

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES

LA CONVENCION SOBRE UN CODIGO
DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS
MARITIMAS Y SU APLICACION EN GUATEMALA

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva
de la
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
de la
Universidad de San Carlos de Guatemala

POR

CARMEN CECILIA QUAN PEREZ

Previo a optar al Grado Académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES

Guatemala, Octubre de 1996

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

OT
T(3179)
C.4

JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

| | |
|------------|------------------------------------|
| DECANO | Lic. Juan Francisco Flores Juárez |
| VOCAL I | Lic. Luis César López Permouth |
| VOCAL II | Lic. José Roberto Mena Izeppi |
| VOCAL III | |
| VOCAL IV | Br. Homero Iván Quiñónez Mendoza |
| VOCAL V | Br. Joaquín Enrique Pineda Gudiel |
| SECRETARIO | Lic. Héctor Anibal De León Velasco |

NOTA: "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la Tesis". (Artículo 25 del Reglamento para los exámenes Técnico Profesionales de Abogacía y Notariado y Público de Tesis).

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central



202

Lic. Luis Roberto Romero Rivera

Abogado y Notario

7a. Avenida 20-36 Zona 1 - Tel. 519165

Edificio Gándara, 3er. Nivel Of. 3

Guatemala, C. A.

FACULTAD DE CIENCIAS
JURIDICAS Y SOCIALES
SECRETARIA

26 JUL 1996

RECEBIDO
OFICIAL

Señor Decano
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Lic. José Francisco de Matta Vela
Su Despacho.

Señor Decano:

Con fundamento en la designación recaída en mi persona por medio de la providencia de fecha veintiocho de Noviembre de mil novecientos noventa y cinco respetuosamente me dirijo a usted con el objeto de rendirle informe sobre la labor que desarrollé como ASESOR de la Bachiller CARMEN CECILIA QUAN PEREZ en su trabajo de tesis cuyo título final quedó con la denominación de "LA CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS Y SU APLICACION EN GUATEMALA".

A la bachiller QUAN PEREZ, se le sugirió efectuar cambios de algunos conceptos que planteaba en el capítulo primero, a lo cual accedió y se le brindó la asesoría necesaria para la elaboración del mismo, se le orientó en cuanto al uso de los métodos y las técnicas aplicables para este tipo de investigación, llegando a conclusiones valederas; además es un tema que no había sido tratado con anterioridad y tiene características muy especiales, en virtud que en el ordenamiento jurídico Guatemalteco no existe una regulación específica de la materia; por lo que considero que es un aporte novedoso para los estudiosos del Derecho y que puede servir para profundizar el conocimiento sobre el tema tratado.-

Por lo tanto me permito rendir el Dictamen correspondiente, en el sentido de que el trabajo de tesis cumple con los requisitos establecidos en las normas contenidas en el Reglamento de Exámenes Técnico Profesional y Público de tesis, razón por la cual puede continuarse con el trámite respectivo.

Sin otro particular me suscribo del señor Decano, deferentemente,

Guatemala, 24 de Julio de 1,996.-

"DIO Y ENSEÑAR A TODOS"

LIC. LUIS ROBERTO ROMERO RIVERA
ABOGADO Y NOTARIO

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES:
Guatemala, siete de agosto de mil novecientos noventa y -
seis, -----

Atentamente, pase al Lic. Raúl Antonio Chicas Hernández,
para que proceda a Revisar el Trabajo de Tesis de la Ba-
chiller CARMEN CECILIA QUAN BEREZ y en su oportunidad e-
mita el dictamen correspondiente. -----

Raúl Antonio Chicas Hernández





LIC. RAUL ANTONIO CHICAS HERNANDEZ
 ABOGADO Y NOTARIO

29 Calle 11-61, Zona 1

Teléfono: 51-90-80

Guatemala, C. A.

23 de septiembre de 1996

UNIVERSIDAD DE CIENCIAS
 JURIDICAS Y SOCIALES
 SECRETARIA
 - 3 OCT. 1996
 REQUERIDO
 Bono 10 x 10
 URSU

SEÑOR DECANO DE LA FACULTAD
 DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES
 UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

En atención a la providencia del 7 de agosto de este año, procedí a revisar el trabajo de tesis de la Bachiller CARMEN CECILIA QUAN PEREZ, titulado "LA CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS Y SU APLICACION EN GUATEMALA".

Respetando el criterio de la Autora y del Asesor de Tesis, propuse a la sustentante la modificación de algunos contenidos y conclusiones, lo que fué aceptado por la investigadora del trabajo relacionada.

La Bachiller QUAN PEREZ, presenta un trabajo de tesis interesante, bien documentada, poco conocido en nuestro medio jurídico, por lo que será un aporte valioso para los estudiantes de derecho que tengan inquietud por el tema; sus conclusiones y recomendaciones son congruentes con el contenido del trabajo realizado, por lo que estimo que el mismo llena los requisitos reglamentarios para autorizarse su impresión y ser sometido para su discusión en el exámen público de tesis.

Atentamente.

Lic. Raúl Antonio Chicas Hernández
 Revisor

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 Biblioteca

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS
JURIDICAS Y SOCIALES
CARRERAS DE DERECHO
Y ECONOMIA



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES;
Guatemala, octubre diez, de mil novecientos noventa y seis. ----

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza
la impresión de tesis de la Bachiller CARMEN CECILIA QUAN
PEREZ intitulado "LA CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA
DE LAS CONFERENCIAS MARIITMAS Y SU APLICACION EN GUATEMALA".

Artículo 22 del Reglamento para Exámenes Técnico Profesional
y Público de Tesis. -----

Quin a 10/10/96
[Signature]



ACTO QUE DEDICO

A DIOS

A MIS PADRES

A MIS FAMILIARES Y AMIGOS

AI SEÑOR

Mario Enrique García R.
Por su oportuna colaboración

A LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES, DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA.

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

INDICE:

CAPITULO I

GENERALIDADES:

| | |
|--|----|
| Definición de Derecho Marítimo internacional | 1 |
| El Transporte Marítimo | 2 |
| 2.1.El Transporte Marítimo en Guatemala | 4 |
| Tratados y Convenios internacionales | 8 |
| 3.1.-Tratado | 8 |
| 3.2.-Convenio | 9 |
| 3.3.-Tratado Internacional | 9 |
| 3.4.-Ratificación | 10 |

CAPITULO II

LAS CONFERENCIAS MARITIMAS

| | |
|---|----|
| Antecedentes históricos de las Conferencias Maritimas | 13 |
| Origen | 14 |
| Función | 14 |
| Concepto | 16 |
| Contenido del Código | 16 |
| Objetivos | 16 |
| 6.1 Acuerdos de lealtad | 17 |
| 6.1.1. Sistemas de lealtad | 17 |

6.1.2 Doble tarifa

6.2 Buque de Lucha

6.3 Conferencia cerrada

7.- Objetivos, según la Convención sobre un código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

8.- Características

9.- Principios

CAPITULO III

CONVENCIÓN SOBRE UN CÓDIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS

1.- Firma Ratificación aceptación aprobación y adhesión.

2.- Entrada en vigor

3.- Estructura

4.- relaciones de las conferencias con los usuarios

4.1 Especial referencia a los Acuerdos de fidelidad

5.- Aplicación del Código de Conducta

6.- Conferencias de Revisión

CAPITULO IV

MARCO JURIDICO INTERNACIONAL DEL TRAFICO MARITIMO CONFERENCIADO CON PAISES DE MAYOR EXPERIENCIA EN TRANSPORTE MARITIMO.

1.- La Reglamentación de las Conferencias de Fletes.

2.- Reglamentaciones Públicas.

| | |
|--|----|
| - Reglamentaciones Nacionales. | 34 |
| - Reglamentacion Total de los Estados Unidos | 35 |
| - Reglamentaciones Parciales | 38 |
| - Reglamentacion Española | 40 |
| - La Reglamentacion Internacional | 42 |
| - Posiciones ante el Código. | 43 |
| - La posición de la Comunidad Económica Europea o Unión Europea | 44 |
| - Crisis y Revisión de la Reglamentacion Publica Internacional | 47 |

CAPITULO V

| | |
|--|----|
| LA APLICACION DE LA CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS EN GUATEMALA. | 55 |
| - Antecedentes de la firma de la Convencion sobre un Código de Conducta de las conferencias maritimas, (1,974). | 55 |
| - Vision actual de las conferencias maritimas en Guatemala | 57 |
| CONCLUSIONES | 63 |
| RECOMENDACIONES | 67 |
| BIBLIOGRAFIA. | 69 |

INTRODUCCION

El presente trabajo tiene como objetivo: Determinar las causas por las cuales no existe uniformidad en cuanto a la aplicación de tarifas de fletes en los servicios marítimos de importación y exportación producto de la Convención de un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas firmado y ratificado por Guatemala, por lo que afecta de obtener estabilidad en cuanto al valor de los fletes en el transporte marítimo a criterio de la suscrita.

La presente Investigación comprende cinco capítulos; en los cuales se desarrolla lo que doctrinaria y legalmente debe entenderse por conferencia, algunos antecedentes históricos de la marina mercante en Guatemala y una breve visión de las posiciones de legislaciones internacionales en relación al tema, en el presente caso se realizaron entrevistas a Agentes Navieros establecidos en el país que son las personas individuales o jurídicas, que por delegación de los propietarios, armadores u operadores de las naves, ejerza la Representación de sus intereses comerciales, y Usuarios de las Agencias Navieras o sea las personas que requieren de los servicios de las mismas (importadores) que son las personas a quienes especialmente va dirigida la presente investigación cuyos resultados se encuentran plasmados en el capítulo V, el que se desarrolló en forma analítica.

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

Deseando que el presente trabajo monográfico de investigación sea un pequeño aporte para el conocimiento del tema, parte del Derecho Marítimo que se encuentra ubicado dentro del Derecho Internacional Privado el cual es aún un campo inexplorado, consecuentemente ha carecido de publicidad para su estudio.

CAPITULO I

1.- DEFINICION DE DERECHO MARITIMO INTERNACIONAL:

Comero del Prado:

Conjunto de normas que determina la jurisdicción y la ley aplicable en caso de conflicto entre las legislaciones marítimas de países diversos, a consecuencia del tráfico o comercio marítimo en general. (1) Estando el Derecho Marítimo ubicado dentro del Derecho Internacional privado, le interesa la nave o buque marítimo, por ser el instrumento de tráfico marítimo en ese sentido la regla general que rige es: "Los buques están sometidos a la ley de su nacionalidad". (2) En sus relaciones jurídicas el buque estará sometido a la legislación a que este sometida la "relación jurídica específica". Dichas relaciones jurídicas pueden referirse ya sea a su adquisición, enajenación, hipotecas navales, contratación de servicios de personal, medidas de publicidad, derechos reales en general, transporte de personas, de mercaderías fletamento total o parcial de su capacidad, seguro y en cada uno de estos casos deberá atenderse a los principios generales del Derecho Internacional Privado y aplicar la *lex rei sitae*, la *locus regit actum*, que son normas establecidas en el Código de Derecho Internacional Privado. Para los efectos del presente trabajo tomaremos el concepto expuesto en el Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales de Manuel Usorio, el cual define al Derecho Marítimo como el Derecho de todas las relaciones jurídicas que tienen el mar por escenario o el comercio marítimo por objeto.

1) Citado por Laribo Ochaita Carlos, en su Manual Derecho Internacional Privado pág. 169.

2) Op. Cit. 26 pags. 169-170.

Considero que para tener un panorama más amplio sobre el tema que nos ocupa es necesario efectuar algunas consideraciones de carácter histórico por lo que me permito mencionar que: Algunos creen que fué en las actividades del hombre en el mar que nació el Derecho Internacional general. Recordemos que entre los principios más antiguos de Derecho Internacional Público encontramos aquel que se refiere a "la libertad de navegación" en los mares del mundo. Para efectos del presente trabajo la Libertad de Navegación, o Alta Mar; es atributo de todos los buques cualquiera que sea su pabellón ajustada a la llamada libertad de los mares; que no es más que un Derecho Tradicional de las naves de todas las Naciones para surcar los Mares no interiores e incluso las aguas jurisdiccionales de otro país con sujeción a las normas de policía.(3)

2.-

EL TRANSPORTE MARITIMO:

El comercio marítimo tuvo su origen en la época antigua cuando los pueblos Europeos y Asiáticos se dieron cuenta que por mar podrían llevar y traer diversos productos que en su área no era posible obtener. Desde entonces se originó la navegación marítima y con ella, los riesgos inherentes a la misma.

Podría decirse que el comercio entre los países de Europa y Centro América, tuvo su inicio en la época colonial, en el siglo XVI después del descubrimiento de América y la conquista del área por los Españoles.(4)

(3) Osorio Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales pág.430.

(4) Gutiérrez Villate, Rosa Judith. "Los reclamos en Subrogación y el Seguro Marítimo". Tesis pág.7

En países con mayor experiencia en el transporte marítimo,⁴ como por ejemplo España la evolución del Transporte Marítimo pasa por varios periodos el primero lo constituyó la primera guerra mundial que trajo para la marina mercante como para otros muchos sectores de las economías nacionales, en breve, periodo de prosperidad debido a la intensificación del tráfico con los países beligerantes.

Durante este periodo se aprecia por un lado, mayor intervencionismo y por otro lado una importante liberalización de los mercados de fletes, tanto general como de cabotaje. Tras el final de la guerra civil Española, se producen esfuerzos por engrandecer la marina mercante que había sufrido una fuerte contracción, en primer lugar se sustrae a la flota de la tutela de la Marina de Guerra, junto a esta reorganización administrativo-económica, hay una proliferación de normas que añaden ventajas pecuniarias a las ya existentes, y ello tanto por lo que respecta a la construcción naval como a la operación de buques, una de las leyes más importantes fue "La Protección y Renovación de la Flota del 12 de mayo de 1,956", pues la aspiración del gobierno fue tener una flota cuanto mayor mejor. Este proteccionismo marítimo en España y el crecimiento de su flota sin interrupción cambió su destino por el deterioro del mercado de fletes y el consiguiente retroceso del Comercio Internacional, que siguió a la subida de los precios del petróleo. A partir de este momento la marina mercante, entra en crisis y un importante

número de navieras desaparecen, esto sucedió en el período 1,980-84~~4~~ pues las navieras ante ésta crisis no pudieron devolver los prestamos que tenían contraídos.(5) * España se dedicó a incrementar su flota mercante y se olvidó de organizar sus fletes y promocionarlos a la vez, esto aunado con el aumento del petróleo que es lo que utilizan los buques para movilizarse en uno de sus derivados, hizo que las navieras desaparecieran, porque prácticamente sin fletes para las navieras no hay ganancias.

2.1. EL TRANSPORTE MARITIMO EN GUATEMALA:

Lo que a continuación se describe son acontecimientos históricos interesantes y relativos a la protección y fomento que en la época colonial, se le dió a las personas que deseaban dedicarse a la actividad del transporte marítimo, a las que brevemente haré referencia. Por cédula Real de fecha 6 de febrero de 1535, el Emperador Carlos V toma las medidas necesarias para fomentar la creación del empresario naviero en Guatemala. Por medio de esta Cédula Real, el monarca español otorga licencia general a los vecinos de la Provincia de Guatemala para que "puedan construir sus navios en la costa del Mar del Sur y levantar velas a donde deseen".

Un año antes, por Real Cédula del 20 de febrero de 1,534, Carlos V ordenaba a Pedro de Alvarado, Gobernador de la Provincia de Guatemala, que fundara un puerto sobre la costa del Mar del Norte para fomento del Comercio Marítimo.

Es digno de recordarse que fue justamente Pedro de Alvarado quién aparejó en el Puerto de Iztapa, los primeros buques

(5) Gabaldón, José Luis. Las Conferencias Marítimas y el Derecho a la Competencia (II), pág.116.

instruidos en Guatemala habiendolos llevado consigo en su expedición al Perú. En el siglo XVI, Guatemala construyó sus propias naves, tanto en puertos del Pacífico como del Atlántico, y llevó a cabo un intenso comercio recíproco con los reinos o provincias del llamado Mar del Sur (lo que es ahora Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile). A fines del siglo XVI por Cedula Real del 30 de Enero de 1580, el Rey Felipe II ordena a las autoridades de Guatemala, la construcción de dos galeras y una petilla, para la defensa, de las costas de nuestro país. Este antecedente pudiera considerarse como el primer intento de fomentar a marina de guerra en la Provincia de Guatemala.

El floreciente tráfico marítimo de esa época, se vio de pronto amenazado y restringido por acción de los piratas, como consecuencia de los conflictos en que se encontró envuelta España tanto con Francia como con los ingleses. Los buques mercantes españoles y holandeses tuvieron que ser protegidos por la Armada Real. Por Cedula Real del 16 de julio de 1561, se vieron obligados a "navegar en conserva", es decir lo que conocemos por navegar en convoy. (navegar en conjunto).

Esto trajo como consecuencia que Guatemala perdiera en pocos años todo el terreno ganado en materia de desarrollo naviero. El Sr. Francisco de Paula García Peláez, define la situación así: Guatemala, pueblo marítimo y guerrero, que en los tiempos de varado puso dos armadas en la Mar del Sur y llevó una a las costas del Perú y otra a las de Nueva Galicia; que en tiempos de la primera audiencia envió socorros de gente, armas y bastimentos contra Gonzalo Pizarro en aquel reino y que en los tiempos de la

segunda solicitó con su marina el comercio para la China; que adelante envió otra armada hasta Acapulco en persecución del célebre Drake; este pueblo, digo andando el tiempo encontró estropezos en su carrera, deja la navegación y abandona la defensa de sus costas y por consiguiente, su comercio con los reinos vecinos".

Guatemala trató de obtener permiso para el comercio con China lo que fue negado por la Metrópoli. Sólo Nueva España obtuvo dicho permiso. El comercio con el Perú lo trató de realizar uno de los pioneros de los Armadores de Guatemala, don Pantaleón Herrero quien en 1604 estaba construyendo un navio en Iztapa con este objetivo. Pero también fue frenado en su intento por Real Cédula que dispuso que solamente buques peruanos podrian llegar a las costas de Guatemala, limitando la frecuencia a dos navios anuales de 200 toneladas cada uno.

Luego fué abolida la navegación de los mares del Sur, así como la navegación y comercio entre Guatemala y la Nueva España por Real Cédula del 17 de Noviembre de 1704. Con ello se eliminó todo incentivo para la construcción de navios y creación de empresas armadoras en Guatemala.

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

El rey Carlos III vino a marcar una nueva época en

legislación naviera para Guatemala. Por medio de Cédula Real de 17 de Enero de 1,774, deroga todas las prohibiciones de comercio recíproco entre España y los reinos vecinos de Nueva España, Santa Fé y el Perú. El rey Carlos IV amplió dichos conceptos por medio de Cédula Real del 18 de septiembre de 1803 cuyo contenido tenía el específico objeto de fomentar la navegación en los mares del Sur, entre los reinos del Perú, Nueva España, Nuevo Reino de Granada y Guatemala.

La Cédula del 27 de febrero de 1807, crea el consejo supremo de Almirantazgo, institución que pasa a regular con mucho detalle todo lo relativo a la navegación y Comercio Marítimo al máximo posible. Determina medidas disciplinarias y de organización para aumentar la seguridad y eficacia del transporte a todas partes del mundo. Manda procurar se abaraten los fletes pero no por medios coactivos, sino introduciendo toda medida que tienda a la economía en los elementos básicos de la navegación.

El establecimiento del Consulado de Comercio por Real Cédula de 1,793 vino a codificar toda la legislación marítima y comercial ajustándola a las ordenanzas de Bilbao, que hasta la fecha se regía por lo dispuesto en la recopilación de Leyes de Indias, en las de Castilla e incluso en las Siete Partidas.

Sin embargo, los resultados de esta teórica libertad o fomento al desarrollo naviero no surtía los efectos deseados debido al estricto control que la Metrópoli ejercía sobre la importación de productos agropecuarios de Guatemala.

El Real Consulado de Comercio, comunicaba al Gobierno el 6 de agosto de 1,821, que el tráfico marítimo de Guatemala con Perú,

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

Chile y Nueva España estaba reducido a dos o tres goletas al ~~puerto~~ a través de los Puertos Realejo y Acajutla. Sólo el puerto de Omoa servía para el tráfico con España, también circunscrito a tres goletas anuales.

Esta situación cambió drásticamente con la Independencia. El primer Gobierno de la República de Centroamericana decretó con fecha 13 de febrero de 1822 la libertad de comercio, en un documento memorable redactado por José Cecilia del Valle aumentando en forma inmediata el número de navios que ingresaron y salieron de nuestras costas.(6)

3.- TRATADOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES

3.1 TRATADO:

Para Manuel Ossorio, en sentido General es un convenio Contrato, y en sentido Especial, es el nombre de la estipulaciones entre dos o más Estados, sobre cualquier materia a cerca de un complejo de cuestiones.(7)

TRATADO:

Del Latin Tractatus. Ajuste, Convenio o conclusion de un negocio o materia, después de haberse conferido y hablado sobre ella; especialmente el que celebren entre si dos o más principes o gobiernos./Es un escrito o discurso que comprende o explica las especies concernientes a una materia determinada. (8)

(6) Martínez del Rosal Gabriel "La Marina Mercante en Guatemala e historia y sus leyes págs. 3-5.

(7) Ossorio Manuel, Diccionario de Ciencias Jur. Pol. y Soc.762.

(8) Diccionario de la Lengua Española, 19a.Edi.Espasa,S.A.p.1292.

TRATADO:

Para el Autor Jorge Mario Castillo González; son todos aquellos que celebran entre si dos Estados o Gobiernos sobre determinado asunto negocio o materia, precedido de encuentros conversaciones, convenios o acuerdos.

3.2 LOS CONVENIOS SON:

Para Jorge Mario Castillo González, todos aquellos ajustes, pactos o convenciones celebrados entre funcionarios gubernamentales de dos o más Estados o Gobiernos.

Para Merkl; citado por el Autor Manuel Osorio: Tratado y Convenio son diferentes. La palabra "Tratado" se reserva a los acuerdos celebrados entre jefes de Estado, mientras que la palabra Convenio se reserva a los acuerdos celebrados entre funcionarios de menor jerarquía, Ministros, Directores, o Gerentes.(9)

La Constitución Política de la República vigente, regula los casos en que los tratados, convenios o cualquier arreglo internacional debe ser aprobado por el Congreso de la República, previo a su ratificación en el presente caso la convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas a pesar de regirse por la anterior constitución sufrió la aprobación y ratificación establecida en el artículo 171 inc. L de la Constitución Política de la República de Guatemala,

Sin embargo podemos decir que Tratado es una estipulación entre Estados que establecen bases sobre cualquier materia de interés común, adquiriendo las partes derechos y obligaciones.

3.3 TRATADO INTERNACIONAL:

(9) Osorio Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales, págs.763.

Según Birdat Campos, el término Tratado tiene un sentido ^{Art. 1} ~~Art. 1~~ comprensivo de todo acuerdo entre sujetos o personas internacionales es decir, entre miembros o partes de la comunidad internacional; y un sentido más estrecho y formalista, reservado para los acuerdos internacionales celebrados de conformidad con el procedimiento especial que cada estado arbitra en su ordenamiento interno.

Los tratados internacionales revisten múltiples formas aparte los propiamente tales, y son los denominados: Convenios, convenciones, acuerdos, actas, protocolos, actos y protocolos adicionales, notas reversales, pactos, concordatos, modus vivendi, declaraciones según enumeración del citado autor. Se llaman tratados concordatos a los que regulan materias que afectan directamente a las partes intervinientes; como los relativos a límites, alianzas, relaciones comerciales. Y se denominan tratados-leyes, a los que adoptan reglas o normas de Derecho en una materia común: unificación de Derecho Internacional Privado o declaración de derechos individuales.(10)

3.4 **RATIFICACION:** Es la aprobación de un acto ajeno relacionado con derechos propios.

Se entiende por RATIFICACION, según La Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, el acto internacional así denominado por el cual un estado hace constar en el ámbito internacional su consentimiento en obligarse por un tratado

(10) Ossorio Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales, págs. 763.

(11) La Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.

(11).

Según nuestra Constitución Política de la República en su artículo 183 inciso k), corresponde al Presidente de la República ratificar los tratados y convenios de carácter internacional previa aprobación por el Congreso de la República, posteriormente el ejecutivo lo devolverá al Congreso, para que se ordene su publicación y surta efecto como ley de la República (12).

(12) Constitución Política de la República de Guatemala.

CAPITULO II

LAS CONFERENCIAS MARITIMAS

1.- ANTECEDENTES HISTORICOS DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS:

Las conferencias Marítimas existen desde hace más de un siglo. La revolución industrial del siglo XIX trajo consigo la necesidad de un transporte marítimo internacional en líneas regulares y la sustitución gradual de veleros por vapores, los cuales al no verse tan afectados por las condiciones climáticas, permitieron establecer servicios de transporte marítimo regular con fechas de salida y llegada perfectamente predeterminables y predeterminadas. Una vez inaugurado el canal de Suez en 1,869 e instaladas las oportunas estaciones de suministro de carbón a lo largo de la ruta del lejano oriente, las compañías de vapores sintieron pronto la necesidad de establecer alguna forma de cartel que permitiera reducir la competencia entre ellas. Así nació en 1,875, la primera conferencia, que se estableció en la ruta entre el Reino Unido y Calcuta, la cual fue seguida por la (Far Eastern Freight Conference), "Libre conferencia del lejano Oriente". proliferando rápidamente el sistema, de modo que pronto se alcanzarían el centenar de conferencias de fletes operando en el tráfico marítimo regular. Las reticencias y recelos de los *embarcadores* contra este nuevo sistema de autoorganización

*Embarcadores, son los encargados de llevar la carga a su destino dentro del buque.

del tráfico marítimo de línea regular dió origen a una ^{serie} ~~serie~~ de procesos judiciales durante la década 1,880-1,890, quedando al término del período finalmente establecida la legalidad de las conferencias marítimas. En la actualidad existen cientos de conferencias que realizan todos los tráficos marítimos importantes del mundo. (1)

2.- SU ORIGEN:

Las conferencias marítimas o agrupaciones de compañías de navegación que operan en determinadas rutas y tienen acuerdos para aplicar principalmente fletes uniformes existen desde hace casi un siglo.

La revolución Industrial del siglo XIX, produjo la necesidad de un transporte marítimo internacional en las líneas regulares y la sustitución poco a poco de veleros por vapores que al no estar afectados por las condiciones climatológicas, permitían establecer servicios regulares.

La apertura del canal de Suez en 1,869, provocó una gran competencia en las rutas del transporte marítimo con el Lejano Oriente, e hizo que los navieros estuvieran obligados a eliminar la competencia de precios con el fin de establecer servicios eficientes.

La primera conferencia se constituyó en 1,875 en la ruta Reino Unido. (Calcuta).(2)

3.- SU FUNCION:

- (1)Folleto del Inst.U. de Administración ICADE, p. 116-1,995.
 (2)García Gabaldón José Luis, "El Progreso hacia una política comunitaria sobre transporte marítimo", págs.135,138.

Su principal función es prestar sus servicios en una, determinada ruta con la regularidad y frecuencia que precise los usuarios para trasportar sus mercancías y con buques que se ajusten a muy diversas necesidades.

A diferencia de un buque Tramp, que es un buque sin línea fija o regular,(3) el buque de línea regular tiene que dar servicios a usuarios que transporten pequeñas cantidades con cierta frecuencia o cuyas mercancías no sean suficientes para llenar un buque.

Una compañía de línea regular tiene que servir a los comerciantes que deseen comprar o vender grandes o pequeñas cantidades, ofreciéndoles la seguridad de que dispondrán de servicios de transporte marítimo. Ha de proporcionar espacio adecuado para transportar un surtido variado de cargas, estos buques son conocidos en Guatemala como buques multipropósitos, o de carga general que son los que regularmente son atendidos en los Puertos de nuestra república, pero que no necesariamente son de línea regular.

En algunas rutas las compañías de línea regular tienen la obligación de porteador público, esta persona es la que se dedica a transportar mercancías de manera regular y esta dispuesto a efectuar ese transporte por cuenta de todo aquel que lo desee, comúnmente al decir porteador público significa que un buque se va a anunciar antes de su zarpe para que los consignatarios sepan del viaje.(4)

(3) Folleto, Curso Básico Operativo Portuario, TRAIMAR 1,995 pág.16
(4) Folleto, Aspectos Legales sobre Operaciones Marítimas, TRAINMAR 1,996.pág.36.

después de un segundo periodo (periodo de espera), de ~~igual~~ ^{igual} duración que el periodo de transporte y consecutivo a él.

6.1.2 DOBLE TARIFA: Se trata de ofrecer fletes más bajos si firman un contrato comprometiéndose a utilizar exclusivamente los servicios de la conferencia.

Conforme a este sistema, la tarifa prescribe los fletes para los que firman contratos de lealtad. Este sistema se emplea fundamentalmente en las rutas exteriores de los Estados Unidos de América.

6.2 REBAJA INMEDIATA:

Se establece en la tarifa un flete para cada producto y se especifica una rebaja sobre esos fletes para los usuarios que hayan hecho un contrato.

En el tráfico de los Estados Unidos con el exterior está prohibido el sistema de rebaja diferida y los fletes contractuales y no contractuales deben prescribirse en la tarifa de las conferencias.

6.3 BUQUE DE LUCHA:

Consiste en ofertar el transporte a precios inferiores a los costes mediante el empleo de "buques de lucha".

Estos buques tienen salida al mismo tiempo y en las mismas zonas donde actúan sus competidores externos para boicotear su actividad.

6.4. CONFERENCIA CERRADA:

Por lo general, siempre que se constituye una nueva conferencia, todas las líneas de navegación que estaban ya operando en la ruta de que se trate entran a formar parte de

ella.

Para que se admita a una nueva línea se requiere la aprobación de los miembros de la conferencia. Esto es lo que se entiende por Conferencias cerrada.(7)

7.-

OBJETIVOS:

- a) Facilitar la expansión ordenada del comercio marítimo mundial
- b) Promover el desarrollo de servicios marítimos regulares eficaces que permitan atender las necesidades de cada tráfico;
- c) Garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de los servicios del transporte marítimo y los intereses de los usuarios de tales servicios.(8)

8.-

CARACTERISTICAS:

Vista la dificultad de establecer una definición unitaria de las conferencias y teniendo en cuenta que no existe un tipo uniforme de estas, podemos decir que todas ellas tienen muchas características en común, que pueden ser las siguientes:

- a.- Se trata de uniones contractuales entre empresas independientes de navegación.
- b.-Carácter Internacional.
- c.-Tienen una gran simplicidad y flexibilidad en su organización.
- d.-Buscan la limitación de la competencia interna y la supresión de la externa.
- e.-Se refieren a servicios de línea regular.

(7) García Gabaldón José Luis. "Las Conferencias Marítimas y el Derecho de la competencia". Tomos II.

(8) Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. (Resumen).

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

f.-Afectan al transporte de mercancías y no de pasajeros (9).

9.-

PRINCIPIOS GENERALES:

- a) Que las prácticas de las conferencias no deben entrañar discriminación alguna contra los navieros, los usuarios o el comercio exterior de ningún país.
- b) 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.
- c) 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.

Para el logro de sus objetivos, y de acuerdo con sus principios, el Código entre otras cosas, regula las relaciones entre las compañías navieras miembros de conferencias, en particular los derechos de las compañías navieras nacionales a ser miembros de las conferencias que sirven el comercio exterior de su país.

En los casos en que la conferencia aplique un acuerdo de distribución del tráfico (o, en su defecto, existan acuerdos sobre escalas, salidas, o sobre cualquier otra forma de distribución de la carga transportada por los buques explotados por las navieras conferenciadas) el grupo de compañías navieras nacionales de cada uno de los dos países extremos del tráfico tendrá, según las prescripciones del Código, igual derecho a participar en los fletes

(9) Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. (Resumen).

y en el volumen del tráfico generado por el comercio exterior entre esos dos países y atendidos por la conferencia. Cuando existan compañías navieras de terceros países, tendrá derecho a adquirir también una participación importante. Teniendo en cuenta que el criterio principal es el de común acuerdo de todas las compañías miembros sobre cualquiera de los porcentajes de reparto.

Cuando no existiera ningún acuerdo cualquiera de los grupos podrán exigir el establecimiento de tales acuerdos de modo que se logre el Sistema de reparto

Por otra parte el Código enuncia normas para el establecimiento de diversos tipos de acuerdos de distribución del tráfico en el marco de las conferencias, así como el régimen interno de éstas.

También regula las relaciones entre usuarios y conferencias al establecer principios equitativos de aplicación de los acuerdos de lealtad, así como el enunciar que las conferencias están obligadas a celebrar consultas con los usuarios y sus organizaciones representativas sobre cuestiones de interés para éstos últimos, tales como los cambios en las tarifas de flete, los acuerdos de lealtad, la imposición de recargos.

Con el objeto de velar por el buen funcionamiento de este nuevo sistema de reglamentación internacional, el código establece un mecanismo para la solución de las controversias basado en la conciliación obligatoria. A estos efectos contiene normas detalladas sobre su funcionamiento, incluyendo, en un anexo, un Reglamento modelo para la conciliación internacional obligatoria.

Se trata en suma de un instrumento muy complejo que viene a

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca

regular, por primera vez y de manera bastante completa, el tráfico de las conferencias en un plano internacional y multilateral general. (10)

(10) Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. (Resumen).

CAPITULO III

CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS

MARITIMAS:

1.-FIRMA RATIFICACION, ACEPTACION, APROBACION Y ADHESION

1.- La firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión de la convención a la que nos referimos estuvo abierta a la firma desde el 1o. de julio de 1,974 hasta el 30 de junio de 1,975, inclusive en la Sede de las Naciones Unidas y posteriormente seguiría abierta a la adhesión. Así lo indica, y además da derecho a todos los Estados a adquirir la calidad de Parte Contratante mediante:

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

La ratificación aceptación, aprobación o adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento al efecto en poder del depositario. (el depositario es el Secretario General de las Naciones Unidas. (1)

2.-ENTRADA EN VIGOR

El sistema de entrada en vigor (arto.49): La presente Convención entrará en vigor seis meses después de la fecha en

(1) Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

que al menos 24 estados cuyo tonelaje represente en conjunto como mínimo el 25% del tonelaje mundial, hayan llegado a partes contratantes en ella. A los efectos del present artículo, se considerará que el tonelaje es el que figura e Lloyd Register of Shipping, Statistic Tables 1,973 cuadro 2 World fleets Analysis by Principal types, en lo que respect a los buques de la carga general (incluidos los buques c carga pasajes) y los buques portacontenedores (completament celulares), excluida la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas Estaunidenses y algunas Canadienses .

El porcentaje a que se refiere el párrafo anterior se alcanz con la adhesión de la República Federal de Alemania y Holand el 6 de abril de 1,983, empezó entonces a funcionar e mecanismo de entrada en vigor a los seis meses, es decir el de octubre de 1,983.

Además de todo esto, el arto. 47 relativo a la aplicación determina la necesidad de que los Estados parte adopte medidas legislativas para la aplicación de la Convención a te efecto se apuntan 2 soluciones.

- a) Asumirlo en su redacción
- b) Establecer legislación nacional especifica que cumpla co sus funciones.

Para analizar el status del Código se ha de hacer una puntualizaciones previas, partiendo de las consecuencias negativa derivadas de la tardanza de su entrada en vigor tales como lo radicales cambios producidos en el comercio mundial con l

aparición de nuevas rutas y el reforzamiento inesperado de otras, a disminución de algunas ya existentes, los avances tecnológicos en el proceso de containerización, la implantación del transporte multimodal en la casi totalidad del mercado, el surgimiento de los operadores de transporte.

El Código de Conducta contiene una provisión para convocar a los cinco años de su entrada en vigor, una conferencia de revisión. Esta conferencia se celebró con muchas trabas y con unos resultados poco satisfactorios debido, en gran medida a las posturas encontradas de los países desarrollados y los países en desarrollo. Estos planteamientos enfrentados resultaron ser más de orden comercial que político.

Los países en desarrollo plantearon la inclusión de los consorcios en el Código y también de las líneas no conferenciadas, además de defender la venta de los derechos de carga de los países propietarios de marina mercante. Por contra, los países desarrollados mostraron una postura firme en cuanto a la exclusión de las líneas no conferenciadas. No se duda de la vigencia del Código pero adaptado y moldeado a la nueva situación del Sector Marítimo. La solución aportada en la conferencia de revisión última respecto a la venta de los derechos de carga por aquellos países sin flota mercante propia se puede concretar en:

Creación de NVOCC (Non vessels operators carriers) Operadores de buques no portadoras (ejemplo buque portaaviones),

Prácticas de Slot Chartering (Flete de espacios de buques portacontenedores).

Utilización de servicios feeder y

-cooperación regional. (2)

3.-

ESTRUCTURA:

Se trata de un texto compuesto de 54 artículos y que es estructurado en 6 capítulos, divididos en dos partes (primera de 5 capítulos y la segunda en uno) a los que hay q añadir las cláusulas finales.

CAPITULO I: Las definiciones de "conferencia Marítima", "compañía naviera nacional", "compañía naviera de un tercer país", "usuario", "organización de usuarios", "mercancías transportadas por conferencia", "autoridad competente", "flete de promoción", "flete especial".

CAPITULO II: (art. 1 al 6) Se dedica a las relaciones entre las compañías miembros de las conferencias, la participación en el tráfico, los procedimientos de adopción de decisiones y sanciones, el régimen interno y los acuerdos de conferencia.

CAPITULO III: (Artos. 7 al 11) Incluye normas sobre los acuerdos de lealtad, las dispensas de tales acuerdos el acceso a las tarifas y condiciones y/o reglamentos conexos los informes anuales y los mecanismos de celebración de consultas.

CAPITULO IV: (artos 12 al 17) Dedicado a los fletes e incluye criterios para la determinación de los fletes, las tarifas de las conferencias y su clasificación, los aumentos generales de los fletes, los fletes de promoción, los recargos y la modificación de los tipos de cambio de las monedas.

CAPITULO V: (ARTOS. 18 AL 22) Se recoge la prohibición de buques de guerra, la adecuación de los servicios, el establecimiento de

(2)Vigil, Ricardo. "La vigencia del Código de Conducta de la UNCTAD para las Conferencias Marítimas".

oficina central de la conferencia en un país a cuyo tráfico presta servicios y oficinas de representación en todas los países en que presten servicios y el ajuste al código del contenido de los acuerdos de conferencia de participación en el tráfico y de lealtad.

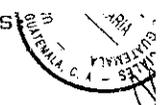
CAPITULO VI: (artos. 23 al 46) Se desarrollan las disposiciones y mecanismos para la solución de las controversias que puedan surgir en la aplicación del Código. Este capítulo se divide en un primer grupo de artículos dedicado a las disposiciones generales (artos. 23 al 27), en un segundo grupo que se refiere a la conciliación internacional obligatoria (artos. 28 al 45) que se complementa con un reglamento modelo para la conciliación internacional obligatoria (artos. 28 al 45), que se complementa con un reglamento modelo para la conciliación internacional obligatoria, incluido como anexo y compuesto por 13 reglas y un artículo relativo al mecanismo institucional, cláusulas finales (artos. 47 al 54), dedicado a la necesidad de adopción de legislación nacional para la aplicación del código, la firma, ratificación, aceptación aprobación y adhesión, la entrada en vigor, su denuncia, la introducción de enmiendas, la celebración de una conferencia de revisión, la función del depositario, los textos auténticos y su depósito.

En un segundo anexo del Acta final se incluyen tres resoluciones relativas a la conclusión de los trabajos de la conferencia, las compañías navieras no miembros de una conferencia y a la conciliación local.(3)

(3) Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas (Resumen).

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUA...
 3

4.-RELACIONES DE LAS CONFERENCIAS CON LOS USUARIOS
 ESPECIAL REFERENCIA A LOS ACUERDOS DE FIDELIDAD.



El código busca el equilibrio entre los intereses de las conferencias y de los usuarios.

El arto. 11 establece un sistema de consulta.

el arto. 9 un sistema de información mediante el acceso a las tarifas y condiciones y / o reglamentos conexos.

El arto. 10 la entrega de informes anuales sobre las actividades de la conferencia.

El arto. 7 legitima a establecer y mantener con los usuarios acuerdos de fidelidad que puedan llegar al 100%. Los acuerdos deben contener:

- a) La lista de cargas excluidas del acuerdo.
- b) Las condiciones en que otras cargas no excluidas expresamente puedan considerarse también descartadas.
- c) El método de resolución de controversias.
- d) La cláusula relativa a la extinción del acuerdo de fidelidad a petición de cualquiera de las partes sin sanción, tras un plazo de notificación previamente convenido.
- e) Las condiciones para la concesión de dispensas. (4)

5.- APLICACION DEL CODIGO DE CONDUCTA

Inicialmente el Código de Conducta satisfizo los intereses de los países en desarrollo pero los deseos de estos de tener una importante presencia en el transporte marítimo se vieron truncados por la disminución del volumen total de mercancía transportada que produjo un exceso de capacidad de la flota mercante a nivel

(4) Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. (Resumen).

ndial.

Todo lo dicho produjo una disminución de la participación de las navieras pertenecientes a las conferencias en el volumen de arcaderías porteadas en beneficio de las compañías independientes.

Los países en desarrollo reaccionaron en unos casos en la extensión del sistema de participación en el tráfico y en la carga solo al Transporte regular no conferenciado sino también a los servicios irregulares y de graneles. En otros casos reaccionaría, manteniendo el sistema de reserva de cargamentos.

6.- CONFERENCIAS DE REVISION

En el artículo 52.1 el Código de Conducta prevé, que el secretario General de las Naciones Unidas convocará una conferencia de revisión cinco años después de la entrada en vigor de la convención.

Esta conferencia se celebró en Ginebra entre los días 27 de octubre y 18 de noviembre de 1,988 pero no se logró aprobar ni lo más elemental por lo que el convocante reanudó la conferencia de revisión entre los días 21 de mayo y 7 de junio de 1,991.

Cuando se aprobó la convención, el tráfico marítimo conferenciado de 1,991 era muy distinto al de 1,974 como lo demuestran las siguientes razones:

Las conferencias habían dejado de controlar el tráfico marítimo en favor de las compañías independientes y de los consorcios.

La masiva utilización de contenedores había modificado su comportamiento ya que eran necesarios nuevos buques, nuevas técnicas de tarificación, multimodalismo, servicios alrededor del mundo.

-Tanto la comunidad Europea como los Estados Unidos han promovido normativos nuevos, en especial los reglamentos comunitarios y el Shipping Act norteamericana de 1,984. (5)

(5) García Gabaldón José Luis, "El Progreso hacia una Política Comunitaria sobre transporte marítimo".

CAPITULO IV

MARCO JURIDICO INTERNACIONAL DEL TRAFICO MARITIMO CONFERENCIADO CON
PAISES DE MAYOR EXPERIENCIA EN TRANSPORTE MARITIMO.

1.- LA REGLAMENTACION DE LAS CONFERENCIAS DE FLETES

No obstante, teniendo en cuenta que las conferencias marítimas constituyen auténticos carteles económicos modulares de la competencia exterior, y que como tales poseen una cierta facultad para regular las condiciones en que puedan operar los servicios de líneas regulares en una determinada ruta, las reticencias despertadas desde antiguo nunca desaparecieron totalmente, de modo que desde unas u otras esferas de intereses siempre ha existido quejas contra el sistema, acompañadas frecuentemente de acusaciones de ejercicio de poder o más o menos monopolístico por parte de las conferencias solicitándose su regulación en función de los intereses públicos. En efecto, no hay que olvidar que, a través del mecanismo de las conferencias, las decisiones sobre las reglas de comportamiento de las compañías que explotan líneas marítimas regulares, se concentran en gran medida, en manos de empresas privadas.

La protección de la economía nacional contra los posibles efectos perjudiciales de agrupaciones de Empresas constituidas con el fin de regular los mercados suele ser objeto de la legislación sobre prácticas comerciales restrictivas.

Tal legislación va dirigida contra dos tipos de prácticas

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

principales: la fijación de precios y la conclusión de otros acuerdos que influyen desfavorablemente en el régimen de la competencia. Históricamente las Empresas Navieras han estado sometidas a pocas restricciones en la mayoría de los países desarrollados de economía de mercado; incluso cuando han representado de hecho un monopolio debido ello a la amplia aceptación en éstos países de la doctrina de la libertad de contratación con la consiguiente renuncia de los tribunales a hacer extensiva la esfera del "Orden Público" al control de las prácticas de las conferencias. Con todo, un número reducido de países (entre ellos EE.UU. de América país tradicionalmente caracterizado por el fuerte lobby con que cuentan los intereses cargadores), fueron promulgando leyes y reglamentando oficialmente las prácticas de las conferencias. Ello sólo ha ocurrido, merced a la constante presión ejercida por las asociaciones de usuarios y por la opinión pública para poner coto a prácticas que podían considerarse restrictivas del comercio.

Pero, por su propia naturaleza el transporte marítimo trasciende las fronteras nacionales cada vez que un buque que enarbola el pabellón de un determinado país abandona su mar Territorial. Las mercancías importadas por un país representan las exportaciones de otro país, suscitándose siempre problemas de aplicación extraterritorial de las legislaciones nacionales ya que toda reglamentación que aplique un Estado a las empresas de transporte marítimo que toquen sus costas afecta necesariamente al comercio y al

transporte marítimo de los otros estados con los que ~~comercia~~ . Fueron estas evidentes implicaciones internacionales las que finalmente determinaron la necesidad de la reglamentación supranacional del régimen de las conferencias. De una parte, como veremos más adelante con algún detalle surgió la voz de los países en desarrollo en el seno de las Naciones Unidas. De otra, y casi simultáneamente, a raíz de la publicación del informe Rochdale, los países desarrollados de Economía de Mercado pertenecientes al denominado *Grupo Consultivo Internacional de Transporte Marítimo*, se reunieron a nivel ministerial en Tokyo en febrero de 1,971 aprobándose en tal ocasión una serie de decisiones sobre la materia. (El informe Rochdale fué el resultado de un estudio sobre la industria de los transportes marítimos que, encargado por el Gobierno Británico en 1,967, se efectuó bajo la dirección del Vizconde Rochdale.

Como consecuencia de las decisiones adoptadas en Tokyo arreciaron las críticas hacia las conferencias marítimas. Dichas críticas tenían una triple procedencia: Las autoridades gubernamentales, las organizaciones de usuarios del transporte marítimo y las compañías navieras de los países en desarrollo. (Que no participaban debidamente en las conferencias). Las compañías navieras nacionales de Europa y del Japón (agrupadas en el consejo de Asociaciones nacionales Europeas y japonesas de Armadores (CENSA), respondieron a tales críticas formulando en 1,971, en consulta con los consejos nacionales de usuarios de Europa y basándose en las

directrices establecidas por sus gobiernos un código de prácticas de las conferencias marítimas, que vino a ser conocido como el Código Censa y que fué visto con buenos ojos por las autoridades marítimas de los gobiernos de los países en desarrollo determinó su inoperatividad al tiempo que impulsó los trabajos de la UNCTAD, conducentes a la aprobación de la primera reglamentación internacional con valor jurídico: La convención de las Naciones Unidas sobre un código de Conducta de las Conferencias Marítimas hoy día vigente .

2.- REGLAMENTACIONES PUBLICAS

La Reglamentación Pública de las Conferencias:

Como ya hemos visto, cabe dividir las conferencias existentes en las diversas rutas entre las de reglamentación propia o privada y las de reglamentación pública. Mientras que la finalidad del régimen de reglamentación privada es mantener la integridad de la conferencia en su conjunto, y especialmente contra la competencia exterior, el objeto de las de reglamentación pública es tratar de garantizar que las prácticas de las conferencias no obren en menoscabo del interés público o general.

3.- REGLAMENTACIONES NACIONALES:

Un estudio de la UNCTAD , pone de manifiesto que, a la vista de la escasa jurisprudencia existente, es imposible presentar una descripción detallada de la situación que reina en la mayoría de los países en que operan conferencias de reglamentación pública. Una comparación general pone de

manifiesto considerables variaciones en la manera en que los distintos países reglamentan las conferencias marítimas internacionales, tanto en lo que se refiere al alcance de la reglamentación como al modo en que se aplica. A pesar de ello el referido estudio efectúa un análisis comparado, distinguiendo entre sistemas nacionales de "reglamentación total" y de "reglamentación parcial".

4.- REGLAMENTACION TOTAL DE ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Parece que el único caso de control verdaderamente exhaustivo de las conferencias marítimas por la legislación nacional es el de los Estados Unidos de América. El régimen data de la Ley de 1,916, sobre transporte marítimo (shippin Act) modificada en 1,961 y sustituida por la Shipping Act de 1,984 que contiene el régimen actualmente vigente. Sobre el sistema de la Ley de 1,916.

La legislación que rige las conferencias marítimas en ese país se funda en los siguientes principios básicos:

- a) Exención de las conferencias marítimas de la legislación antitrust, con sujeción a ciertas condiciones.
- b) Reglamentación oficial de las prácticas de las conferencias tanto la ley de 1,916, resultado de los estudios de la Comisión Alexander, como sus enmiendas de 1,961, resultado de los estudios de las Comisiones Bonner y Celler, y la nueva ley de 1,984, se basaba en la premisa de que el interés público nacional exige la protección directa de los usuarios mediante disposiciones legales específicas.
- c) Legitimación de los contratos con doble tarifa para proteger a

los exportadores e importadores mediante algunas restricciones obligatorias sobre las estipulaciones y condiciones de esos contratos.

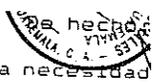
d) Ilegalidad de los acuerdos de lealtad y de los descuentos diferidos. La ley considera delictivo que un transportista público (en el sentido anglosajón del término Common Carrier) pague o convenga en pagar una bonificación diferida.

e) Las conferencias que operen de EE.UU. deben hacerlo en régimen de conferencias abiertas. La ley exige que los acuerdos de conferencias estipulen condiciones razonables y equitativas para el ingreso de los miembros.

f) Publicidad registral del régimen de establecimiento, aplicación y revisión de tarifas, con posibilidad de rechazo en caso de que se estime indebidamente alta o baja de modo que pueda resultar perjudicial para el comercio de los Estados Unidos. La ley dispone que las conferencias presenten ante la FMC, y tengan a disposición del público, tarifas que indiquen los fletes, recargos, etc. Existen ciertos plazos legales para que nuevas tarifas o condiciones pueden entrar en vigor desde la fecha de su presentación.

g) Amplios poderes normativos y de control para un órgano especial, la Comisión Marítima Federal (Federal Maritime Commission FMC).

Además de los anteriores principios, el régimen de la legislación norteamericana sobre conferencias se articula de un modo que, ya desde 1916, ha chocado en determinados aspectos con la concepción que respecto a la reglamentación de las conferencias han mantenido y mantienen los gobiernos de

otros países desarrollados de Economía de Mercado. 

la creación y el mantenimiento del CSG responde a la necesidad de oponer a los Estados Unidos un interlocutor conjunto que vele por lo intereses de los referidos países.

Así, la tramitación de la nueva (Shipping Act) de 1,984, originó que el CSG se dirigiese al Gobierno de los Estados Unidos para manifestarle las diferencias de concepción respecto a una serie de cuestiones, entre las que figuraban las siguientes: 1) Las conferencias deberían de tener la posibilidad de ser cerradas, decidiendo ellas mismas sobre nuevas admisiones, con tal que los outsiders, no se vieran impedidos para competir en el tráfico; 2) Licitud de los acuerdos de lealtad, siempre que se sometían a un cierto control; 3) Las tarifas deben ser fijadas libremente por las conferencias y, en ningún caso imperativamente por el Estado; 4) Se debe permitir a las organizaciones de usuarios que celebren consultas con las conferencias en los asuntos que conciernen a sus miembros; 5) El ámbito de aplicación de las leyes nacionales de un país debe constreñirse al tráfico que afecta a los puertos de dicho país sin que otorgue jurisdicción extraterritorial que afecte a tráficos oceánicos entre terceros Estados (la Ley de 1,984 Section 13 (b) (5), permite a la FMC, con posibilidad de veto por el Presidente de los Estados Unidos, actuar contra un Gobierno extranjero o contra una compañía marítima que impida indebidamente el acceso a los buques norteamericanos a los tráficos entre puertos extranjeros).

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

5.-

REGLAMENTACIONES PARCIALES

Las que denominamos reglamentaciones parciales abordan la regulación de determinados aspectos de las conferencias revistiendo muy diversas formas. Así a veces se dispone que los acuerdos de conferencias sean aprobados por un organismo oficial, o se exige coactivamente una determinada participación de las compañías nacionales en el tráfico conferenciado que toca puertos del país correspondiente. Otras veces se trata de leyes específicas que tienen por objeto exceptuar de la legislación nacional general Antitrust al régimen de las conferencias marítimas o a alguna o algunas de sus prácticas. En otros casos se encuentran reglamentos administrativos o leyes que establecen o regulan un consejo de usuarios o un organismo equivalente, así como los debidos procedimientos de consulta entre éstos y las conferencias.

La legislación basada fundamentalmente en el requisito de la aprobación de los acuerdos de conferencias por un organismo oficial y en asegurar una determinada participación en el tráfico de la conferencia para las compañías nacionales tiene su mejor ejemplo en las leyes de algunos países de América Latina, como Argentina o Brasil. Un ejemplo de exceptuación de ciertas prácticas de las conferencias de las disposiciones de las leyes (antitrust) lo tenemos en Canadá en la ley de Exención de las Conferencias Marítimas (Shipping Conference Exemption Act, de 7 de octubre de 1,970). En los países que no tienen legislación especial sobre e

transporte marítimo conferenciado pueden invocarse las leyes Antitrust para controlar las prácticas de las conferencias (así por ejemplo, en la RFA, art. 36 de la Ley relativa a las restricciones de la competencia de 27 de julio de 1,957). Este ha sido también el caso de España, como veremos más adelante. Tampoco es extraño encontrar legislaciones nacionales que enumeran prácticas de conferencia expresamente prohibidas (por ejemplo la Fair Trade Commission Notification) num.17 (1959), del Japón, prohíbe tarifas y condiciones discriminatorias para la admisión en una conferencia, establece un control de las codificaciones contractuales, pone término a los contratos de doble tarifa y regula las sanciones por deslealtad. Como caso en que se instituye un procedimiento de consulta entre las conferencias y los usuarios sobre asuntos de interés común, estipulándose alguna participación gubernamental, puede citarse, por ejemplo, las disposiciones relativas al transporte marítimo de la Ley Australiana 1956/67 de prácticas comerciales. En general, las diferentes formas de reglamentación pública nacional tienden a concentrarse en aspectos limitados, si bien importantes y con frecuencia fundamentales. Sin embargo, algunas cuestiones de interés por ejemplo, condiciones de admisión, límites máximos permisibles en las bonificaciones por lealtad, participación de las líneas nacionales en la conferencia, adecuación de la calidad de los servicios, necesidad de arbitraje imparcial de las controversias y la plena discusión y negociación con los

usuarios sobre los aumentos de fletes generales y las tarifas de promoción quedan frecuentemente fuera de las reglamentaciones nacionales. (sobre toda ésta materia Vide, Reglamentación de las conferencias marítimas UNCTAD, op. cit. párrs. 77-85.). (1)

6.-

REGLAMENTACION ESPAÑOLA:

Este país se inscribe dentro del grupo de los que no cuentan con una legislación marítima específica reguladora de las conferencias marítimas. En efecto, únicamente cabe citar al respecto el Real Decreto 720/1984 de ordenación del transporte marítimo regular. La referida norma se dirige a la ordenación económica del transporte marítimo prestado en régimen de línea regular por empresas navieras españolas debidamente inscritas en el registro administrativo de Empresas Marítimas establecido por Decreto 1494/1968, de 20 de junio.

De acuerdo con el real Decreto 720/1,984 los servicios de línea regular, bien sean de cabotaje () o internacional,() precisan de autorización administrativa previa para su iniciación, quedando sujetos en su funcionamiento a determinados requisitos de publicidad, regularidad y estabilidad, so pena de que la administración pueda impedirles continuar. Es evidente que dicho régimen es aplicable a todo servicio marítimo de línea regular, discorra o no en el seno de una conferencia con tal que de que aquel sea prestado por

(1) Folleto del Insituto Universitario de Administración de Empresas ICADE, sobre Transporte Marítimo y Derecho Marítimo.

una empresa naviera española. Pero obsérvese que la reglamentación establecida se limita a las líneas servidas por las Empresas Españolas sin que de ningún modo alcance al régimen de las compañías extranjeras conferenciadas que realizan tráfico con España, las cuales carecen de regulación en esta norma.

Ha sido en cambio desde la perspectiva de la legislación general de la competencia, desde donde nuestra doctrina se ha ocupado del tema de las conferencias marítimas. Así el profesor GONDRA ha sostenido que los acuerdos de conferencias caen en principio bajo la sanción de la prohibición decretada por el arto. 1 núm. 1 de la Ley 110/63 de 20 de julio sobre represión de prácticas restrictivas de la competencia siempre que tengan por objeto o produzcan el efecto de limitar la competencia en todo o en parte del mercado nacional. Sin embargo opinaba dicho autor que las conferencias podrán incluirse en la categoría de las 'prácticas exceptuables, prevista en el artículo 5o. de la Ley, en cuanto contribuyen a mejorar la producción o la distribución de bienes y servicios y a promover el progreso técnico económico. En suma, concluye Gondra, en nuestro Derecho Positivo, el hecho de que el acuerdo o las prácticas restrictivas posibilite la adquisición por parte de las empresas cartelizadas de una posición de dominio en el tráfico o mercado no es obstáculo a la exceptuabilidad de la misma. Semejante posición doctrinal ha sido en la práctica confirmada por nuestro tribunal de Defensa de la Competencia en una

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

interesante Sentencia que se ocupa de las conferencias de fletes, (caso, Euroflot contra Ybarra y Cia, S.A.) Sentencia de 2 de diciembre de 1.983 ICE, núm. 1918, 5 de enero de 1.984). De la referida Sentencia es posible concluir:

a) La pertenencia de una empresa naviera a una conferencia de fletes que sirve al tráfico nacional constituye una práctica prohibida por los artículos 1o. y 3o. a) de la Ley 110/1963 de represión de prácticas restrictivas de la competencia.

b) No obstante, dicha práctica es exceptuable, de acuerdo con el artículo 5o. de la misma Ley, debiendo inscribirse toda práctica de este tipo en el Registro Definitivo de Prácticas Exeptuales.

c) Las excepciones inscritas deben limitarse en el tiempo, pues no deben perdurar más que hasta que se dicten normas del rango legal necesario que regulen la actividad de las conferencias, pues según dice la Sentencia, un día u otro y en un plazo que no se prevé lejano, bien por la vía del Código UNCTAD, bien por Reglamento CEE, se establecerán normas que evidentemente habrán de resultar aplicables a nuestro país si se adhiere a ellas, en cuyo momento la duración condiciones y circunstancias de esa excepción habrán de ser adaptadas al nuevo ordenamiento que se elabore. (2)

7.-

LA REGLAMENTACION INTERNACIONAL:

En éste apartado nos ocupamos de la reglamentación

(2) Velilla Ignacio, "La Política Comunitaria en el Transporte Marítimo y sus repercusiones en España".

pública internacional establecida convencionalmente con la
pretensión de implantación universal: la Convención de las
Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las
conferencias marítimas.

8.- POSICIONES ANTE EL CODIGO:

La misma historia de la gestación del Código determinó un
enfrentamiento dialéctico entre los diversos grupos en que se
integran los Estados en el seno de la UNCTAD.

Así el código, que nace bajo el impulso político
continuado de los países en desarrollo, satisfizo ciertamente
a éstos desde su aprobación. No hay que olvidar que al lado
de la concepción del Código como un instrumento normativo de
las conferencias marítimas, coexiste otra concepción del mismo
como un instrumento importante para el logro de una mayor
participación de éstos países en el transporte marítimo de
línea regular, de conformidad con el objetivo formulado en la
(Estrategia Internacional del Desarrollo para el tercer
decenio de las Naciones Unidas para el desarrollo). Es así
como los países en desarrollo vienen considerando el código
más como instrumento de promoción o de desarrollo que como
instrumento normativo dirigiéndose en la actualidad sus
aspiraciones a la extensión del sistema de participación en
los tráficos que aquel consagra a los servicios regulares no
conferenciados (outsiders) e incluso a los servicios
irregulares o tramp.

Los países socialistas de economía planificada, más por

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

razones de imagen política ante los países en desarrollo que por verdadero entusiasmo aceptaron la transacción que se materializó en el articulado del Código pero se muestran ahora contrarios a la eventual ampliación de sus disposiciones de reparto a tráficos no conferenciados. Finalmente, los países desarrollados de economía de mercado, integrados en el Comité de Transporte Marítimo de la OCDE, rechazaron en su conjunto y en un primer momento la fórmula de reparto del Código por entenderla contraria a los principios del ejercicio de una libre competencia en el mercado del transporte marítimo internacional.

Posteriormente se apreció una división dentro de éste grupo, de modo que mientras los Estados Unidos y otros países no comunitarios han continuado con su oposición radical al Código, el cual no piensa ratificar en ningún momento, según sus propias declaraciones, los países de la Comunidad Económica Europea y los nórdicos no comunitarios modificaron su postura y fueron paulatinamente ratificando el Código, si bien en el caso de los primeros necesariamente con las condiciones comunes previstas en el Reglamento (CEE) 954/79.

9.- LA POSICION DE LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA (CEE) O UNION EUROPEA:

Ante la necesidad de alcanzar cierta solución de compromiso con los países en desarrollo en el marco de sus respectivas políticas exteriores, algunos países occidentales, entre los que se contaban los comunitarios, fueron revisando su postura de oposición al Código.

La comisión (CEE) rechazó el Código en un principio por cuanto lo consideró en conflicto con principios establecidos en el Tratado de Roma, tales como la libre competencia en el mercado, el derecho de establecimiento y la no discriminación basada en el país de origen o destino de las mercancías embarcadas o en general, basada en la nacionalidad. Sin embargo posteriormente el Consejo (CEE), a propuesta de la Comisión, adoptó el Reglamento 954/79, que establece las condiciones de adhesión al Código por parte de los Estados miembros. Este reglamento (denominado Paquete de Bruselas) concilia el sistema de reparto de carga 40/40/20 de tráfico conferenciado de línea regular con el principio de no discriminación en la participación de comunitarios en base a su nacionalidad. En síntesis, su contenido es el siguiente:

- 1) Los estados miembros al ratificar el Código o al adherirse a él lo harán de conformidad con el Reglamento, lo que implica la formulación de unas reservas dirigidas a la no aplicabilidad de las disposiciones de reparto de tráfico entre los países de la CEE. Sin embargo la participación en los tráficos intracomunitarios (o comunitarios/OCDE) de las navieras de los terceros países, se regirá por la cuota que a las mismas otorga el Código esto es, hasta un 20 por 100 de tráfico conferenciado.
- 2) En los tráficos entre Europa y terceros países, se considera a los países comunitarios, en su conjunto, como una región a efectos del Código, de modo que se forma una especie de pool

en el que se incluyen todas las cuotas que corresponden a las compañías navieras comunitarias en su calidad de compañías nacionales redistribuyéndose al tráfico total entre todas ellas (y, sobre bases de reciprocidad, también entre otros países no comunitarios de la OCDE que operen en el mismo tráfico).

Para la redistribución entre compañías se deben de tomar en consideración una serie de criterios que formula el Reglamento, entre los que destacan los intereses de los cargadores cuyas cargas sean transportadas por la conferencia, el volumen de carga producido por cada Estado miembro y transportado por aquella, y las prestaciones anteriores de las compañías marítimas en el tráfico que compongan el pool (en este último criterio histórico ponía el énfasis: PINACHO VOLANO RIVADENEIRA JAVIER "España ante la ratificación del Código de Conducta para las Conferencias de Fletes de la UNCTAD Anuario de Derecho Marítimo V.I. 1,981 págs 369-376, quién en base al mismo defendía en su momento la oportunidad de que España ratificase la Convención sin reserva alguna y con anterioridad a su adhesión a la CEE).

Debe repararse en el hecho de que el Reglamento que comentamos no obliga expresamente a que los Estados miembros ratifiquen el Código sino que únicamente establece una condición para la ratificación. Si un estado decide libremente ratificar habrá de hacerse de conformidad con el propio Reglamento (V. Carbone, S.M. "La ripartizione e la disciplina del traffico marittimo internazionale: la soluzione delle N.U. e la ragione CEE

Diritto maritimo 1975 págs 552 y ss. y García Gaba ^{1980 J.C.}
 "El progreso hacia una política comunitaria sobre transporte
 marítimo" Anuario de Derecho Marítimo V. IV. págs 325-326).

El código con las reservas previstas en el Reglamento 954/79, ha sido ratificado hasta la fecha por todos los países marítimos comunitarios excepto Irlanda, Portugal, España Italia y Grecia.

10. CRISIS Y REVISIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL

Las fechas en las que se celebran la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas (12 de noviembre al 15 de diciembre de 1,973 y 11 de marzo al 6 de abril de 1,974) pertenecían al final de una época en la que el peso específico de las conferencias marítimas era muy grande dentro del subsector del transporte marítimo de líneas regulares internacionales.

De hecho, en las décadas anteriores a los años setenta las conferencias llegaron a monopolizar o a dominar la mayoría de los tráficos importantes de líneas regulares de navegación, eliminando o restringiendo seriamente la competencia interna o externa (Armadores independientes o Outsiders), y adoptando unilateralmente los niveles y condiciones de aplicación de las tarifas y demás condiciones del tráfico. Precisamente por ello, y en la medida en que a veces se ignoraban los legítimos intereses de los usuarios o se impedía arbitrariamente la participación de las compañías navieras nacionales de los países en desarrollo surgieron primero las reglamentaciones

nacionales y luego la reglamentación pública internacional que encarna el Código de Conducta. Pero el sistema de conferencias marítimas comenzó a perder cierta estabilidad ya en los años setenta, desacelerándose su protagonismo durante dicha década y en lo que va de la presente. En efecto, mientras anteriormente las líneas conferenciadas controlaban del 80 al 90 por 100 del tráfico como promedio general los armadores independientes fueron logrando abrirse paso alcanzando actualmente sus porcentajes de participación según los casos, el 50 por 100 o más de las mercancías transportadas en la ruta servida por la conferencia (V.: RINMAN, T. y BRODEFORS, R., Op cit p. 163) Así pues las conferencias no gozan ya de una posición absolutamente preponderante en muchos tráficos. La actual situación de sobredimensionamiento de la oferta de transporte marítimo ha favorecido la evolución de su papel, cuya mengua cabe pensar que posiblemente se mantenga a corto y mediano plazo máxime teniendo en cuenta que tienen además que hacer frente crecientemente a nuevas fuentes de competencia como los servicios puerta-puerta ofrecidos por los operadores de transporte multimodal. Igualmente se ha modificado el comportamiento de las propias conferencias. Así por ejemplo, se dice que las solicitudes de ingreso presentadas por las compañías marítimas nacionales raramente son rechazadas mientras que el principio de las consultas con los usuarios sobre distintas cuestiones, especialmente sobre las revisiones de tarifas, es algo ya

generalmente aceptado y practicado

Todo ello ha hecho que se haya sostenido que el Código ~~se~~ ha quedado desfasado por inadecuación a la nueva situación del mercado de las líneas marítimas regulares. Pero tal postura debe ser convenientemente matizada. En realidad puede argumentarse que la presente pérdida de importancia del sistema de las conferencias es algo coyuntural que viene dado por el sobredimensionamiento de la oferta y la depresión del mercado de fletes, sin que deba ser considerado como un fenómeno duradero. Incluso, se ha señalado que la pérdida de relevancia del poder de las conferencias pudiera ser atribuible, en alguna medida, a la propia existencia del Código de Conducta que habría suscitado temores de las conferencias de ser objeto de medidas de represalia por parte de los gobiernos (esta es la idea apuntada en UNCTAD, id).

Dejando de lado la polémica sobre las causas que han determinado el crecimiento progresivo de la presencia de los outsiders en todos los tráficos de línea regular, lo cierto es que los países en desarrollo han venido poniendo en tela de juicio la insuficiencia del Código como instrumento de promoción de sus flotas mercantes postulando consiguientemente la necesidad de proceder a su revisión. Es evidente que la incidencia de un sistema de distribución de la carga transportada por las conferencias resulta mucho menor si dicha carga supone el 80 o el 90 por 100 del tráfico que si, por el contrario, su proporción no alcanza el 50 por 100. No debe extrañar entonces que los países en desarrollo deseen una

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

modificación conducente a hacer más eficaz la participación de sus compañías marítimas nacionales en los tráficos de línea regular. Parece que el camino más sencillo para ello sería hacer aplicables las disposiciones de reparto contenidas en el Código, no sólo al tráfico conferenciado, sino también al servicio por los armadores independientes, es decir a todo el tráfico de línea regular.

Desde otra perspectiva, es un hecho que el sistema mundial de líneas regulares está cambiando y ese proceso de cambio dista mucho de haber finalizado. A la aparición de buques especializados Roll-on roll-off, portacontenedores portagabarras, han seguido los servicios al rededor del mundo que utilizan buques portacontenedores de más de 4.000 TEU (TEU Capacidad equivalente a un contenedor de 20 pies complementados por buques (Feeder) más pequeños que sirven las conexiones entre puertos principales y secundarios. Como resultado de esos cambios tecnológicos las estructuras organizativas de las operaciones de línea están evolucionando dentro y fuera de las conferencias. Están surgiendo nuevas economías de escala que suponen la sustitución de las compañías navieras tradicionales por consorcios de compañías navieras, distintos de las conferencias que ponen en común buques e intercambian arrendamientos de plazas por contenedores (slot Charters). La aplicación de nuevos principios en materia de transporte multimodal mediante cadenas integradas de transporte terrestre, marítimo e incluso aéreo y emisión de un único título o documento de transporte

multimodal se hacen cada vez más corrientes.

Estas nuevas realidades hacen desde luego aconsejable introducir algunas modificaciones en la vigente reglamentación internacional de las conferencias marítimas. Ello podría hacerse revisando el Código de Conducta, por ejemplo precisando su ámbito de aplicación en relación con los consorcios o con los transportes multimodales, definiendo claramente del papel que corresponde jugar a los gobiernos reexaminado el procedimiento de solución de controversias, aclarando los derechos de participación de las distintas compañías miembros de la conferencia cuando no exista tonelaje suficiente de ambos o de alguno de los grupos de compañías nacionales de los países extremos del tráfico etc. Existen sin duda bases para creer en la necesidad de introducir algunos cambios en el Código UNCTAD, aún considerándolo en su estricta faceta normativa de las conferencias marítimas.

Lo que no cabe sostener en ningún caso, es la oportunidad de la simple y llana supresión del Código como marco jurídico internacional del tráfico marítimo conferenciado, pues cualesquiera que sean los cambios estructurales del mercado del transporte marítimo regular que nos aguardan en el futuro, el diálogo que en aquel instrumento se articula entre usuarios y empresas de transporte y el papel que en el mismo se asigna a los gobiernos, tendrán siempre que continuar, aún cuando las conferencias tradicionales sean sustituidas por consorcios operadores de transporte multimodal o por ambos. Tampoco cabe concebir la renuncia de los países en desarrollo a un logro

para ellos importantísimo e irreversible: Los derechos de sus compañías nacionales a participar en los tráficos conferenciados que sirven su comercio exterior por lo que indudablemente subsistirá siempre la necesidad de reglamentar los principios de participación.

No cabe pues afirmar la existencia de una crisis de la reglamentación pública internacional de las conferencias marítimas, al menos si entendemos que tal reglamentación está constituida por la convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Sin que en cambio resulta bastante manifiesta la necesidad de su revisión.

Dicha necesidad es no obstante, como ya se ha dicho, sentida desde distintos intereses por los grupos de Estados de la comunidad Internacional. En efecto mientras los países desarrollados de economía de mercado y los de economía planificada circunscriben la necesidad de la revisión a los aspectos del funcionamiento de las conferencias y de clarificación del ámbito de aplicación del Código, los países en desarrollo, en cambio están preocupados por los aspectos relativos a los derechos de participación de sus compañías en los tráficos de línea regular, enfatizando consecuentemente en la concepción del Código como marco jurídico al servicio de la promoción de sus flotas.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 52 de la Convención, se ha convocado una Conferencia de Revisión que tiene previsto comenzar sus trabajos en Ginebra. Esta será la oportunidad para que los Estados hagan valer sus distintas concepciones y

finalmente alcancen una solución de compromiso sobre el marco
jurídico llamado a regir las conferencias en
internacional durante los próximos años.(3)



Folleto del Instituto Universitario de Administración y
acción de Empresas ICADE, sobre Transporte Marítimo y Derecho
ítimo, de la Universidad Pontificia de Comillas.

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Centro

CAPITULO V

DE LA APLICACION DE LA CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA EN GUATEMALA

ANTECEDENTES DE LA FIRMA DE LA CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS (1,974).

Las repúblicas americanas consideraron punto esencial para sus economías, el fomento y desarrollo de sus marinas mercantes, y vieron con simpatía la posibilidad de crear flotas mercantes integradas que los capacitaran para la negociación de un mismo nivel, con las grandes potencias navieras del mundo. Estas preocupaciones y esfuerzos se vieron cristalizados en parte al lograrse la aprobación del primer Código de Conducta Internacional con el nombre de "CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS". Documento que fué aprobado en Ginebra el 6 de abril de 1,974. 72 votos a favor y 7 en contra, registrándose 5 abstenciones. Guatemala y todos los países en desarrollo votaron a favor, al igual que países industrializados como Alemania Federal, Japón, España, Francia, Bélgica y Australia. Votaron en contra los Estados Unidos, Gran Bretaña, Suiza y los países Escandinavos, que son tradicionalmente potencias navieras especializadas en el tráfico marítimo de terceros países.*

Es interesante anotar que las naciones que aprobaron el

documento poseían un 56% de tonelaje de buques de cabotaje general y portacontenedores. Aquellos que votaron en contra tenían en conjunto el 22% de este tonelaje. Los países que abstuvieron, controlaban el 14%. Quedaría un 8% que correspondió a los países que no tuvieron participación en última conferencia de Ginebra. La necesidad de llegar a obtener este nuevo ordenamiento jurídico de transporte marítimo, tuvo su origen en los planteamientos, recomendaciones y exigencias esbozadas en los foros de UNCTA. Era necesario para los países en desarrollo controlar y ejercer al menos alguna influencia sobre las decisiones que en materia de fletes toman las conferencias marítimas, afectando las balanzas de pago y la posición competitiva de los productos agropecuarios en los mercados internacionales, así como el abastecimiento de repuestos y materiales vitales que comprometen la seguridad económica nacional. Con este código de Conducta se pretendió lograr una expansión ordenada y equilibrada del tráfico marítimo, promoviendo servicios regulares y mejorando la eficiencia de las empresas navieras. Otro de los objetivos es lograr una armonía entre las empresas armadoras de buques y los usuarios de sus servicios, por medio de consultas y un mecanismo de conciliación internacional obligatoria para el arreglo de las controversias que se pudieran originar.

La convención de este Código de Transporte Marítimo se encuentra abierta para su adhesión y firma en la sede de la

Naciones Unidas en Nueva York. Guatemala firmó este documento
 Constituye sin duda un gran adelanto de la actividad mercantil internacional. Es al mismo tiempo, una sólida base para el desarrollo. FLOMERCA apoyó firmemente la suscripción de esa convención de Código de Conducta al serle elevado en consulta el expediente respectivo por parte de las autoridades de los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Economía de Guatemala.(1)

VISION ACTUAL DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS EN GUATEMALA.

En la realización de la investigación del presente trabajo se pudo establecer que en 1,974-76 que fue la década en la cual Guatemala firmó "LA CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS", existía la Flota Mercante Centroamericana "FLOMERCA" administrada principalmente por Guatemala y que posteriormente tuviera una crisis económica y consecuentemente desapareciera por ser Empresa con muy poco apoyo promocional por parte de las autoridades.

Actualmente Guatemala no cuenta con buques mercantes propios, no pertenece a ninguna sociedad que explote buques mercantes, razón suficiente para no estar conferenciado, solo existen Agencias Navieras que son las Representantes de las líneas Navieras generalmente Americanas y Europeas.

De éstas líneas navieras algunas son de transporte regular entre las Agencias navieras que trabajan con buques de línea regular conferenciadas en el país podemos mencionar a las Martínez del Rosal Gabriel, "La Marina Mercante en Guatemala su historia y sus leyes",pág.4

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 Biblioteca Central

siguientes: Cia Holandesa de Comercio, Transoceanica, Transcontinental, y pertenecen a la Conferencia de Witas opera en el Norte de Europa y otras a la del Golfo de Mexico sin embargo los buques que van de y hacia los Estados Unidos rigen sus tarifas de acuerdo a lo que establece la Comisi Federal Marítima conocida como la "FMC", con sede Washington, de la que se tiene conocimiento es conferenciado, con ciertas reservas y modalidades a convencion

Durante la realización de las entrevistas se pu observar que el sentir general de la mayoría de Agenci Navieras es la falta de interes por operar con buques de lin regular conferenciados. Pues utilizan buques Conferenciado Charters Conferenciados y No Conferenciados, pero exponen q es debido a la posición en que se encuentran es decir "Representantes" que éstas decisiones son tomadas directamen por las líneas Navieras que operan. En cuanto a competencia que es un punto importante de discutir en és tema se pudo establecer que relativamente existe como describe a continuación pero que su control es internaciona

| | |
|-----------------|---------------------|
| COMPITEN | AGENCIA NAVIERA |
| LINEAS NAVIERAS | QUE LAS REPRESENTAN |

SAEBORD MARINE COIRSA

| | |
|--------------|---------------------------------------|
| HIPPING LINE | COMERCIAL ARIES |
| EARKS LINE | CENTRANS Y NAVECOM |
| ING OCEAN | ----- |
| ROWLEY | ----- |
| EA LAND | NAVECON |
| ED LLOYD | CIA HOLANDESA CONFERENCIA DE WITAS |
| REINSHLINE | TRANSCONTINENTAL CONFERENCIA DE WITAS |

De todo lo anterior podemos deducir que en Guatemala atracan buques conferenciados y No conferenciados pero que pertenecen a consorcios (o dan servicios multimodal) que aunque jurídicamente exista para las líneas navieras conferenciadas una "Convención Sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas", y para las líneas conferenciadas con ciertas reservas al Código, que ingresan al país un control por parte de la Comisión Federal Marítima FMC quién guarda Acuerdos con las líneas Conferenciadas para regular la tarifa de los fletes la realidad actual es la desigualdad de las tarifas de fletes tanto para los importadores como exportadores ya sean Guatemaltecos o no que movilizan carga por Puertos Guatemaltecos.

A través de toda la investigación realizada dá la impresión que las Conferencias Marítimas forman un Monopolio del cual únicamente las Líneas Navieras salen beneficiadas frustrandose con ésto los objetivos para lo cual fué creada y firmada "La Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas".

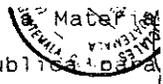
El Congreso de la República de Guatemala, al aprobar la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas lo vió desde el siguiente punto de vista y principalmente, Con respecto a las Personas: Naviero-Usuario; Garantizar el equilibrio entre los intereses de los grandes países navieros y la oportunidad de presionar convenios dentro y fuera de las conferencias en favor de las Empresas Navieras Guatemaltecas.

Debemos tomar en cuenta que en esa década de los '70 Guatemala era parte integrante de la Flota Mercante Centroamericana FLOMERCA flota que posteriormente desapareció. Guatemala en la actualidad no tiene flota mercante y las Navieras establecidas en el país son Agentes Representantes de Navieras Extranjeras.

Al parecer el ser parte Guatemala de una Convención de Conferencias Marítimas no tendría razón de ser pues no tiene buques mercantes para poder estar en el Rol de las Conferencias, sin embargo las miras de los países en Vías de Desarrollo como Guatemala, fueron reclamar la creación de sus propias flotas y la participación en el transporte marítimo de las mercancías que generan su comercio exterior.

Las pretensiones de la Convención se cumplen solamente jurídicamente en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de 1,974 que reconoce el principio de la distribución de la carga transportada por Vía Marítima. Guatemala ya no participó en la Revisión del Código porque ya no existía FLOMERCA. Mi posición ante la situación expuesta

es de invitar a las autoridades competentes en Marítima con el apoyo del Gobierno de la República realizar un estudio de factibilidad al momento de emprender una Empresa Naviera Nacional con buques específicamente Mercantes y con capitales guatemaltecos, y que el gobierno apoye a los empresarios en cuanto a orientación y capacitación así como dar prioridad a Empresas Nacionales en relación a los trámites legales que estos deban de realizar al momento de iniciar sus operaciones comerciales.



PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

CONCLUSIONES:

- .- Las conferencias marítimas son una concertación de líneas regulares de navegación que, como tales, atiende el servicio de una ruta determinada, con la frecuencia y regularidad que precisen los usuarios para transportar sus mercancías y aplican a esa ruta unos fletes uniformes, convenidos y estables para unos servicios cuya organización y condiciones de explotación han sido establecidas al efecto, tratando de evitar competencia exterior en la ruta de que se trate.

- .- El Código de Conducta de las Conferencias Marítimas es un cuerpo normativo por medio del cual se regula el comportamiento de las compañías que explotan líneas marítimas regulares, las relaciones entre las compañías navieras miembros de las conferencias, el establecimiento de los diversos tipos de acuerdos de tarifas de los fletes, las relaciones entre los usuarios y las compañías navieras, así como el mecanismo o procedimiento para la solución de las controversias que se presente entre las compañías navieras entre sí o entre estas y los usuarios.

- .- Las conferencias marítimas coexisten dentro de un conjunto de Acuerdos Bilaterales o Multilaterales que, tienen como objetivo principal reducir la competencia desleal en el mercado del Transporte Marítimo, así como lograr una expansión ordenada y equilibrada del tráfico marítimo, promoviendo servicios regulares y mejorando la eficiencia de las Empresas

Navieras. Objetivos con los cuales en las actualidad no se cumple.

- 4.- Entre algunas de las causas por las cuales no existe uniformidad en cuanto a la aplicación y estabilidad de las tarifas de los fletes en los servicios marítimos de importación y exportación en Guatemala, se puede señalar: el monopolio que se ejerce por las líneas navieras por medio de las conferencias marítimas, de lo cual únicamente ellas salen beneficiadas; que nuestro país no cuenta con buques mercantes propios ni pertenece a ninguna sociedad que explote el servicio de buques mercantes; los cambios tecnológicos y las modernas prácticas comerciales aplicadas en la actualidad.
- 5.- Existe un monopolio en las conferencias marítimas, razón por la cual están prohibidas en el ámbito de la Comunidad Económica Europea porque contravienen el Derecho a la Competencia.
- 6.- Flomerca (Flota Marina Mercante Centroamericana), fue la inspiración para que con fecha 15 de noviembre de 1,974 el Gobierno de Guatemala suscribiera, la convención sobre un código de conducta de las conferencias marítimas ratificándola el 19 de agosto de 1,975 y publicada el 23 de marzo de 1,976, con miras a; a) Motivar la creación de una flota mercante nacional, y b) Tener una participación en el transporte marítimo, convenio que en la actualidad no tiene razón de

existir, atendiendo a que Guatemala no tiene buques mercantes propios.

Las modernas prácticas comerciales como la aparición de buques especializados Roll on Roll Off, portacontenedores, portagabarras, han seguido los servicios alrededor del mundo que utilizan buques portacontenedores de más de 4,000 TEU: (TEU: Capacidad equivalente a un contenedor de 20 pies), complementados por buques (feeder), más pequeños que sirven las conexiones entre Puertos Principales y Secundarios de resultas de esos cambios tecnológicos las estructuras organizativas de las operaciones de línea están evolucionando dentro y fuera de las CONFERENCIAS lo que ha hecho que estas queden desfasadas e inoperantes jurídicamente a nivel internacional.

La falta de adecuación de las Conferencias Marítimas a las necesidades de la evolución del Transporte Marítimo o sea su modernización, ha hecho que el Código Actualmente no pueda lograr el objetivo para el cual fue creado.

En nuestro país no poseemos Marina Mercante, por lo que no podemos participar en alguna Conferencia Marítima a pesar de haber suscrito la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, pues ese hecho nos limita completamente a tener participación en el tráfico marítimo internacional, razón por la cual actualmente en Guatemala no puede aplicarse ni cumplirse dicha convención.

RECOMENDACIONES:

Que el Gobierno aproveche la oportunidad en el momento de ser invitado a una revisión de la "Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas", tomando una postura definida, para proponer se introduzca una modernización a la legislación ya existente.

Promover por parte del Gobierno la capacitación del Recurso Humano.

Se apoye a las autoridades competentes en la materia (Ministerio de Comunicaciones Transporte y Obras Públicas, Puertos Nacionales, Gremial de Navieros y entidades de apoyo), para incentivar la creación de una Marina Mercante Nacional.

Se fomente y flexibilice la legislación existente en materia de Comercio Marítimo con el objeto de atraer a buques mercantes nacionalizarse guatemaltecos.

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

BIBLIOGRAFIA:

1.-LIBROS TEXTOS Y REVISTAS:

1.- CONFERENCIAS DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE "EL SISTEMA DE CONFERENCIAS MARITIMAS".

2.- BUSINESS NEWS, REVISTA DE LA CAMARA DE COMERCIO No. 15 1,995.

3.- LARIOS OCHAITA, CARLOS

MANUAL DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO.

Colección Aula 2,000 Volumen 26 Editorial Universitaria
Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala.

4.- LA MARINA MERCANTE EN GUATEMALA SU HISTORIA Y SUS LEYES

MARTINEZ DEL ROSAL GABRIEL, Talleres Papelera Fuentes,
Guatemala 29 de junio de 1,974.

5.- ESTUDIO DEL DERECHO MARITIMO

ARROYO IGNACIO VOLUMENES I Y II

6.- CODIGO DE COMERCIO REAL DECRETO DEL 22 DE AGOSTO DE 1,985

7.- DERECHO MERCANTIL

JIMENEZ J. GUILLERMO.

8.- LA POLITICA COMUNITARIA EN EL TRANSPORTE MARITIMO Y SUS

REPERCUSIONES EN ESPAÑA

VELILLA IGNACIO

- 9.- EL PROGRESO HACIA UNA POLITICA COMUNITARIA SOBRE TRANSPORTI
MARITIMO

GARCIA GABALDON JOSE LUIS.

- 10.- CURSO BASICO OPERATIVO PORTUARIO
FOLLETO TRAINMAR 1,995 Guatemala.

- 11.- ASPECTO LEGALES SOBRE OPERACIONES MARITIMAS
FOLLETO TRAINMAR 1,996 Guatemala.

- 12.- LOS PRIVILEGIOS MARITIMOS.

GARCIA GABALDON, JOSE LUIS. Caracteristicas y Prelacion sobre
la Hipoteca Naval. 1995. Madrid España.

- 13.- EL SEQUESTRO DE NAVES EN EL DERECHO PROCESAL MARITIMO,
KOURUKLIS SAENZ ALEJANDRO BASILIO, 1a. Edición Junio de 1,99.
Editorial Mizrahi & Pujol S.A. Santa Fe de Bogotá. Colombia

- 14.- ENCICLOPEDIA MARITIMA, INSTITUTO MARITIMO ESPAÑOL 1,99.
Editorial I.G. Grupo Centro. S.A. Madrid España.

II. DICCIONARIOS:

- 1.- CABANELLAS GUILLERMO

DICCIONARIO DE DERECHO USUAE, Editorial Heliasta Buenos Aires

2.- OSSORIO MANUEL

DICCIONARIO DE CIENCIAS JURIDICAS POLITICAS Y SOCIALES.
Editorial Heliasta, Buenos Aires.

III. LEYES:

- 1.- CONSTITUCION POLITICA DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA
- 2.- CODIGO DE COMERCIO
- 3.- CODIGO DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO.
- 4.- CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS.
- 5.- DECRETO NUMERO 57-95 DEL CONGRESO DE LA REPUBLICA.

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

