de Conducta no distingue ni atribuye funciones específicas a los usuarios en su condición de exportadores o importadores. Esto significa que el Código reconoce implícitamente que el "derecho a la consulta" no es exclusivo de los exportadores; con ello contribuye a que los mecanismos de consulta y solución de controversias puedan servir mejor a los intereses nacionales, en particular, a los de los países de menor desarrollo relativo.

F. Centrales de reserva de carga

El estudio de la organización de centrales de reserva de carga, con miras a la racionalización del uso del transporte marítimo en sus diferentes etapas, ha sido recomendado en diversas oportunidades como un recurso que podría contribuir a reducir el costo del transporte, principalmente en el caso de la carga general trasladado en buques de línea; y esto tiene, por lo tanto, estrecha relación con el sistema de conferencias marítimas.

La característica básica de una central de reserva de carga es la capacidad de concentrar un volumen por enviar (exportar)[78/] o recibir (importar). Esto le permite programar en forma racional y económica una operación marítima debido a que:

i) Garantiza un adecuado volumen de carga a los barcos lo que puede reducir apreciablemente el costo del transporte. Para los pequeños usuarios de carga general, esta posibilidad, sin una central, es muy remota;

ii) Permite planificar en forma más exacta las necesidades reales en cuanto a barcos y, por lo tanto, racionalizar el número de travesías y programar mejor los viajes;

iii) Como consecuencia de lo anterior, mejora sensiblemente el rendimiento de los puertos con el incremento en la velocidad de carga y descarga, la reducción de tiempo en puerto, la posibilidad de mejorar los sistemas de manipulación de la carga y otros;

iv) La concentración de la carga general permite conocer mejor las posibilidades de unitarización, y

v) La central de carga posibilita un mejor control y evita la discriminación de usuarios.

78/ La exportación es la actividad más recomendable para iniciar la operación de una central de carga debido principalmente a que: 1) la carga se concentra en el país de la central y 2) en general, en los países en vías de desarrollo el número de productos es menor.

/La posibilidad

La posibilidad de concentrar un volumen significativo de carga a través de las centrales le puede dar a los usuarios un importante poder de "regateo" frente a los navieros.

La UNCTAD ha buscado divulgar y estudiar las características de este tipo de organización, en particular, a través de la experiencia de Sri Lanka y de trabajos relacionados con la organización de los usuarios.[79/] Estos estudios y experiencias indican claramente que deben existir condiciones que permitan poner en práctica este sistema, sin las cuales podría resultar antieconómico y fracasar, pero la primera de ellas es la de embarque o sea, si un país vende fob y compra cif, las centrales de carga sólo podrán beneficiarlo marginalmente. En otras palabras, estas centrales pueden traer beneficios en la medida que tienen la alternativa de "regatear", y escoger el buque que les ofrezca las mejores condiciones.

Para los intereses nacionales, las ventajas que se pueden obtener a través de las centrales se incrementan cuando además de reducir los costos, la transportación se realiza en buques de sus banderas, o si esto no es posible, al menos en buques fletados. Es precisamente en este punto que las centrales de carga pueden tener importancia para la aplicación del Código de Conducta, principalmente para el caso de los países de menor desarrollo relativo. Tres aspectos merecen ser destacados:

i) Cuando se dice que una central posee poder de "regateo" que le permite obtener importantes ahorros, se quiere decir que el volumen de carga que maneja da esta posibilidad, ya que una buena organización y administración, reduce los costos de explotación de los barcos y de los servicios portuarios.

En otras palabras, esto significa que una central puede contribuir al desarrollo de las flotas nacionales, principalmente de países de menor

79/ Véase, UNCTAD, Oficina Central de Reserva de Espacio de Carga de Sri Lanka (TD/B/C.4/108) y Consultation Machinery (TD/B/C.4/127/Supp.5).

/desarrollo

desarrollo naviero, en la medida que se garantiza un adecuado volumen de carga en condiciones de bajos costos de explotación por tonelada movilizada.

ii) La central de carga puede ser un instrumento importante para que una conferencia se rija por los criterios del Código o contribuya a que los países cuyas banderas conforman la conferencia se adhieran a él en caso de no haberlo hecho, en la medida que la central cuenta entre sus objetivos, el de contribuir a la formación de una marina mercante nacional.

iii) Lo que se acaba de decir posee particular significación cuando existe la posibilidad de participar en el transporte de la carga unitarizada, ya sea en portacontenedores, roll-on/roll-off, u otros. Controlar un volumen importante de carga, conocer los flujos de exportación e importación de aquellas cargas susceptibles de ser unitarizadas y evaluar los costos que de ello puedan resultar de su implementación, ayudan considerablemente a la toma de decisiones en cuanto a adquirir unidades de este tipo, y puede contribuir a vencer las enormes diferencias que se observan entre las potencias navieras y las de países en proceso de desarrollo que cuentan con este tipo de flota cuya participación en el transporte marítimo ha ido en ascenso. Esto posibilitará una participación más amplia en las conferencias en la medida en que existan condiciones para atender la demanda de este tipo de buques.

Las funciones de la central de carga trascienden el simple problema de costos para los usuarios. Su orientación y actuación pueden tener importantes implicaciones para los intereses nacionales, por lo que en su organización --que seguramente variará de acuerdo con las características de cada país y hasta de cada puerto o puertos de un mismo país-- la orientación del gobierno es absolutamente necesaria.

Dentro del ámbito del Mercado Común Centroamericano, considerando que el volumen de carga manejado por los países puede no ser suficiente para justificar una central nacional, se podría estudiar la factibilidad de uno o dos centros concentradores de carga para todos los países, de suerte que las ventajas pudieran lograrse mediante una acción conjunta y coordinada.

/G. Armadores

G. Armadores y usuarios en países en desarrollo

Entre los intereses de los armadores y los usuarios del transporte marítimo existen aspectos antagónicos. En términos muy generales se puede decir que, para unos, las utilidades se relacionan directamente con el incremento de fletes y, para los otros, con su disminución.

Como resultado de esta contradicción, frecuentemente las medidas de apoyo a las marinas mercantes nacionales, que resultan en mayores fletes o que redundan en servicos de menor eficiencia, han contribuido a estimular reacciones que tienden a poner en duda la conveniencia de formar marinas mercantes en los países en vías de desarrollo.

Se trata de un problema, algunas veces de difícil solución, y, al igual que en otros casos de similar complejidad, ésta no puede encontrarse en una receta válida para todos. Sin embargo, sería de interés hacer algunos comentarios de tipo general, con el objeto de facilitar la respuesta a la cuestión básica del problema que consiste en saber, en qué medida es aceptable un mayor costo por concepto de fletes o una menor eficiencia, en aras del desarrollo de la marina mercante teniendo presente la defensa de los intereses nacionales, que son los que en última instancia deben prevalecer.

Cabe insistir que, en las condiciones actuales de distribución del tonelaje marítimo en el ámbito mundial, es muy difícil para un país en vías de desarrollo aspirar a poseer una marina mercante al nivel de sus necesidades sin importantes medidas de apoyo.

La justificación de tales medidas reside fundamentalmente en la primicia de que para aquellos países que apenas ingresan o quieren ingresar en la actividad naviera, no es de esperar que puedan de un día a otro competir en fletes y en eficiencia con los que tradicionalmente operan y dominan el mercado y que, en algunos casos, alcanzaron esa posición gracias a medidas de protección aun de carácter discriminatorio y violento.

Un ejemplo actual se relaciona con las llamadas banderas de conveniencia. Este recurso es utilizado principalmente por los países con

/importantes

importantes flotas navieras para aumentar sus utilidades y su competitividad, empleando en sus barcos banderas de otros países que les proporcionan importantes ventajas como la exención de tributación sobre ingresos y utilidades, empleo de mano de obra barata, etc., a cambio de algunas pequeñas ventajas para aquellos países.[80/]

Sin embargo, lo anterior no excluye que, junto con las medidas de apoyo, sea imprescindible encontrar los medios para evitar que su repercusión sobre los usuarios sea tal que su resultado termine siendo negativo[81/] y entre en contradicción con los intereses más generales de la nación para beneficiar a veces a un grupo de armadores.

La determinación del punto de equilibrio es tarea de cada gobierno, quien debe poseer una visión más general de lo que conviene a un país.

El Código de Conducta opera como un elemento que favorece tanto a los armadores de los países en desarrollo, como a los usuarios, en la medida que garantiza una participación equitativa en el transporte de carga y pone en manos de armadores y usuarios la responsabilidad de discutir los problemas relacionados con el transporte marítimo y, entre ellos, el de los niveles tarifarios.

80/ Esta es una de las formas de competencia que sufren los países en proceso de desarrollo ya que anula algunas ventajas que en general estos últimos reciben con relación a los costos de las flotas de los países desarrollados cuando éstos emplean banderas auténticas. Entre 1970 y 1982 el tonelaje de registro bruto de los barcos de carga general que operaban bajo bandera de conveniencia pasó del 10.1% a 18.6%. En 1983, cerca del 70% del tonelaje de peso muerto bajo bandera de conveniencia pertenecía a los Estados Unidos, Grecia y Japón y otros 20% a Canadá, Dinamarca, Francia, Italia, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, República Federal de Alemania y Suiza. La UNCTAD viene promoviendo estudios y reuniones sobre el tema, y tiene programada una conferencia de plenipotenciarios sobre las condiciones de matrícula de buques.

81/ Un elevado costo marítimo puede incrementar, por ejemplo, el valor de las mercancías de exportación y abatir su competitividad.

/Pero para

Pero para que estas conquistas se hagan efectivas, los gobiernos de los países en desarrollo deberán mantener una función activa. Asimismo deberán estar permanentemente informados de todo lo que se relaciona con las conferencias marítimas y participar como observadores en las pláticas de consulta, ejerciendo todas las funciones que el Código les asigne. Deberán también influir, a través de los medios, recursos y mecanismos propios a cada país, para que los representantes, tanto de sus armadores como de sus usuarios, actúen dentro de una orientación que asegure, de la mejor forma posible, el cumplimiento de los objetivos generales establecidos para evitar que cuestiones circunstanciales, que en cierto momento pueden beneficiar los intereses particulares de un sector o grupo, afecten adversamente a los del país como un todo.

Tales instrumentos ya existen en muchos países, en tanto que en otros deberán establecerse. Es el propio Código el que enuncia algunos de estos instrumentos cuando atribuye por ejemplo a las "autoridades competentes" la facultad de decidir quiénes son y quiénes no son "líneas navieras nacionales" y quiénes son y quiénes no son "organización de usuarios" para los fines del Código.

Finalmente, cabe insistir que la fuerza de los usuarios, si bien está íntimamente vinculada a su capacidad de organización, depende en gran medida del desarrollo de sus propios países, entre otros motivos porque esto, por sí solo, significa una mayor movilización de carga y, por lo tanto, mayor capacidad de oferta y de influencia sobre el nivel de los fletes marítimos. Ya se indicó que la posibilidad de aprobar y poner en vigencia el Código de Conducta está muy vinculada al papel que desempeñan los consejos de usuarios de los países con importantes flotas navieras. Claro está que existen países desarrollados que no son grandes potencias marítimas, pero para aquellos que vinculan su progreso al transporte por mar, la posibilidad de que los usuarios del transporte marítimo sean fuertes está de alguna forma vinculada con el propio desarrollo de la flota naviera de sus países, aunque entre usuarios y armadores existan contradicciones o choques de intereses.

/V. RESUMEN

V. RESUMEN Y CONCLUSIONES

Los principales aspectos y conclusiones que derivan del análisis y de las observaciones del presente estudio son los siguientes:

1. Como consecuencia de su importancia estratégica, de su rentabilidad y de las grandes inversiones necesarias para su formación, se generó un proceso de concentración de la flota naviera mercante, como lo indica el hecho de que el 61% del tonelaje de peso muerto (TPM) de todo el mundo, se encuentra en manos de cinco países, en tanto que 37 países en vías de desarrollo de América Latina y el Caribe sólo poseen el 3.3% y la participación de los cinco países centroamericanos es de sólo unos 75 000 TPM para un tonelaje mundial de 686 millones. Estos indicadores reflejan la historia del transporte marítimo, testigo de teorías, políticas y medidas prácticas, algunas de carácter incluso violento, que han garantizado los intereses marítimos de sólo algunos países, los cuales comprenden desde el derecho a la participación hasta el propio domino del mar.

2. El proceso de concentración de la marina mercante se refleja inevitablemente en la economía de los países. Se estima que en 1982 un 31% del déficit en cuenta corriente del balance de pagos y un 14% de las importaciones de bienes fob de los países miembros de la ALADI, es decir, unos 9 500 millones de dólares, correspondieron a fletes marítimos pagados a armadores extranjeros.

3. En Centroamérica el déficit por concepto de transporte y seguros en el comercio internacional, del cual la transportación marítima representa la mayor parte, se elevó de 99 millones de dólares en 1970 a 320 millones en 1982.

4. El desarrollo del comercio internacional, como consecuencia de la revolución industrial y del impacto de ésta sobre la tecnología naviera, al sustituirse los barcos a vela por los de vapor, creó condiciones para incrementar el número de líneas navieras regulares, cuya expansión fue tal, que auspició una gran competencia ("guerra de fletes"), que contribuyó a

/la formación

la formación de las llamadas conferencias marítimas. Se trata de organizaciones de líneas navieras que fundamentalmente se ponen de acuerdo sobre los fletes a cobrar en la ruta que sirven. La primera conferencia marítima operó en la ruta Reino Unido-Calcuta y fue organizada hace más de un siglo, alrededor de 1870. Hoy día existen aproximadamente 350 conferencias, de las cuales unas cinco sirven a Centroamérica.

5. Aun cuando el tonelaje de peso muerto de la flota naviera que conforma las conferencias marítimas es inferior al 20% del tonelaje total, los pagos por concepto de fletes tienen una significación mucho mayor, dada la gran diferencia que existe entre el flete por tonelada de la carga general --la transportada por las conferencias--, y el de la carga sólida y líquida que trasladan los graneleros.

6. Las conferencias marítimas reflejan, por sus miembros, la concentración naviera que existe en la esfera mundial. Su organización ha contribuido a que se cree una estructura cerrada en la cual el ingreso resulta, en general, muy difícil, particularmente para los países en vías de desarrollo. Aun en los casos en que éstos han podido incorporarse, su participación siempre se restringe a los puertos del país.

7. Por lo general se considera que las conferencias proceden con los usuarios en forma parcial, y que tradicionalmente han impuesto sus tarifas, resistiéndose o negándose a discutirlas con ellos. En Centroamérica, por ejemplo, las mejoras en los puertos realizadas hace algunos años (100 millones de inversión en 10 años), nunca se reflejaron en los fletes, no así las deficiencias que han sido utilizadas como pretexto para incrementarlo.

8. El carácter monopólico de las conferencias ha impedido, en la práctica, la operación de un mercado libre y competitivo, y ha repercutido incluso en los usuarios de los países industrializados con grandes flotas navieras. Esto explica la formación de comisiones de investigación en el principio del siglo, tanto en los Estados Unidos como en el Reino Unido, cuyos informes condenaron tal práctica.

/9. En 1971

9. En 1971 se realizó un primer intento de carácter internacional para reglamentar las conferencias marítimas. En esa iniciativa intervinieron 14 países industrializados (ningún país en proceso de desarrollo fue convocado) que solicitaron a los propios navieros la elaboración de un código de prácticas. En 1972, los países en vías de desarrollo de América Latina, Asia y Africa llegaron a un acuerdo sobre un proyecto único de código. Como consecuencia de estos dos hechos se dicidió, en el tercer período de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, que la Asamblea General de las Naciones Unidas convocase una conferencia de plenipotenciarios para que adoptaran un código de conducta de las conferencias marítimas. El Código fue aprobado en 1974 y entró en vigencia el 6 de octubre de 1983, casi 10 años después, con la adhesión de 58 países.

10. Hasta la fecha sólo 12 países del continente americano se han adherido al Código, entre ellos tres centroamericanos: Costa Rica, Guatemala y Honduras.

11. El Código de Conducta de las Conferencias Marítimas representa un importante avance para los países en proceso de desarrollo. Tal vez el aspecto más importante para ellos lo constituya el derecho que adquieren todos los países de transportar en sus barcos el 40% de la carga de importación y exportación trasladada por las conferencias marítimas, así como el de participar en el 20% reservado a terceras banderas.

12. A los países de escaso desarrollo marítimo, el Código les presenta la oportunidad de programar la formación de sus flotas navieras, ya que de aplicarse éste poseen la garantía de una demanda naviera apoyada en su comercio exterior. El Código acepta que para que estos países cumplan con sus cuotas (40% y/o 20%), utilicen barcos fletados o que formen parte de empresas multinacionales, dos alternativas que permiten atenuar la carencia de recursos de inversión y los riesgos implícitos en cualquier iniciativa de este tipo. Para los países de una región, como es el caso de los del Mercado Común Centroamericano, existe la posibilidad de redistribuir la carga por transportar a uno de los países del mercado, si no pudieran encargarse de ello.

/13. Los usuarios

13. Los usuarios del transporte marítimo conferenciado adquieren un "status legal". Se establece un mecanismo de celebración de consultas entre éstos y las conferencias, que de no lograr resultados satisfactorios permite, por iniciativa de cualquiera de las partes, que el problema sea llevado a conciliación internacional obligatoria. Los usuarios ya no dependen de la "buena voluntad" de las conferencias marítimas.

14. Esta nueva situación deberá estimular a la organización de usuarios en el ámbito nacional y regional, que no ha tenido, por lo menos en América Latina, el éxito que sería de esperar. Se alentaría así la comunicación entre usuarios de una misma ruta, y de esta manera se ejercería un mejor control sobre los verdaderos costos de viaje y su relación con los fletes.

15. De la aplicación del Código podrá surgir la conveniencia de que los organismos de usuarios, regionales o subregionales, sean reconocidos como interlocutores válidos para fines de consulta y conciliación internacional, lo que fortalecería el poder de negociación de países como los centroamericanos.

16. El Código reglamenta uno de los aspectos más criticados en la práctica de las conferencias: los fletes. A no ser por modificaciones en la tasa de cambio, ningún incremento tarifario puede ser anunciado antes de 10 meses, y su aplicación demanda cinco meses más a partir del aviso.

17. Las críticas al Código, principalmente las de las potencias navieras que se sienten afectadas por él, son en el sentido de que éste impedirá la libre competencia, le restará flexibilidad al sistema disminuyendo su eficiencia, restringirá los derechos naturales de los usuarios de elegir según su preferencia, y transformará el transporte en cartel. Sin querer afirmar que el Código no adolece de defectos, la verdad es que los argumentos arriba mencionados coinciden con la actual situación imperante en el sistema de conferencias marítimas, cuyo carácter monopólico, por la excesiva y desequilibrada concentración de la flota en manos de algunos países, el Código busca corregir.

/18. Entre

18. Entre los temas más debatidos, si bien no ha sido incluido en el Código, destaca el de los acuerdos intergubernamentales. Según la opinión del Grupo de los 77 y de los países socialistas de Europa Oriental y de China, éstos deben ser considerados como no sujetos al régimen del Código. Según sus defensores, estos acuerdos representan, por un lado, un control sobre la operación de las líneas regulares más completo y amplio del que probablemente pudiera ejercer el Código y, por otro, porque tales acuerdos encierran compromisos y obligaciones que trascienden la operación naviera.

19. Ciertamente tales convenios representan una importante conquista para algunos países en vías de desarrollo en su lucha por ocupar un "espacio" para la formación de sus marinas mercantes y, en algunos casos, forman parte de una política de diversificación del comercio exterior.

20. Muchas otras críticas, interpretaciones y reservas han sido formuladas sobre el Código. Nadie puede negar que posee fallas e imprecisiones, y algunas de ellas se hacen más evidentes ahora, después de haber transcurrido casi 10 años entre su aprobación y puesta en vigencia. Pero no cabe duda de que se trata de un cambio positivo de gran trascendencia para los países en desarrollo. Además, con base en su aplicación se podrán ir mejorando sus deficiencias e introduciendo los ajustes que requiera la nueva realidad.

21. Entre las dificultades para poner en práctica el Código se pueden citar la resistencia de algunas potencias navieras y la competencia de los outsiders surgida como consecuencia de la crisis económica mundial que ha afectado en forma desfavorable al transporte marítimo. Sin embargo, cabe señalar que la propia crisis y el proceso de discusión y aprobación del Código han obligado a algunos gobiernos de los países industrializados y a numerosas conferencias marítimas, a aceptar los principios del Código, aun cuando sus países no sean parte contratante. A su vez, el origen de las conferencias marítimas (superar la competencia) hace pensar que la competencia de los outsiders posee un límite, aun cuando el sistema se reestructure sobre nuevas bases y con una composición diferente como consecuencia de la depresión económica.

/22. No deja

22. No deja de llamar la atención el hecho de que la discusión y aprobación del Código haya servido de inspiración para que se considerara el problema de la reglamentación del transporte de carga a granel con el fin de favorecer a los países en proceso de desarrollo. De ahí se concluye que el avance en este último campo podría depender en buena medida del éxito de la puesta en práctica del Código de Conducta, aun cuando la estructura de las líneas navieras regulares conferenciadas y la de los graneleros sean muy diferentes.

23. La importancia del Código de Conducta estriba también en el hecho de que, al abrir perspectivas para la formación de marinas mercantes y la defensa de los usuarios, dé mayor vigencia a la necesidad de que los gobiernos de los países en vías de desarrollo, y en particular los de escasa actividad naviera, emprendan o complementen diversas tareas que ahora presentan mayores posibilidades de éxito. Entre esas tareas destaca la de la institucionalización del transporte marítimo. Para ello se requerirá que se creen o reestructuren dependencias que se encarguen, entre otras actividades, de: realizar las investigaciones pertinentes; organizar la capacitación nacional o regional, si fuere del caso, así como preparar la aplicación del Código, incluyendo el nombramiento de la autoridad competente señalada en éste.

24. Las perspectivas que ofrece la aplicación del Código de Conducta se vinculan también con la necesidad de introducir cambios en los mecanismos y procedimientos de comercio exterior, particularmente en el de la carga general, "materia prima" de las conferencias. Este tipo de carga, por la diversidad de productos que abarca y por la tradición e inercia de los que intervienen en el comercio, ha contribuido en muchos casos a que los importadores y exportadores no relacionen sus actividades con la necesidad de formar una marina mercante nacional. El derecho de transportar un 40% de la carga motivo del comercio exterior, facilita a los gobiernos que vinculen los mecanismos de comercio exterior a la formación de la flota naviera.

/25. El estímulo

25. El estímulo a la organización de las centrales de reserva de carga, o centros de concentración de la carga para más de un país cuando sea la solución más viable, es parte de este esfuerzo, y posee particular significación para la carga general. Esta experiencia debe conducir, principalmente, a agrupar la carga con tres objetivos básicos: obtener fletes más reducidos ya que se pueden garantizar volúmenes de carga adecuados para los barcos; dar preferencia a las conferencias que apliquen el Código, y preparar las condiciones para la unitarización de la carga, reuniendo volúmenes que justifiquen la adquisición de buques portacontenedores por parte de los países en vías de desarrollo.

26. La crisis económica, como se mencionó, ha contribuido a generar situaciones contradictorias. Por un lado, numerosos países enfrentan una gran escasez de divisas, por otro, la coyuntura ofrece posibilidades de adquirir buques en condiciones favorables.

27. A cada gobierno le cabe decidir el momento en que ha de incrementar su flota naviera. Sin embargo, hay que tomar en cuenta que el Código de Conducta, puesto en práctica, ofrece garantías mínimas para que los barcos no naveguen vacíos o medio vacíos, y no estén sujetos a pérdidas.

28. La adquisición de buques exige en muchos casos un "entrenamiento" previo en los mecanismos de fletamiento, que puede partir con la carga a granel. La formación de empresas multinacionales bajo control, de hecho, de los países en vías de desarrollo es otra de las perspectivas.

29. En este sentido, sería recomendable que en el caso Centroamericano se ponga el acento en la realización de los estudios técnico-económicos sobre la formación de una empresa multinacional de transporte marítimo, ya amparada por una disposición de los Ministros de Transporte, tarea para la cual los organismos internacionales de crédito deberían prestar mayor atención.

30. La política naviera de los países en desarrollo debe buscar, en forma prioritaria, la defensa de los intereses nacionales, para lo cual resulta fundamental contar con una visión más amplia de la problemática marítima

/según

según vaya cambiando la situación. Entre otras circunstancias, se debe tener presente que: tales intereses no siempre coinciden con los de los grupos aislados, ya sean usuarios, armadores u agentes del comercio exterior; en ocasiones es difícil determinar si armadores y usuarios pertenecen en realidad a una misma empresa transnacional, ajena a los intereses nacionales. La competencia de un outsider a una conferencia que se rige por el Código, no es siempre aceptable si en el fondo lo que trata es de impedir la formación de las flotas navieras nacionales; el grado de desarrollo de un país no es en todos los casos capaz de estimular la iniciativa privada empresarial y la organización necesarias para la actividad marítima.

31. Por las razones expuestas, al igual que en otras actividades de importancia estratégica, también en el transporte marítimo se hace imprescindible la orientación, el control y la acción de los recursos de los gobiernos para garantizar, a través del camino abierto por el Código de Conducta, el desarrollo de sus flotas navieras mercantes y la defensa de los intereses de sus usuarios dentro de los lineamientos de política nacional.

32. Finalmente, en el caso particular del Mercado Común Centroamericano, tomando en cuenta los antecedentes en la toma conjunta de decisiones sobre aspectos de comercio exterior, las acciones deberán orientarse preferentemente dentro del espíritu de un esfuerzo multinacional.

/Anexo 1

Anexo 1

CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS

OBJETIVOS Y PRINCIPIOS

Las Partes Contratantes en la presente Convención,

Deseando mejorar el sistema de conferencias marítimas,

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

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

COMPOSICION 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 tráfico 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 tendrán 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

b) La relación entre el tonelaje disponible y el volumen de 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

PARTICIPACION EN EL TRAFICO

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

3. Para determinar el porcentaje de 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 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 participan 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

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 de 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

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 sea 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 ADOPCION 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

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

REGIMEN 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 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,

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 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.

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

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

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

Artículo 11

MECANISMO DE CELEBRACION 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 consulas 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

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 DETERMINACION 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

Artículo 13

TARIFAS DE LAS CONFERENCIAS Y CLASIFICACION 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

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, obligará a éstas, 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 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 pertinentes del presente Código.

/9. Todo

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 PROMOCION

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

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 motivo.

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

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

MODIFICACION 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

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

ADECUACION 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

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

REPRESENTACION

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 PARTICIPACION EN EL TRAFICO 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 al presente Código.

/Segunda parte

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

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 parte 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 controversias distintas de las mencionadas en el párrafo 2 del artículo 24 podrá solicitarse en cualquier momento.

/5. Los plazos

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

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.-CONCILIACION 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 parte o, en defecto de tal acuerdo, en el lugar que decidan los conciliadores.

/2. Cuando

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

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

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

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 la 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

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

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 afectarán 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 a 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

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 en 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

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 no 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

APLICACION

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, RATIFICACION, ACEPTACION, APROBACION Y ADHESION

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 ratifiación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o

b) Firma, sin reserva en cuanto a ratifiación, 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.

---

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."

/Artículo 49

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 por 100 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.

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

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

/Artículo 51

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 Contrante 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 REVISION

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

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 AUTENTICOS - DEPOSITO

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 el 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

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

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

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 exluirán 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

Regla 11

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

a) El nombre y dirección exactos 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; e

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 más uniforme del Código y la observancia de las recomendaciones de los conciliadores.

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

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

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 por 100.

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

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,

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 párrafo 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, No. de venta: S.75.II.D.11), cuarta parte, secc. 1.

/Resuelve

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.

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 2

RASGOS CARACTERISTICOS DE LA MAYORIA DE LAS CONFERENCIAS DE REGLAMENTACION PROPIA, ACUERDOS DE LEALTAD Y OTRAS PRACTICAS

Rasgo característico	Comentario
Relaciones entre las compañías afiliadas	
a) Composición de las conferencias	Conferencia cerrada; con criterios confidenciales para la admisión, el retiro o la expulsión de miembros.
b) Participación en el tráfico	Las bases para distribuir la carga entre las compañías afiliadas suelen tener carácter confidencial.
c) Explotación en común	Convenios confidenciales de explotación en común, para repartir la carga o los ingresos entre todas las compañías afiliadas; a veces incluyen cláusulas para asegurar el transporte de cargamentos de flete bajo.
d) Sanciones	Aplicables en caso de inclumplimiento del acuerdo por las compañías afiliadas.
e) Régimen interno	Mecanismo para asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en los acuerdos de conferencia.
f) Publicación de los acuerdos de conferencia	Se considera que el acuerdo de conferencia es un documento confidencial.
g) Contenido de los acuerdos de conferencia	Confidencial.
Relaciones con los usuarios	
a) Acuerdos de lealtad	Comprenden cláusulas de fidelidad y vinculatorias con los usuarios (sistema de doble tarifa, el sistema contractual y sistema de bonificaciones diferidas).
b) Dispensas	No existen disposiciones para conceder con celeridad razonable dispensas a los usuarios leales a fin de que puedan utilizar buques no pertenecientes a las conferencias
c) Publicación de las tarifas y reglas conexas	No se prevé por lo general la publicación de tal información.
d) Sistema de consultas	En general se concentran los poderes en la sede.
e) Representación	Las asociaciones mercantiles no están representadas en los comités de fletes u otros comités de la conferencia.

/Fletes

Anexo 2 (Conclusión)

Rasgo característico	Comentario
Fletes	
a) Aumentos generales de los fletes	Los fletes se fijan unilateralmente; los fundamentos para cambiar los fletes tienen carácter confidencial. No suele haber disposiciones expresas sobre fijación de fletes. No se prevén, en general, procedicimientos para la celebración de consultas previas. No se precisa necesariamente un plazo de preaviso.
b) Fletes específicos	Se prevé el procedimiento para fijar los fletes sobre nuevos tipos de carga y para tramitar las solicitudes hechas por los usuarios para que se reduzcan fletes específicos pero no hay un procedimiento de consultas en caso de alza de fletes específicos.
c) Fletes de promoción	No suele preverse expresamente la fijación de fletes de promoción.
d) Recargos	Los recargos se imponen sin preaviso y a menudo sin justificación expresa.
e) Monedas: devaluación, revaluación, tipos de cambio, monedas flotantes	Los procedimientos de consulta existentes en Europa occidental en relación con la devaluación o revaluación de las monedas de tarifa no parecen funcionar eficazmente. No se prevé nada en relación con las monedas flotantes.
Otras prácticas	
a) Competencia exterior	Existen medidas para prevenir o eliminar la competencia.
b) Promediación de los fletes	Existen disposiciones relativas a la promediación de los fletes entre una serie de puertos de una determinada ruta.
c) Calidad de los servicios	No suele haber disposiciones acerca del tipo u otras características de los buques utilizados.
d) Adecuación de los servicios	La responsabilidad por la prestación de servicios adecuados recae generalmente sobre las respectivas compañías.
Cumplimiento	
a) Solución de controversias	No se prevé el establecimiento de un órgano imparcial para la solución de las controversias.

Fuente: Preparado por la Secretaría de la UNCTAD.

/Anexo 3

Anexo 3

APROBACION DEL TEXTO DE LA CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS

En votación nominal pedida por el representante de la India, la Conferencia aprobó en su totalidad, por 72 votos contra 7 y 5 abstenciones, la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. La votación fue la siguiente:

Votos a favor: Alemania (República Federal de)
Arabia Saudita
Argelia
Argentina
Australia
Bangladesh
Bélgica
Bhután
Bolivia
Brasil
Bulgaria
Burundi
Colombia
Costa de Marfil
Cuba
Checoslovaquia
Chile
China
Ecuador
Egipto
Emiratos Arabes Unidos
España
Filipinas
Francia
Gabón
Ghana
Guatemala
Guinea
Guyana
Honduras
Hungría
India
Indonesia
Irak
Irán
Jamaica
Japón
Kenia
Kuwait
Liberia
Madagascar
Malasia

/Marruecos

Marruecos
México
Nicaragua
Nigeria
Pakistán
Panamá
Perú
Polonia
República Arabe Libia
República de Corea
República Democrática Alemana
República de Viet-Nam
República Khmer
República Unida del Camerún
República Unida de Tanzania
Rumania
Senegal
Singapur
Sri Lanka
Sudán
Tailandia
Trinidad y Tabago
Túnez
Turquía
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
Uruguay
Venezuela
Yemen Democrático
Yugoslavia
Zaire

Votos en contra:

Dinamarca
Estados Unidos de América
Finlandia
Noruega
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Suecia
Suiza

Abstenciones:

Canadá
Grecia
Italia
Nueva Zelandia
Países Bajos

/Anexo 4

Anexo 4

PAISES QUE EN ENERO DE 1984 SE ADHIRIERON AL CODIGO DE CONDUCTA

Bangladesh
Barbados
Benin
Bulgaria
Cabo Verde
Costa de Marfil
Costa Rica
Congo
Cuba
Checoslovaquia
Chile
China
Egipto
Etiopía
Filipinas
Gabón
Gambia
Ghana
Guatemala
Guinea
Guyana
Honduras
India
Indonesia
Irak
Jamaica
Jordania
Kenia
Líbano
Madagascar
Malasia
Malí
Marruecos
Mauritania
México
Niger
Nigeria
Países Bajos
Pakistán
Perú
República de Africa Central
República de Corea
República Democrática Alemana
República Federal de Alemania
República Unida de Tanzania
República Unida del Camerún
Rumania
Senegal
Sierra Leona
Sri Lanka
Sudán
Togo
Túnez
Trinidad y Tabago
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
Uruguay
Venezuela
Yugoslavia
Zaire