

La suscrita Paola Beckford Navarro, mayor, casada una vez, Criminóloga, portadora de la cédula de identidad número 1-1212-0668 en mi condición de Secretaria de la Comisión para Promover la Competencia, según consta en el acta de la Sesión Ordinaria número 05-2021 celebrada a las catorce horas con veinticinco minutos, del cuatro de febrero de los dos mil veintiuno, procedo a comunicar la **OPINIÓN N° 012-2021, aprobada en la Sesión Ordinaria N.º 27-2021**, del quince de julio del dos mil veintiuno.

“(...)

OPINION-COPROCOM-012-2021
COMISIÓN PARA PROMOVER LA COMPETENCIA
DE LAS DOCE HORAS DEL QUINCE DE JULIO DEL DOS MIL VEINTIUNO.

Criterio en relación con la normativa que rige el Transporte Marítimo Internacional de Carga de Línea Regular en Costa Rica.

INTRODUCCIÓN

En el camino de adhesión a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) el país elaboró un plan de acción que abarca, entre otros temas, la adopción de instrumentos jurídicos de la organización. Uno de estos instrumentos jurídicos es el C (79)155/FINAL que se refiere a la “Recomendación del Consejo en Política de Competencia y Sectores Exceptuados o Regulados”.

Esta recomendación señala que los sectores económicos regulados por las autoridades públicas y que están total o parcialmente eximidos de las prácticas comerciales restrictivas representan una proporción significativa de la producción nacional de los países miembros, por lo que éstos han empezado a reexaminar la necesidad particular de determinados Reglamentos o exenciones y, cuando sea factible, confiar más en la competencia y en la aplicación de las leyes de prácticas comerciales restrictivas. Lo anterior por cuanto consideran que la regulación debe desplazar las leyes sobre la competencia o las prácticas empresariales restrictivas sólo en la medida necesaria para lograr objetivos de política pública que no pueden obtenerse únicamente mediante la competencia.

El instrumento sugiere a los Gobiernos realizar -con la participación de las autoridades de competencia- revisiones de los regímenes regulatorios y de las exenciones de las leyes de prácticas comerciales restrictivas **para considerar si las razones iniciales o circunstancias que dieron lugar a reglamentación, si éstos han alcanzado sus objetivos y los costos que ello ha implicado, así como un análisis de si esos fines podrían alcanzarse en la actualidad mediante el control de la normativa antimonopolio o por formas de intervención gubernamental que restrinjan la competencia en menor grado.**

Como se verá más adelante, la normativa que rige el transporte marítimo de mercancías permite la realización de acuerdos entre competidores, que en cualquier otro mercado resultarían sancionables.

Por ello, el Órgano Técnico de la Comisión para Promover la Competencia (COPROCOM) elaboró el estudio “Regulación y Competencia en el Transporte Marítimo Internacional de Carga de Línea Regular en Costa Rica”, a fin de atender lo dispuesto en la directriz antes indicada. A partir de dicho estudio esta Comisión considera oportuno emitir el siguiente criterio sobre los actos exceptuados de la normativa de competencia que tiene este sector.

I. ANTECEDENTES

Más del 80% del comercio mundial de mercancías en volumen y más del 70% en valor se transportan por mar y se manejan en puertos marítimos de todo el mundo. Más de la mitad del valor total del comercio marítimo mundial se realiza en contenedores transportados por líneas regulares. De allí la importancia del transporte marítimo para el comercio y el desarrollo, en el cual el transporte marítimo de línea desempeña un papel fundamental en el comercio internacional de productos manufacturados.¹

El transporte marítimo se mantiene a lo largo de los años como el sistema de intercambio de mercaderías más relevante a nivel internacional debido, entre otras razones, a los bajos costos que demanda en comparación con la utilización de otros como el aéreo y además, porque permite el traslado de grandes volúmenes de bienes de muy variada naturaleza a través de distintas rutas y con capacidad de tránsito simultáneo a lugares muy alejados y diversos.

El **transporte de línea regular** es aquel sistema de gestión de los tráficos marítimos que se caracteriza por tener unos horarios definidos, rutas previamente diseñadas, tráficos determinados y tarifas o fletes establecidos para los diferentes trayectos, información que es puesta en conocimiento del público en general con anterioridad a la celebración del contrato de transporte. El transporte de línea regular se contrapone con el sistema **no regular o “tramp”**, que se caracteriza por trabajar en la oferta de servicios de transporte previa la realización de una negociación concertada, por lo general entre partes que se encuentran en condiciones económicas similares, en donde se especifican las características específicas que requiere el trayecto particular a realizar.

Debido a que representa una actividad esencial para el desarrollo económico de las naciones, el transporte marítimo de mercancías ha gozado por lo general de protecciones de orden estatal, con el fin de asegurar la provisión de bienes, el desarrollo de la marina mercante, su flota naval y sus reservas.² De igual forma, en algunos casos, los agentes económicos han sustituido las batallas por la clientela, por comportamientos conjuntos que les permiten mejores resultados. Así, el transporte marítimo de mercancías ha sido uno de los sectores que, para generar eficiencia en su esquema productivo, ha recurrido a lo largo de su historia a acuerdos o comportamientos conjuntos con el

¹ UNCTAD. Desafíos a los que se enfrentan los países en desarrollo en la competencia y la regulación del sector del transporte marítimo.

² Franco Zárate, Javier Andrés. Las Conferencias Marítimas en el Transporte Internacional de Mercancías: Una Perspectiva desde el Derecho de la Competencia. Abogado de la Universidad Externado de Colombia. Folio 117 del Expediente Público 58-18-EM.

propósito de garantizar la estabilidad del servicio de línea regular, aumentando la eficiencia y disminuyendo costos.

II. DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS

Las conferencias marítimas son una clase particular de acuerdos celebrados entre navieras, característicos del transporte marítimo de mercancías. Se definen como: *“Un grupo constituido por dos o más empresas porteadoras navieras que prestan servicios regulares de transporte internacional de carga en una ruta particular o unas rutas particulares dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo o arreglo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes y a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la prestación de servicios regulares.”*³

Son características esenciales de las conferencias marítimas, entre otras, las siguientes:

- 1- Ostentan un carácter eminentemente contractual.
- 2- Aplican solamente para el transporte de mercancías, y están ligadas a la navegación internacional, no a la de cabotaje⁴.
- 3- Simplicidad y ausencia de formalidad, pueden ser incluso orales que, aunque en principio parecieran no coercitivas, en la práctica terminan generando los mismos efectos jurídicos de una relación obligacional típica.

4- Son en esencia acuerdos de fijación de precios o cárteles.
A pesar de que el transporte marítimo de línea se caracteriza por arreglos de cooperación, originalmente a través de conferencias marítimas y, luego por consorcios, alianzas estratégicas y otros, el régimen regulatorio internacional se ha distinguido por la exclusión prácticamente universal de todas estas formas de acuerdos de cooperación de la aplicación del derecho de la competencia. Dichas exenciones se justificaron argumentando los elevados costos fijos, las grandes inversiones de capital inicial, otros gastos elevados no relacionados con la carga, los desequilibrios entre la oferta y la demanda y el exceso de capacidad, y la necesidad de que el comercio internacional cuente con servicios regulares de transporte marítimo. Así, durante mucho tiempo se consideró que las conferencias eran inevitables para la rentabilidad y la estabilidad de los transportistas y para la regularidad del servicio a los exportadores.

III. CONVENCIÓN SOBRE UN CÓDIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS DE 1974

El Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, fue aprobado en Ginebra el 6 de abril de 1974, con el apoyo de la Conferencia de la Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Este

³ Artículo 1 de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

⁴ Se entiende por cabotaje la navegación comercial entre puertos de un mismo litoral y/o fluviales, conforme lo establece el artículo 1 del Decreto 066 correspondiente al Reglamento a la Ley de Servicio de Cabotaje de la República, Ley N°2220.

Código surge como consecuencia de la búsqueda de la corrección de las prácticas realizadas por las conferencias que pudieran llegar a ser consideradas como indebidas o desleales, aunado a la satisfacción de necesidades de corte económico y político, en cuyo trasfondo se escondía la finalidad de evitar la salida de capitales de los países más desarrollados.

En este tratado se estableció un reparto de tráficos de carga mundial y un sistema denominado 40/40/20, en virtud del cual el 40% del tráfico les correspondía a países de primera bandera, es decir países de origen y destino de tal tráfico, y sólo un 20% restante les corresponde a países de terceras banderas. Adicionalmente, pretendió garantizar el acceso a las conferencias acabando de esta forma dentro de su ámbito de aplicación con lo que se conoce como las conferencias cerradas, se prohibieron algunas prácticas restrictivas de la competencia y se impusieron una serie de obligaciones en materia de publicidad de fletes y condiciones de transporte.⁵

Los objetivos fundamentales del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, son:

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

A su vez dicho Código promovía como principios:

- Evitar discriminación alguna contra los navieros, los usuarios o el comercio exterior de ningún país;
- La celebración de consultas significativas por parte de las conferencias con los usuarios en las cuestiones que sean de interés común, con la participación, cuando lo pidan, de las autoridades competentes;
- El deber de transparencia al tener que poner a disposición de las partes interesadas la información pertinente sobre sus actividades que afecten a esas partes y publicar toda información importante sobre sus actividades.

Dicho Código se divide en seis capítulos. El primero que incluye las definiciones. Un segundo capítulo que se refiere a las relaciones entre las compañías miembros y que regula el ingreso de las nuevas navieras a la conferencia. Así, establece que las navieras nacionales son miembros con plenitud de derechos de una conferencia que sirva el comercio exterior de su país, siempre que pruebe que está en condiciones de prestar un servicio regular, adecuado y eficiente a largo plazo, y que se comprometa a cumplir todas las cláusulas y condiciones de la conferencia, y que deposite una garantía financiera que cubra cualquier obligación financiera pendiente en caso de retiro, suspensión o expulsión, si así lo exige el acuerdo de conferencia.

Para admitir a una compañía naviera que no sea nacional, además de satisfacer los requisitos anteriores, los miembros de la conferencia analizarán entre otros: el volumen de tráfico en la ruta, la

⁵ Franco Zárate, Javier Andrés. Óp. cit. Folios 120 y 121 del Expediente Público 58-18-EM.

relación con el tonelaje disponible y previsible, los efectos probables que tendrá el ingreso de la compañía sobre la eficacia y calidad de los servicios, y la participación de la compañía en el tráfico de la misma ruta fuera de la conferencia o en otra conferencia.

En este capítulo también se regula la participación en el tráfico, el procedimiento para adoptar decisiones, las sanciones, el régimen interno y la comunicación de los actos de la conferencia, previa solicitud, a las autoridades competentes de los países cuyo tráfico sirva la conferencia y de los países cuyas compañías navieras sean miembros de la conferencia.

El tercer capítulo se refiere a las relaciones con los usuarios: delimita los acuerdos de lealtad que pueden tener las compañías con los usuarios, las dispensas, el acceso a las tarifas y los reglamentos⁶, los informes anuales y los mecanismos de celebración de consultas.

El capítulo cuarto se refiere a los fletes, las tarifas de las conferencias y su clasificación, los aumentos generales de éstos, los fletes de promoción, los recargos y la modificación de los tipos de cambios de las monedas. El quinto capítulo versa sobre cuestiones tales como la adecuación de los servicios, la oficina central de la conferencia y su representación. Finalmente, el capítulo sexto establece las disposiciones y mecanismos para la solución de las controversias.

Todo lo anterior permite concluir que el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, es básicamente un tratado internacional que autoriza a las compañías navieras, competidoras entre sí, reunidas en una conferencia a comportarse como un cartel y a realizar conductas que de ser efectuadas por otras empresas resultarían sancionadas por la ejecución de prácticas monopolísticas absolutas.

Se consideran especialmente perjudiciales a la competencia y libre concurrencia las disposiciones establecidas en los artículos 2 y 13 del Código analizado, que establecen:

“ARTÍCULO 2. Participación en el Tráfico

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

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

⁶ ARTICULO 9. Acceso a las tarifas y condiciones y/o reglamentos conexos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10.- La aplicación del presente artículo comenzará lo antes posible después de la entrada en vigor de la presente Convención y se completará dentro de un período de transición que en

ningún caso durará más de dos años, teniendo en cuenta la situación específica de cada uno de los tráficos de que se trate.

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

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

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

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

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

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

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

“ARTÍCULO 13. Tarifas de las conferencias y clasificación de las tarifas.

1.- Las tarifas de las conferencias no establecerán diferencias injustas entre usuarios en situación análoga. Las compañías navieras miembros de una conferencia respetarán estrictamente los fletes, reglas y condiciones indicadas en las tarifas y demás documentos publicados por la conferencia que gocen de validez, así como cualesquiera acuerdos especiales que estén permitidos conforme al presente Código.

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

Finalmente, cabe señalar que el artículo 47 de la convención que se analiza dispone que cada Parte Contratante adoptará las medidas legislativas u otras medidas que sean necesarias para aplicar dicho tratado. Al respecto, la UNCTAD emitió en el año 1987 las Directrices para la Aplicación de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas en el que señala:

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

a) En primer lugar, incumbe a los gobiernos de las Partes Contratantes adoptar en el ámbito nacional las medidas legislativas u otras medidas que sean necesarias para que las partes comerciales interesadas puedan ejercer los derechos y obligaciones que les corresponden en virtud del Código. (...)

b) En segundo lugar, incumbe a las conferencias una obligación igualmente importante, esto es, velar por que se establezcan las estructuras administrativas y el mecanismo de consultas necesarios para dar efecto a las disposiciones del Código, y porque su existencia se ponga en conocimiento de las partes interesadas. (...)

c) En tercer lugar, las organizaciones de usuarios, que tienen la posibilidad de beneficiarse considerablemente de la aplicación de las disposiciones del Código, deben tratar de establecer las estructuras apropiadas para aplicar las disposiciones del Código en sus relaciones con las conferencias. Esas disposiciones se examinan en los capítulos XIII a XVI. Es necesario estructurar formalmente el mecanismo de consultas, y los consejos de usuarios, con el apoyo de los gobiernos cuando proceda, deben adoptar las disposiciones necesarias para establecer las medidas que requieran las consultas, especialmente por medio de la creación de centros de investigación o de estudios de fletes, a fin de poder recoger todos los frutos de la aplicación de las disposiciones del Código.”⁷

IV. TRATAMIENTO DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS EN COSTA RICA

Mediante la Ley N°6074 del 22 de julio de 1977, Costa Rica aprobó en todas sus partes la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, que bajo el auspicio de la Conferencia de las Naciones Unidas para la Cooperación y el Desarrollo (UNCTAD), entró en vigor en 1983 y que al 15 de enero del 2018 contaba con 76 Estados partes.

Debe indicarse que Costa Rica no adoptó legislación secundaria alguna que permitiera favorecer el mayor equilibrio entre las partes contratantes, navieras y usuarios, que pretendía la convención ratificada.

Ya en el año 2001 se presentó ante la Comisión para Promover la Competencia una denuncia planteada por la Cámara Nacional de Exportadores de Café contra la naviera Becker & Brammer y otras compañías navieras, por la supuesta realización de prácticas monopolísticas absolutas. Según consta en el artículo octavo del acta de la Sesión Ordinaria No. 39-2001 del 13 de noviembre del 2001, este órgano resolvió que, si bien existían indicios de la existencia de una práctica monopolística absoluta de acuerdo de tarifas, el artículo 13 de la Convención del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, al cual se encontraban adscritas las representadas de todos los agentes económicos investigados en este procedimiento, preveía este tipo de acuerdos.

Al respecto señaló: *“Por consiguiente, existe una antinomia entre lo establecido por el artículo 11 inciso a) de la Ley N° 7472 y el artículo 13 del Convenio. No obstante lo anterior, al ser la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, un convenio internacional ratificado por nuestra Asamblea Legislativa, tiene fuerza superior a cualquier Ley de la República, incluida la Ley N° 7472. (...).”⁸*

Si bien rechazó la denuncia y ordenó el archivo del expediente, también acordó emitir opinión sobre la inconveniencia de que nuestro país formara parte del Código de Conducta de las Conferencias

⁷ En: https://unctad.org/es/system/files/official-document/unctadstship1_es.pdf

⁸ Ese ha sido el criterio sostenido por la Procuraduría General de la República en el dictamen N° C-008-2001, en el que esta Comisión consultó la vigencia de los artículos 4 y 5 de la Ley de Asociaciones Cooperativas, Ley N° 6756 en relación con las disposiciones de la Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, N° 7472.

Marítimas y las posibles consecuencias económicas que la adopción de este acuerdo podría tener para los usuarios de dichos servicios. En artículo noveno de la sesión citada la COPROCOM indicó:

“Es por lo anterior, que la normativa que se cuestiona podría ser incluso inconstitucional, pues los acuerdos tarifarios y las distribuciones del mercado que establece dicho Código podrían producir el efecto de que los agentes económicos se comporten como un monopolio. En otras palabras, al acordar agentes económicos un mismo precio el efecto en el mercado es exactamente igual al de un monopolio. Lo anterior, contraviene principios de rango constitucional, tales como los de igualdad y libertad de empresa, así como la prohibición constitucional de toda práctica o tendencia monopolizadora.

(...)

Es importante destacar que cuando se adoptó en el año de 1975 el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, nuestro país no poseía una legislación antimonopolio, como la que adoptó a partir del año de 1995, con la aprobación de la Ley N° 7472. Eso explica el por qué no se hizo ninguna reserva a la hora de aprobar dicho Convenio, reservas que como se verá más adelante sí hicieron algunos países europeos.

Es fundamental establecer los procedimientos adecuados para evitar que los agentes competidores acuerden precios o bien se distribuyan los mercados. En ese sentido, la doctrina ha señalado que la fijación o colusión de precios elimina la competencia en precios y los sitúa por encima de los niveles que prevalecerían bajo una estructura de mercado competitiva y eficiente, siendo este uno de los factores más importantes en competencia. Los perjudicados de dichos acuerdos serán los usuarios de estos servicios, tales como los exportadores, quienes tendrán que pagar más de lo que pagarían si existiera una competencia efectiva en el mercado.

Por su parte, los acuerdos para distribuirse el mercado, producen beneficios al infractor al restringir la oferta e impulsar precios superiores a los que prevalecerían en una estructura de mercado competitiva. El mercado se divide mediante la clientela, los tiempos o los espacios, lo cual permite otorgar ventajas a cada participante en su territorio respectivo, controlar la oferta y definir precios unilateralmente. Y esto finalmente en perjuicio de los usuarios de dichos servicios y por consiguiente de los consumidores finales del producto.

Es por ello que el Código de Conducta no ha sido avalado en su totalidad o en parte, en una cantidad considerable de países, entre los que se encuentran los Estados Unidos y los países de la Comunidad Europea, entre otros.

(...)

Por las razones expuestas, esta Comisión considera que es necesario hacer reformas a nuestro ordenamiento jurídico para que las diversas normas que lo integran sean coherentes entre sí, pues resulta contradictorio que por un lado, nuestro país se enmarque en un proceso de libre competencia y por otro mantenga disposiciones sectoriales que excluyan de la normativa de competencia a determinados agentes económicos. Esto no sólo es contrario a los principios de competencia, sino además, a principios de igualdad y libertad de empresa consagrados en nuestra Constitución Política. En ese sentido, es necesario que tanto el Poder Ejecutivo, como

el Poder Legislativo adopten las disposiciones necesarias para evitar que existan normas legales que sustenten determinado tipo de prácticas en el mercado, que puedan resultar nocivas para el proceso de libre competencia y por ende para los consumidores y usuarios de estos servicios.”

Cabe indicar que la Sala Constitucional, mediante resolución 2004-01922 del 25 de febrero del 2004, se pronunció sobre este tema y concluyó que las Conferencias Marítimas no contrarían los preceptos tutelados en el artículo 46 constitucional y que, por ende, puedan afectar la tutela de la materia de competencia. Tal resolución judicial, que correspondió al expediente número 02-003522-0007-CO, se emitió a raíz de una acción de inconstitucionalidad promovida por la CÁMARA NACIONAL DE EXPORTADORES DE CAFÉ, contra el Capítulo I y los artículos 2º, 13 y 16 de la “CONVENCIÓN SOBRE UN CÓDIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS” y en donde intervinieron en ese proceso, además de esta Comisión, las empresas Becker & Brammer S.A., Oceánica Neptuno S.A., Ecatrans S.A., Agencias Unidas S.A., Ambos Mares Limitada, Armada de Navegación S.A. y la Procuraduría General de la República. En lo conducente y en lo que aquí interesa, se dispuso en esa sentencia lo siguiente:

“(…) Sobre el fondo.

V.- Derecho a la libre competencia. (...) Es claro entonces que la Ley Fundamental, en su artículo 46, al proteger la libre competencia comercial, no definió con claridad lo que se debía entender por “práctica o tendencia monopolizadora”, dejando a las normas infraconstitucionales el desarrollo de dichas definiciones. Cabe de seguido entrar a valorar si la regulación de las conferencias marítimas, efectuada en el tratado internacional objeto de esta consulta, resulta contrario al principio constitucional de libre competencia o si por el contrario es un desarrollo legítimo de la genérica norma constitucional.

(...)

VII.- Fijación de los fletes en el seno de las conferencias. (...) Lo que importa recalcar en este punto es que la fijación de tarifas en el seno de las conferencias marítimas, si bien no responde a las reglas de la libre competencia, pues todas las compañías “codistas” implementan fletes comunes, lo cierto es que dicha fijación no ocurre –al menos el Convenio así lo prohíbe- en forma intempestiva (al requerir de un procedimiento previo de notificación y eventualmente consultas) ni arbitraria (al exigir a las navieras demostrar las razones económicas y de otra naturaleza que la lleven a reclamar el aumento general). Debe ahora entrar la Sala a valorar si los mecanismos mencionados son, como alega la actora, contrarios a la norma contenida en el artículo 46 constitucional.

VIII.- Constitucionalidad de las conferencias marítimas a la luz del artículo 46 de la Constitución Política. A partir de lo expuesto en las líneas que anteceden, esta Sala considera que el funcionamiento de las conferencias marítimas, según las reglas contenidas en el tratado objeto de esta acción, no son contrarias a la prohibición de monopolios y prácticas monopolísticas contenidas en el artículo 46 de la Constitución Política. En primer lugar, el Código de Conducta no impone la creación de un monopolio en la prestación del tráfico marítimo de cargas. No es

así por cuanto ninguna de sus normas impide a cualesquiera empresas navieras, participar en el transporte en una zona geográfica cubierta por una conferencia. No se requiere estar “conferenciado” para poder llevar a cabo dicha actividad en el segmento mencionado. De hecho, los cargadores bien pueden contratar servicios de transporte de carga con armadores independientes “outsider” y “tramp”, sin que el Código impida que ello suceda, satisfaciendo así su interés de obtener eventualmente mejores condiciones y fletes. El mismo razonamiento se podría emplear para asegurar que el Convenio no determina la creación de un oligopolio en el tráfico marítimo de determinados segmentos. Ni siquiera impide el Código que compañías de países distintos a los ubicados en los extremos de las rutas puedan formar parte de las conferencias, en un porcentaje menor que las empresas nacionales de aquellos, permitiendo que las navieras de países compradores y vendedores puedan por igual participar en el mercado de carga. Nada impide siquiera que en un mismo segmento del tráfico pueda servir más de una conferencia, aspecto que será determinado precisamente por el propio volumen de transporte requerido en cada caso, de acuerdo con la dinámica propia del mercado. Tampoco observa la Sala que el tratado impugnado permita la existencia de prácticas o tendencias monopolizadoras, contra las cuales el Estado está obligado a actuar, de conformidad con lo establecido en el artículo 46 constitucional. La Constitución Política prohíbe este tipo de prácticas pero no las define, de modo que cuando no se trate de medidas que directamente impidan o restrinjan excesivamente el acceso al mercado de nuevos oferentes, permite que sea el orden normativo infraconstitucional el que defina otros supuestos que encuadren en el concepto general. En atención a dicha remisión, la Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor, número 7472 de veinte de diciembre de mil novecientos noventa y cuatro, artículo 11, según se expuso en el “considerando” V anterior, cataloga entre las llamadas prácticas monopolísticas absolutas, los acuerdos o concertaciones de agentes económicos concurrentes que impliquen el establecimiento de precios o la distribución de los diversos segmentos del mercado. No cabe duda que, a la luz de lo antes mencionado, en Costa Rica es prohibido por la Ley 7472 el funcionamiento de cárteles. No obstante, la promulgación de la referida Ley no impide que normas del mismo rango pero especiales en relación con aquella y no derogadas expresamente por el artículo 70, puedan establecer definiciones distintas a las contenidas en la Ley 7472. Obviamente, tampoco impide que normas de rango supralegal (como son los tratados internacionales de conformidad con el artículo 7° constitucional) puedan contener regulaciones que desarrollen el numeral 46 de la Ley Fundamental en forma diversa de la Ley citada. (...) El mecanismo de las conferencias marítimas fue expresamente autorizado por el Estado costarricense al suscribir y aprobar la Convención aquí impugnada. Como no produce ni propicia la existencia de monopolios ni oligopolios en el tráfico marítimo internacional de carga, no se puede afirmar que el mismo, en el Capítulo I y el artículo 2°, sean contrarios a la norma contenida en el numeral 46 constitucional. (...).” (Folios del 52 al 76 del Expediente Público 58-18-EM.).

V. CAMBIOS RECIENTES RESPECTO A LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS

Las conferencias marítimas se hallaban exentas de la aplicación de las normas *antitrust* en la mayoría de los países desarrollados, por considerar que se trataba de un sector para el cual este tipo de

acuerdos resultaba esencial y cuyo desarrollo es forzosamente necesario para el fomento del comercio internacional. Sin embargo, la situación ha ido poco a poco variando.

En las últimas décadas, este marco regulatorio de larga data ha sido cuestionado. La reevaluación se desencadenó por las tendencias estructurales que tuvieron lugar en la industria, a saber, la proliferación de consorcios y alianzas estratégicas⁹, que han ido ganando mayor relevancia en la industria desde principios de la década de 1990 y actualmente son las formas dominantes de acuerdo en el transporte global de línea regular. Los principales motores económicos subyacentes a consorcios y alianzas estratégicas se relacionan con las economías de escala logradas a través de la operación conjunta de buques grandes, lo que contribuye a reducir el exceso de capacidad y compartir el riesgo asociado con la inversión en buques más grandes. Estos acuerdos también permiten a los transportistas individuales ampliar la cobertura geográfica de sus redes de servicios, entrar en nuevos mercados y ofrecer una alta frecuencia de servicios, en línea con las preferencias de los remitentes.

En los Estados Unidos, el sistema de conferencias se debilitó en 1998 con la aprobación de la Ley de Reforma del Transporte Marítimo (OSRA, por sus siglas en inglés). A pesar de una exención antimonopolio general para las conferencias, después de la OSRA, los miembros individuales de una conferencia han podido negociar libremente los precios confidencialmente con los cargadores. Por lo tanto, si bien todavía existen acuerdos de conferencia en los Estados Unidos, su pertinencia y autoridad para fijar precios se ha deteriorado sustancialmente tras la proliferación de contratos de servicios individuales confidenciales. Desde el año 2000, no se han solicitado nuevas conferencias comerciales en los Estados Unidos.¹⁰

El informe de la OCDE titulado “*Competition Policy in Liner Shipping*” del 2002, que revisó los argumentos que justifican el sistema de conferencias marítimas, también ha desempeñado un papel importante en las evaluaciones emprendidas en varias jurisdicciones. Dicho informe cuestionó la supuesta singularidad de la estructura de costos de la industria naviera, y no encontró pruebas de los beneficios alegados de estos acuerdos de cártel. Por otra parte, el informe de la Organización de

⁹ Los consorcios y las alianzas estratégicas son acuerdos de cooperación generalizados en el transporte marítimo de línea regular. Estos acuerdos, de cooperación horizontal, abarcan la operación de servicios conjuntos a través de acuerdos de compartición de buques (ANC). Los acuerdos de cooperación se denominan consorcios en la Unión Europea, mientras que en otros lugares se denominan "acuerdos de reparto de buques" ("VSAs"). Una alianza estratégica es un acuerdo de reparto de buques que cubre muchos servicios/rutas. Existe un amplio espectro de cooperaciones operativas que van desde acuerdos de estatutos de franjas horarias altamente flexibles y ventas unilaterales de franjas horarias hasta la plena cooperación en un consorcio integrado.

¹⁰ OCDE 2015. Traducción libre del documento “Resumen Ejecutivo de la Mesa Redonda sobre Asuntos de Competencia en el Transporte Marítimo,” Reunión de Trabajo N°2 Competencia y Regulación. 19 de junio del 2015. Páginas 2-3.

Cooperación y Desarrollo Económicos cuestionó la justificación de las exenciones antimonopolio para las conferencias marítimas y, tras examinar los fundamentos económicos de esos acuerdos, llegó a la conclusión de que no había pruebas convincentes de que beneficiaban a los cargadores y los consumidores. El informe destacó que las conferencias de transporte marítimo de línea ya no cumplían el objetivo de garantizar la estabilidad de la oferta y los fletes para los cargadores y, por lo tanto, ya no se justificaban. En consecuencia, el informe recomendaba la eliminación de las exenciones para las conferencias marítimas.

Las conclusiones del informe de la OCDE llevaron a la Unión Europea a una revisión exhaustiva de los costes y beneficios del sistema de conferencias, que tampoco encontró apoyo para sostener la exención por categorías para las conferencias marítimas de revestimiento concedidas por el Reglamento 4056/86 del Consejo de la UE. Como resultado, el examen culminó con su derogación a partir del año 2008.

El informe de la OCDE y la decisión de la Unión Europea de derogar la exención condujeron a una revisión de las exenciones en otros países, entre ellos Australia, Israel, Japón y Nueva Zelandia, con resultados diversos. Israel derogó la exención por categorías para los acuerdos de transporte marítimo. Otros países, como Australia, los Estados Unidos, Japón y Singapur han mantenido la inmunidad de los acuerdos entre empresas de transporte marítimo de línea.¹¹

VI. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO PARA COSTA RICA

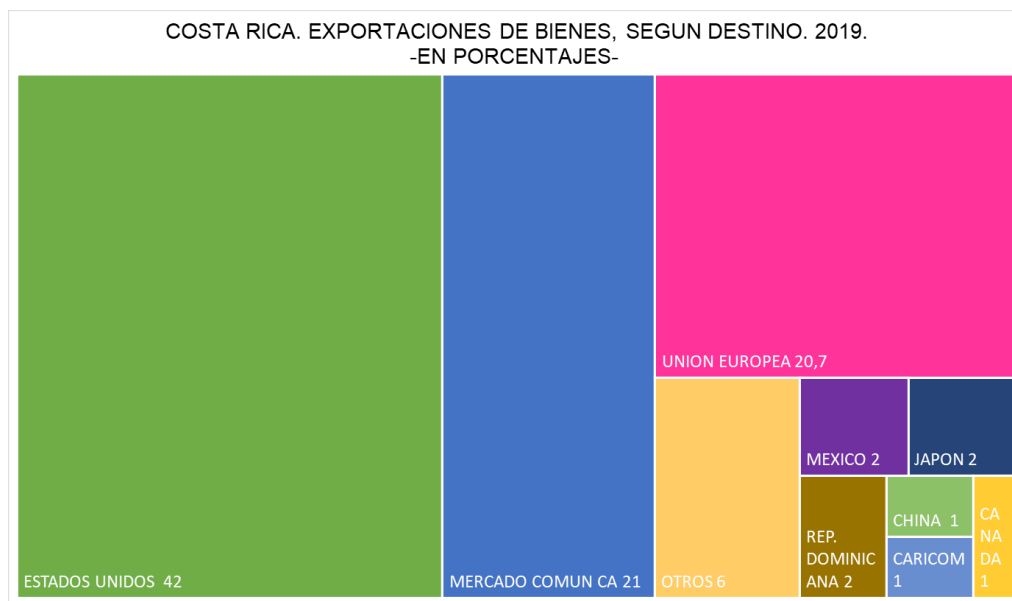
La importancia del comercio exterior como motor de crecimiento de la economía costarricense, es hoy en día, indiscutible. Costa Rica es un país altamente dependiente de las exportaciones e importaciones, como lo demuestra el que la relación comercio exterior/Producto Interno Bruto se acerque al 90%. El pequeño tamaño de nuestro mercado interno demanda que ello deba seguir así en el futuro. De allí la relevancia de analizar el origen de las importaciones y el destino de las exportaciones del país y la importancia que el transporte marítimo tiene para el desarrollo del comercio exterior.

A. EXPORTACIONES

De acuerdo con datos del Ministerio de Comercio Exterior, las exportaciones de bienes en 2019 registraron un valor de US\$11.496 millones, el cual superó en 2,4% el valor exportado en 2018 (US\$ 11.294 millones) y en un 19,3% el promedio del valor exportado observado en los últimos siete años (US\$ 9.638 millones). Entre 2012 y 2019, las exportaciones mostraron una tendencia al alza, con un crecimiento anual promedio del 4,1%.

¹¹ Desafíos a los que se enfrentan los países de América Latina y el Caribe en la Competencia y la Regulación del Sector del Transporte Marítimo. VIII Reunión Anual del Grupo de Trabajo sobre Comercio y Competencia de América Latina y el Caribe, celebrada en la Ciudad de Brasilia, Brasil, los días 10 y 11 de octubre del 2018. SELA, UNCTAD, CADE. Folios del 408 al 410 del Expediente Público 58-18-EM.

GRÁFICO N°1

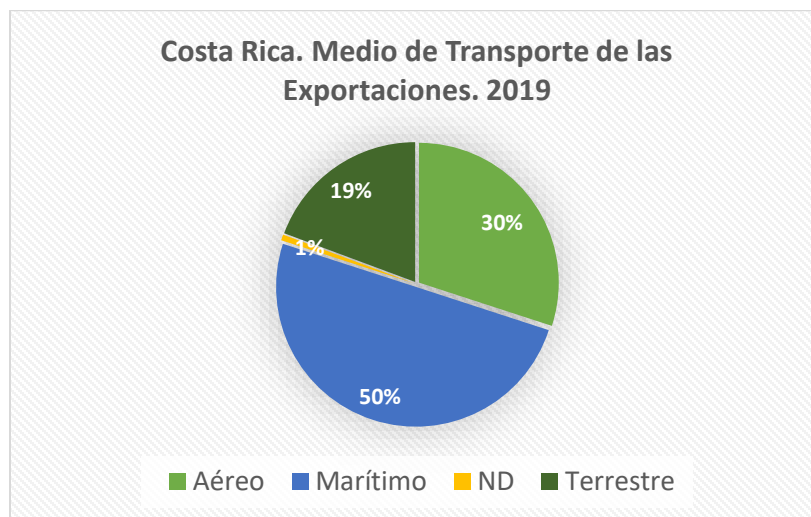


FUENTE: COMEX. Análisis de la Evolución del Comercio Exterior e IED en Costa Rica. Año 2019

Entre los socios comerciales, Estados Unidos se sigue posicionando como el principal comprador de bienes costarricenses, con una participación relativa del 42% en las exportaciones totales. Esta participación ha sido prácticamente constante entre 2012 y 2019. La canasta exportable dirigida a este país en el último año estuvo compuesta principalmente por dispositivos médicos, piña, banano, café, llantas, y lentes de contacto, productos que en conjunto representaron el 70% de las ventas totales a ese país y para los que, además, Estados Unidos sigue siendo el mayor comprador.

De acuerdo con datos de la Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER), el 50% de las exportaciones de bienes del país, se realizan mediante el uso del transporte marítimo, porcentaje que se ha mantenido relativamente cercano a dicho porcentaje desde el año 2015.

GRÁFICO N°2



Fuente: Página web de PROCOMER

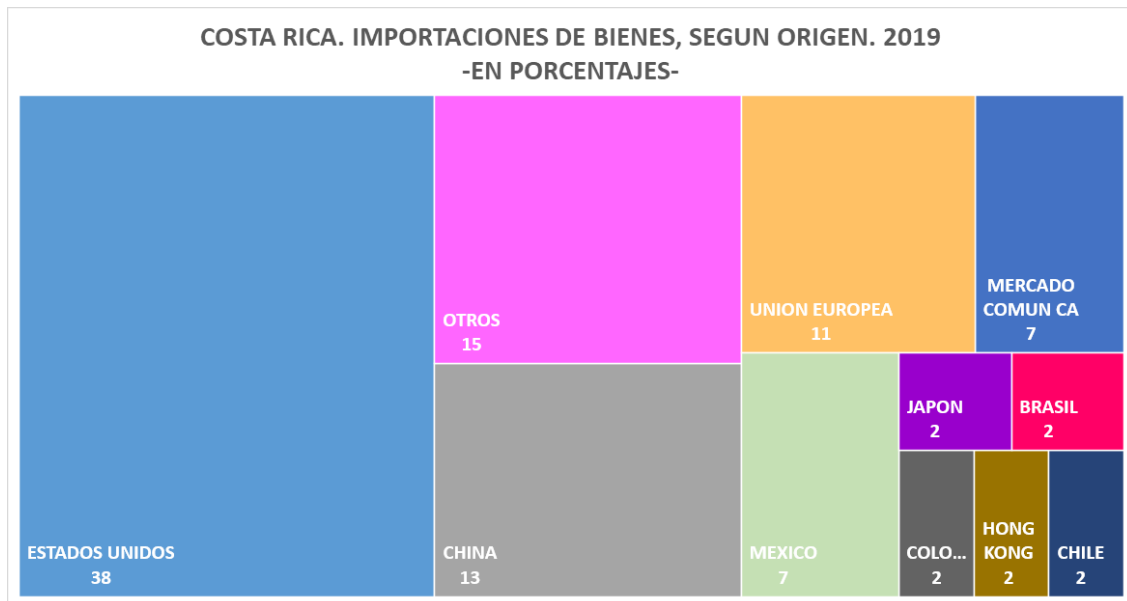
El transporte marítimo es especialmente relevante para los principales destinos de los productos costarricenses. Con Estados Unidos representa el 61% de lo exportado, mientras que para la Unión Europea el 67% de lo exportado utiliza este medio de transporte.

B. IMPORTACIONES

En 2019, los consumidores tuvieron acceso a 7.396 productos importados del mundo, de los cuales 366 se consideran nuevos, debido a que no se registraron importaciones en 2017 y 2018. Los mercados con mayor oferta de nuevos productos en el país son China, Unión Europea, Mercado Común Centroamericano, Estados Unidos, México, Colombia, Brasil, Canadá, Turquía, y Argentina, entre otros.

Estados Unidos sigue siendo el principal socio comercial, no obstante, su peso dentro del total disminuyó de 43% en 2012 a 38% en 2019. Durante el periodo 2012-2019 destaca el 3% de mayor participación que ganaron China y la UE como proveedores costarricenses. Los productos importados que han registrado un mayor incremento fueron productos laminados de hierro o acero, computadoras portátiles, pantallas de televisión, circuitos integrados y calzado –en el caso de China– y los combustibles, medicamentos, productos inmunológicos y automóviles –en el caso de la UE.

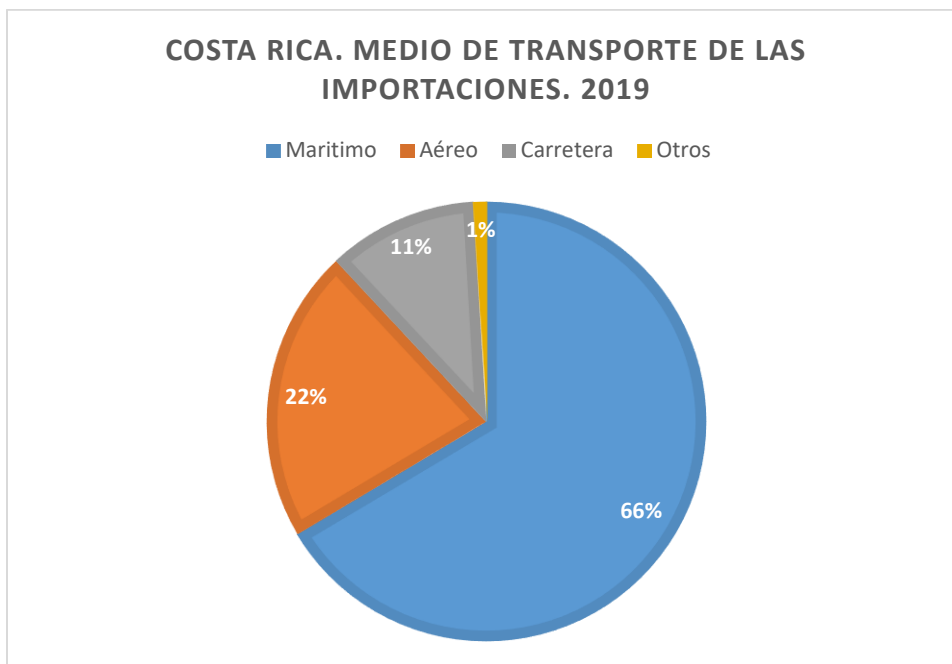
GRÁFICO N°3



FUENTE: COMEX. Análisis de la Evolución del Comercio Exterior e IED en Costa Rica. Año 2019

El transporte marítimo es también relevante para la importación de productos al país, por cuanto para el año 2019 el 66% del valor de las importaciones se realizó utilizando este medio de transporte.

Gráfico N°4



Fuente: INEC.

C. COMPAÑÍAS NAVIERAS QUE PRESTAN SERVICIOS EN EL PAÍS

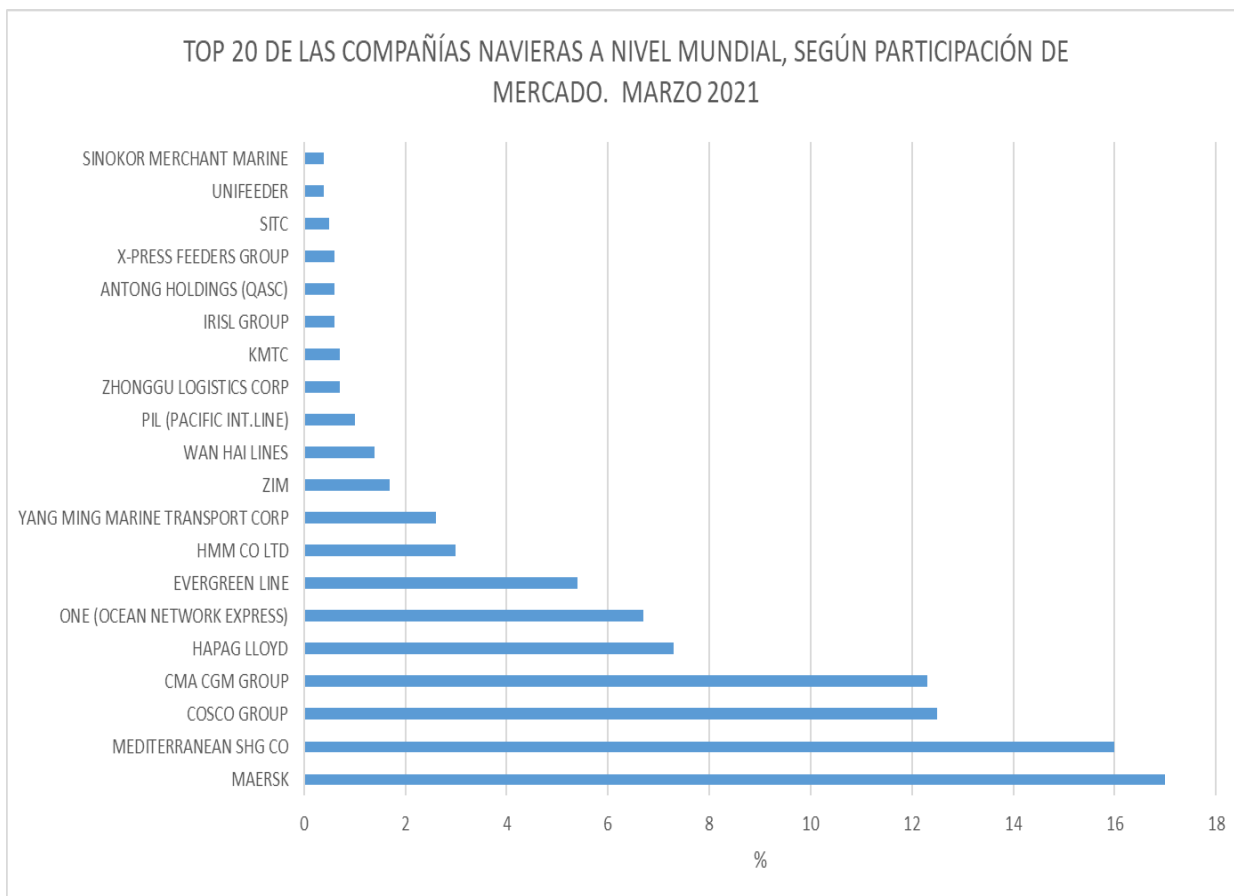
De previo a referirse a las compañías navieras que ofrecen sus servicios a las empresas costarricenses dedicadas a la importación y exportación de productos, se considera relevante, referirse a los participantes a nivel mundial en esta industria, dada la dependencia del país de proveedores de servicios a nivel global.

Según empresa Alphaliner¹², a marzo del 2021 el mundo contaba con 6183 naves activas, con capacidad para movilizar 24 398 266 TEU¹³, equivalente a 293 838 016 toneladas métricas. Las 20 compañías con mayor participación de mercado, están representadas en el siguiente gráfico:

GRAFICO N°5

¹² Alphaliner sigue las últimas tendencias de la industria para brindarle información esencial y análisis de desarrollos recientes.

¹³ Las siglas TEU (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies) representa una unidad de medida de capacidad inexacta del transporte marítimo (Buques portacontenedores y terminales portuarios para contenedores) expresada en contenedores.



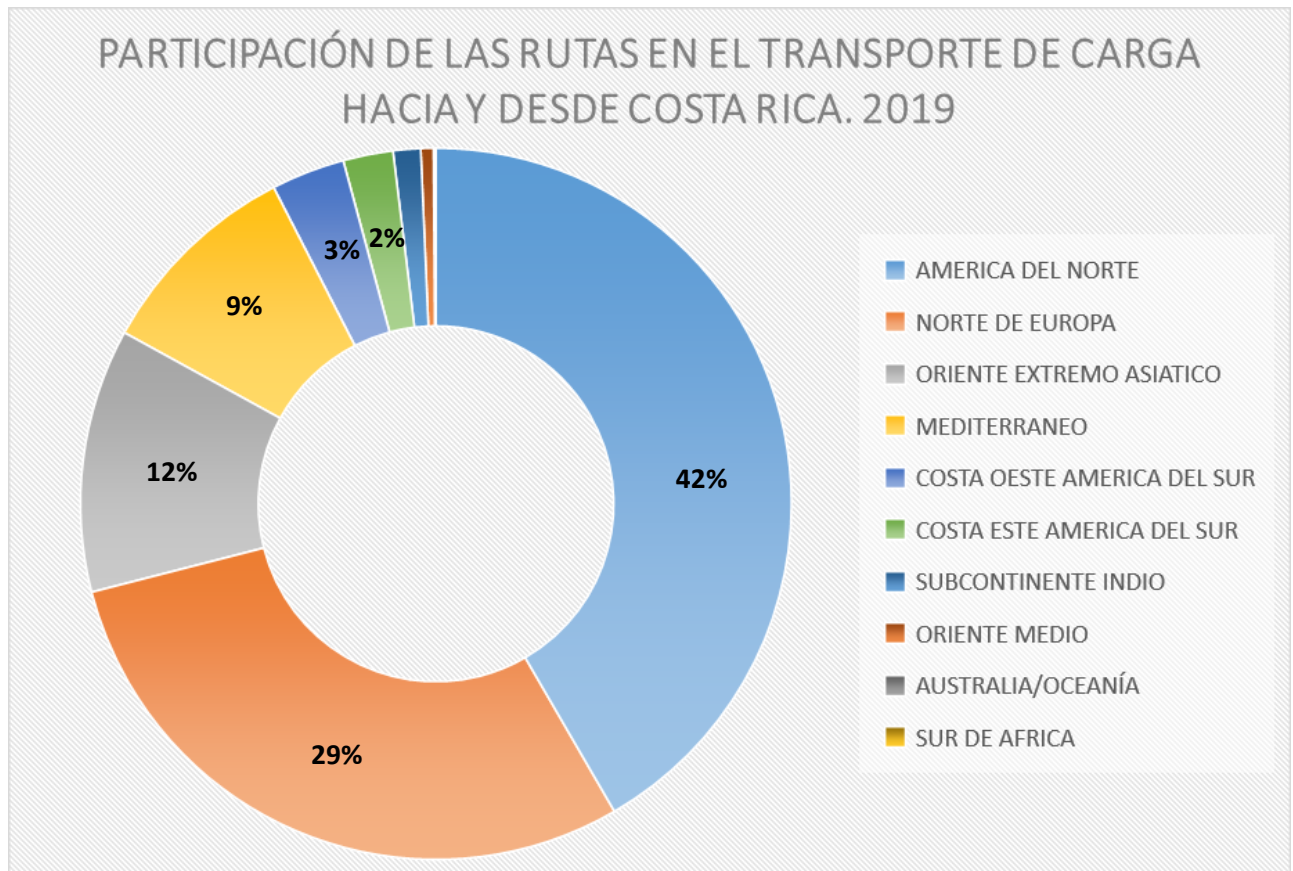
Fuente: Página web de la empresa Alphaliner

El servicio de transporte marítimo en Costa Rica, involucra varias rutas denominadas Centroamérica/Caribe (CAM/CAR) y que comprende, entre otras, las siguientes:

- CAM/CAR - Norte de Europa
- CAM/CAR - Mediterráneo
- CAM/CAR - América del Norte
- CAM/CAR Costa Oeste de Sur América
- CAM/CAR - Costa Este de Sur América
- CAM/CAR - Extremo Oriente Asiático
- CAM/CAR - Subcontinente Indio
- CAM/CAR - Oriente Medio
- CAM/CAR - Australia/Nuevo Zelanda
- CAM/CAR - Sur de África

De manera consistente con la información sobre las importaciones y las exportaciones del país, las rutas más relevantes son las que incluyen a América del Norte y a Europa, aunque es claro que en años recientes es probable que las rutas que incluyen a China hayan adquirido una mayor relevancia.

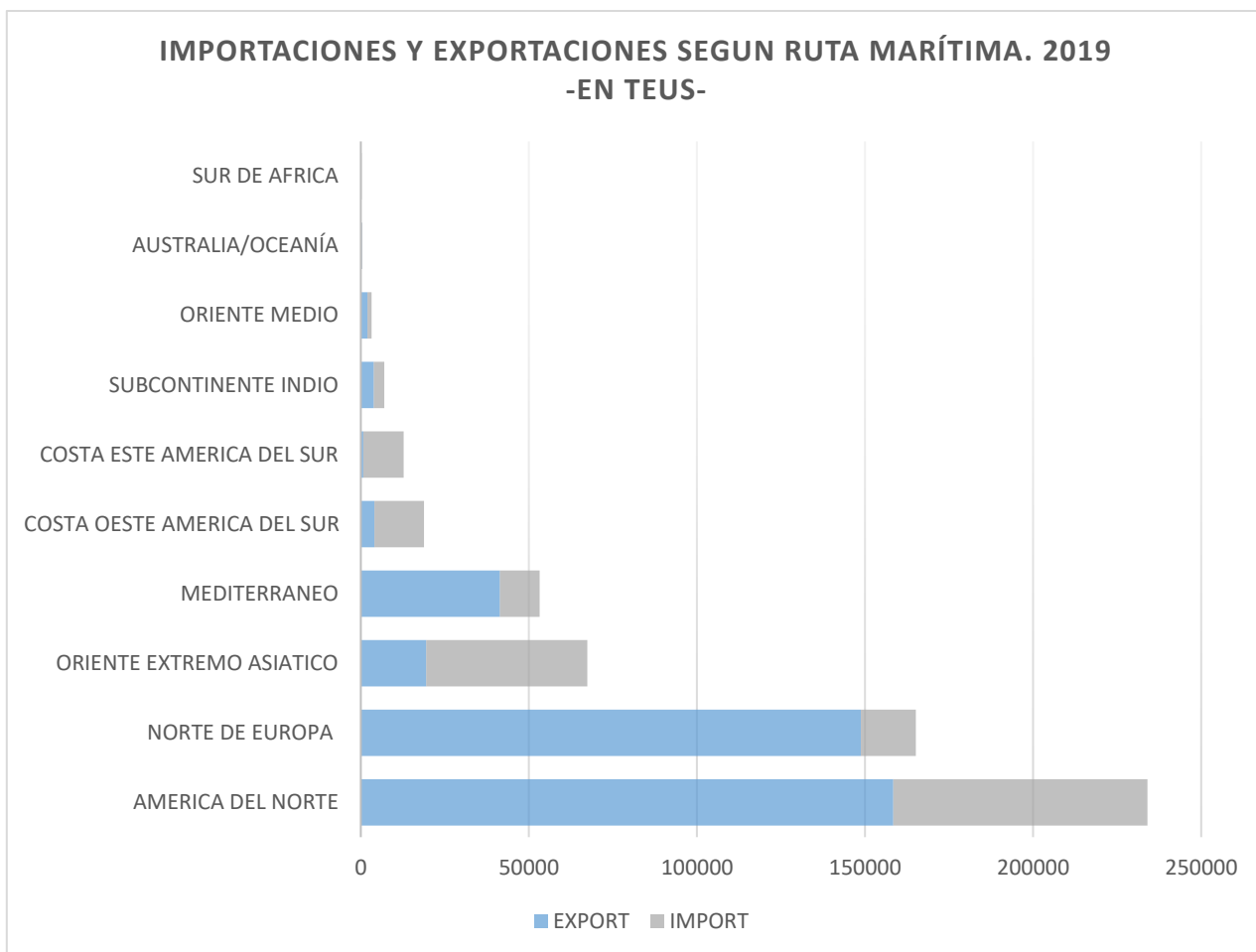
Gráfico N°6



Fuente: Elaboración propia a partir de información aportada al expediente.

Resulta también relevante conocer si las diversas rutas de transporte marítimo que prestan servicio al país, lo hacen para el transporte de productos al exterior, o bien, para recibir importaciones. Información que se detalla en el siguiente gráfico.

Gráfico N°7



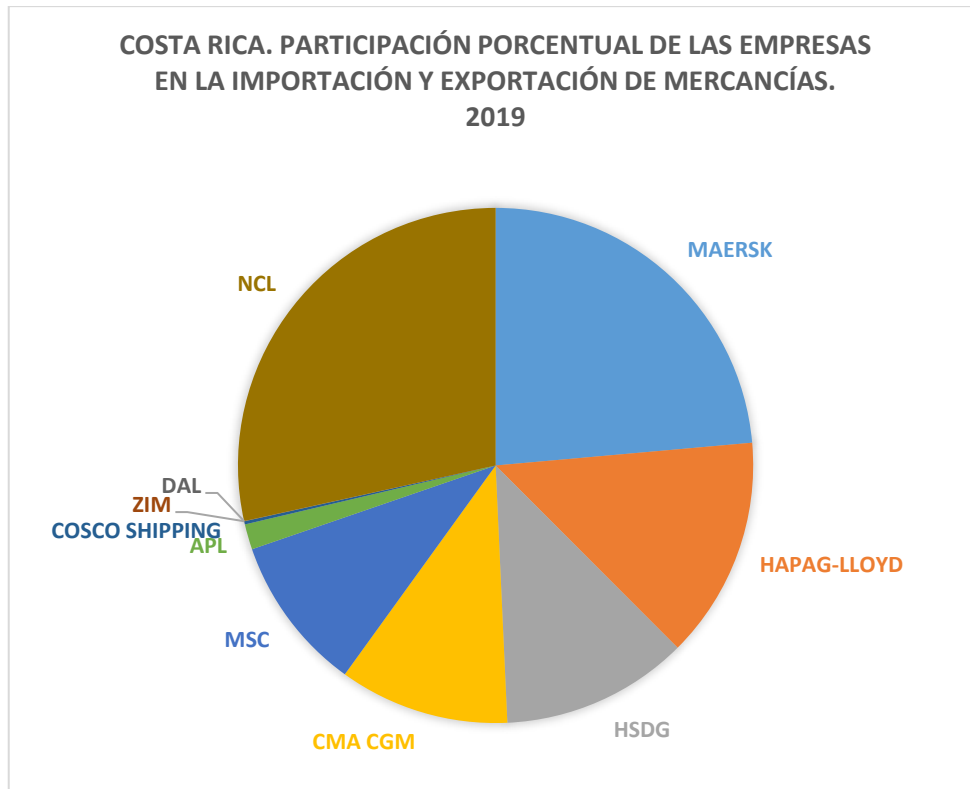
Fuente: Elaboración propia a partir de información aportada al expediente.

D. PARTICIPACIONES DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

De la información contenida en el expediente y aportada por las partes se obtiene que 5 navieras ostentan el 70% de participación en transporte marítimo de carga¹⁴, que incluye tanto la importación como la exportación de productos. Tal como puede observarse en el siguiente gráfico:

¹⁴ Se ha calculado a partir del transporte de TEUS.

Gráfico N°8



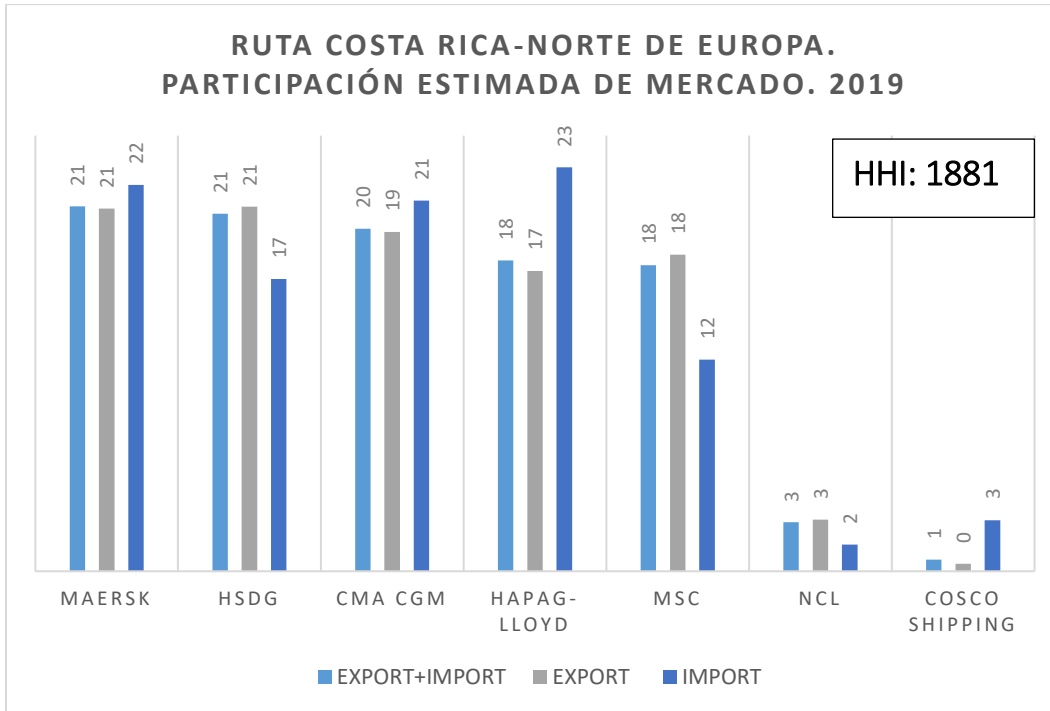
Fuente: Elaboración propia a partir de la información brindada por las empresas

Debe indicarse que las siglas NCL identifican a un conjunto de navieras que no proporcionan información a la empresa Container Trade Statistics (CTS), que es la fuente de los datos aportados por las empresas, por lo que realizan una estimación del volumen transportado por dichas compañías basadas en tales estadísticas.

De la información expuesta se desprende que el servicio de transporte marítimo de carga, en general, esto es considerando todas las rutas y el conjunto de lo importado y exportado, presenta una estructura no concentrada, con un índice HHI de 1911. Cabe señalar que este indicador se encuentra sobreestimado por cuanto el porcentaje de las empresas NCL no fue posible desagregarlo ya que no se cuenta con la información individualizada. Por lo que al utilizar para su cálculo el porcentaje que representan en conjunto tales empresas, el indicador es más alto al que se obtendría con la información completa.

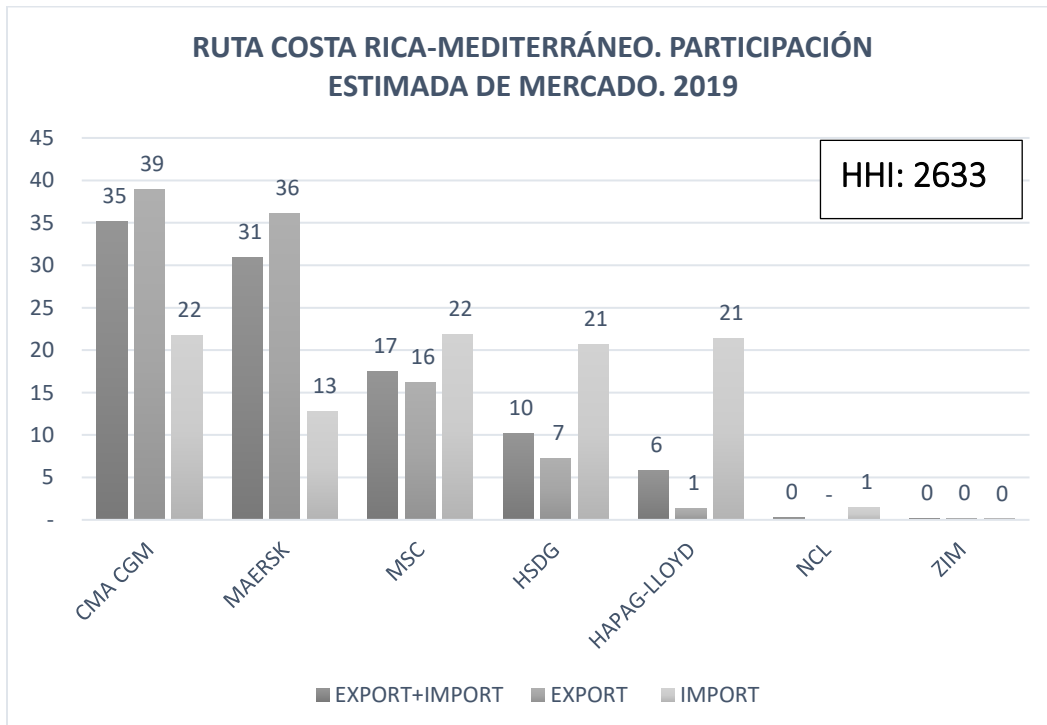
No obstante, las participaciones de mercado –a partir de TEUS transportados- y el número de oferentes del servicio varían notablemente dependiendo de la ruta que se trate. Por lo que a continuación se presenta información gráfica que ilustra tales variaciones.

Gráfico N° 9



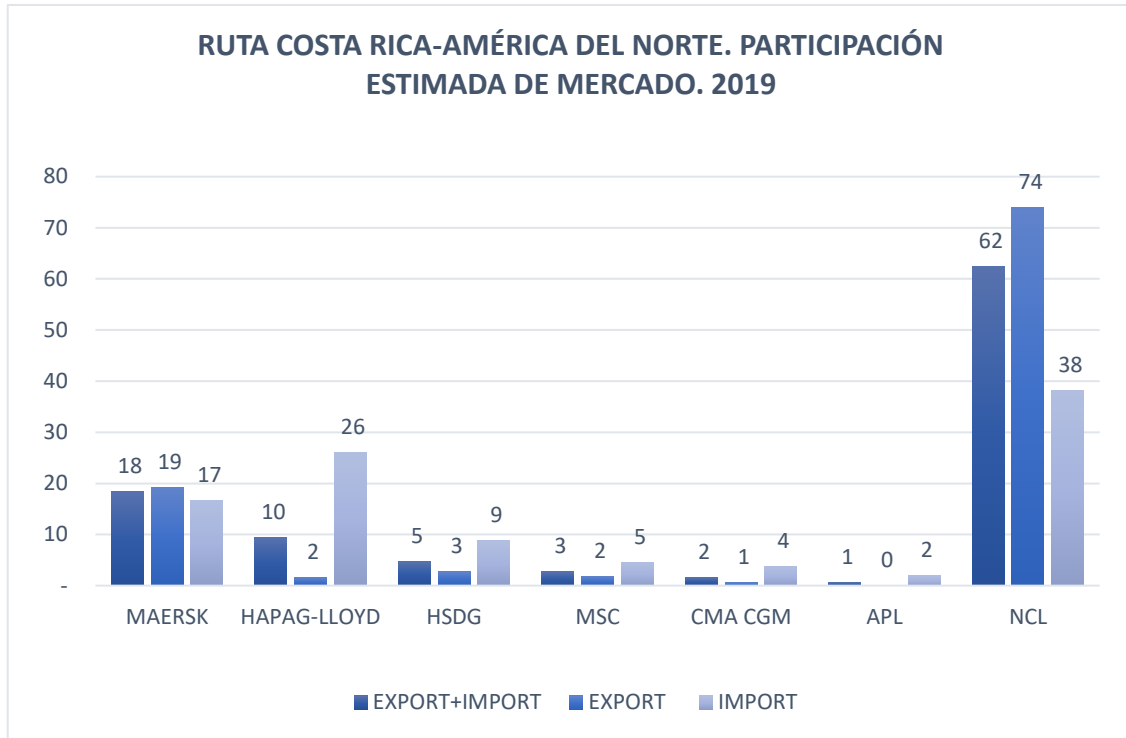
Fuente: Elaboración propia a partir de la información brindada por las empresas

Gráfico N° 10



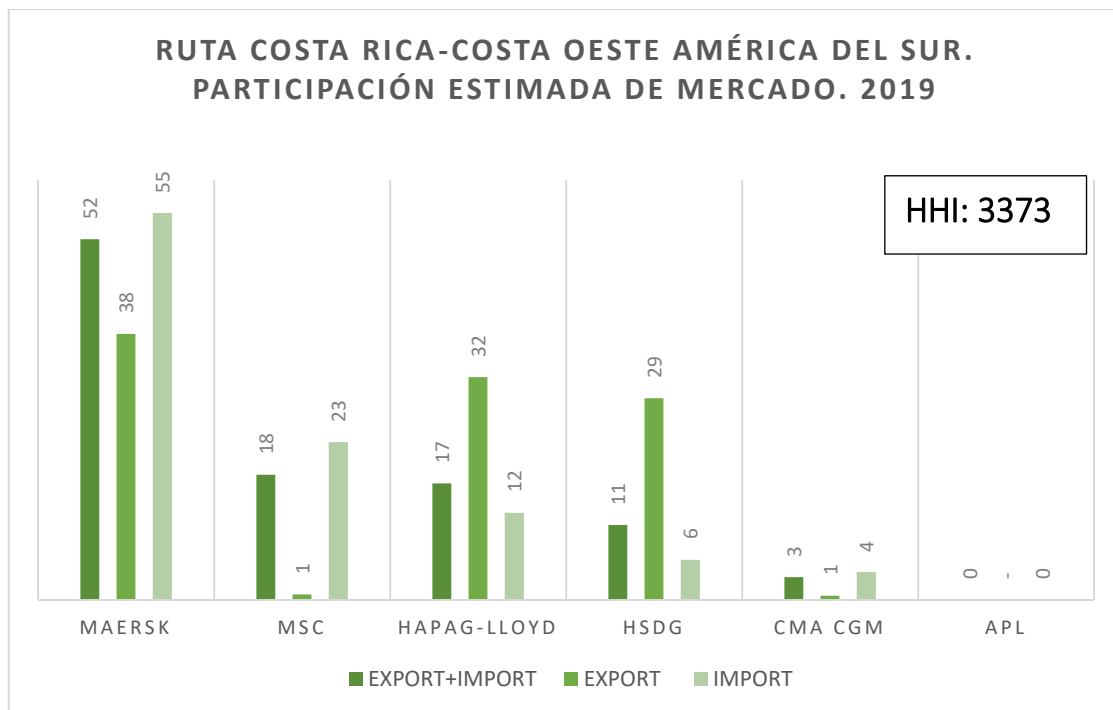
Fuente: Elaboración propia a partir de la información brindada por las empresas

Gráfico N° 11



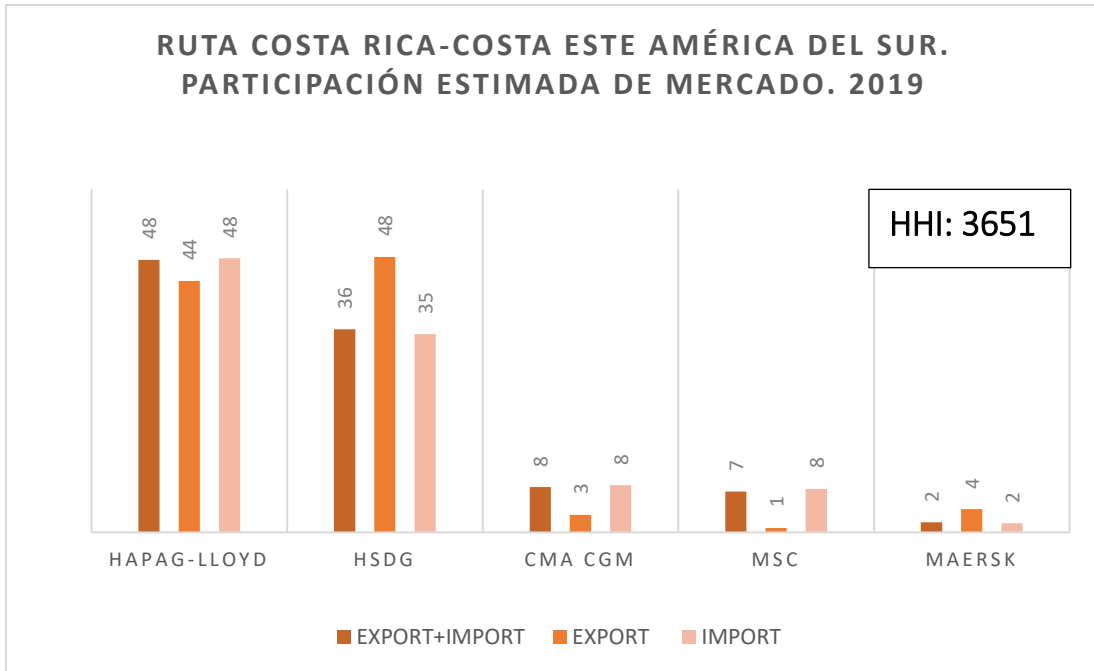
Fuente: Elaboración propia a partir de la información brindada por las empresas

Gráfico N° 12



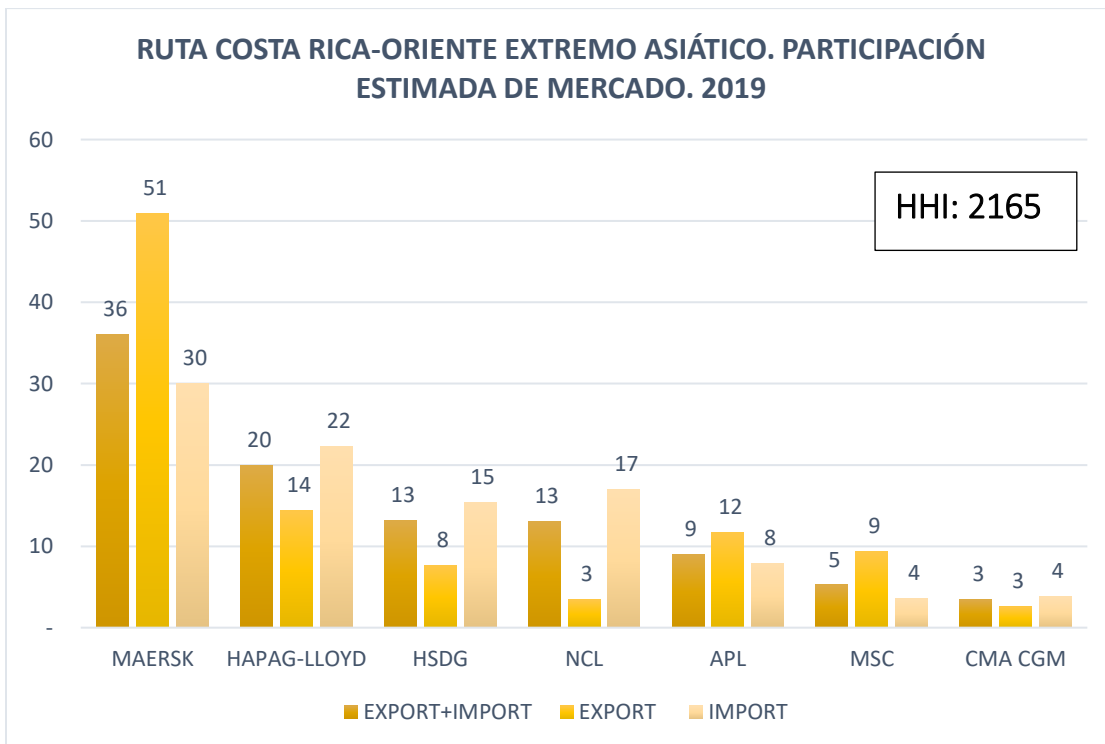
Fuente: Elaboración propia a partir de la información brindada por las empresas

Gráfico N°13



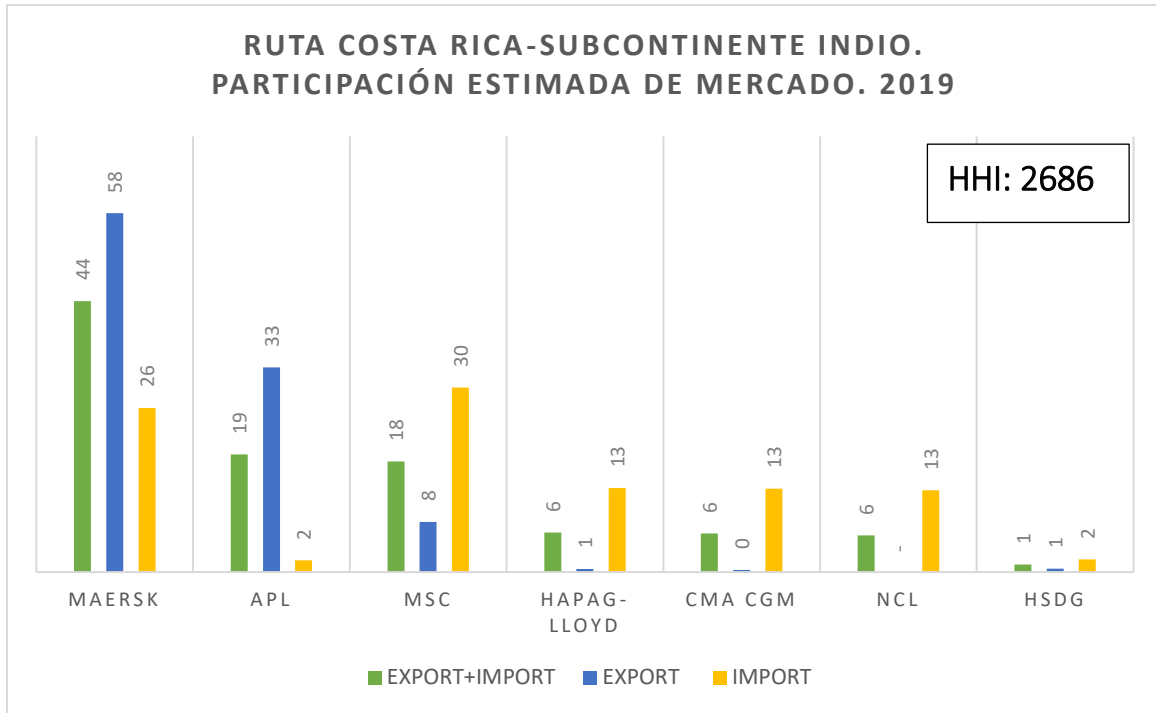
Fuente: Elaboración propia a partir de la información brindada por las empresas

Gráfico N° 14



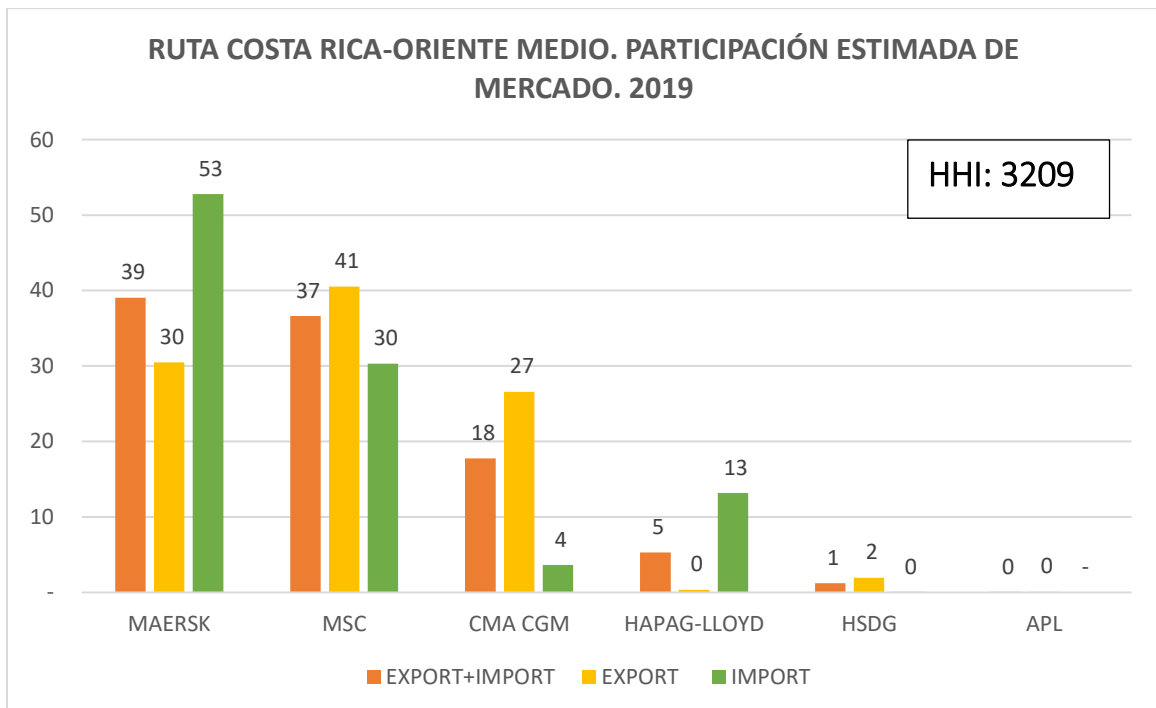
Fuente: Elaboración propia a partir de la información brindada por las empresas

Gráfico N° 15



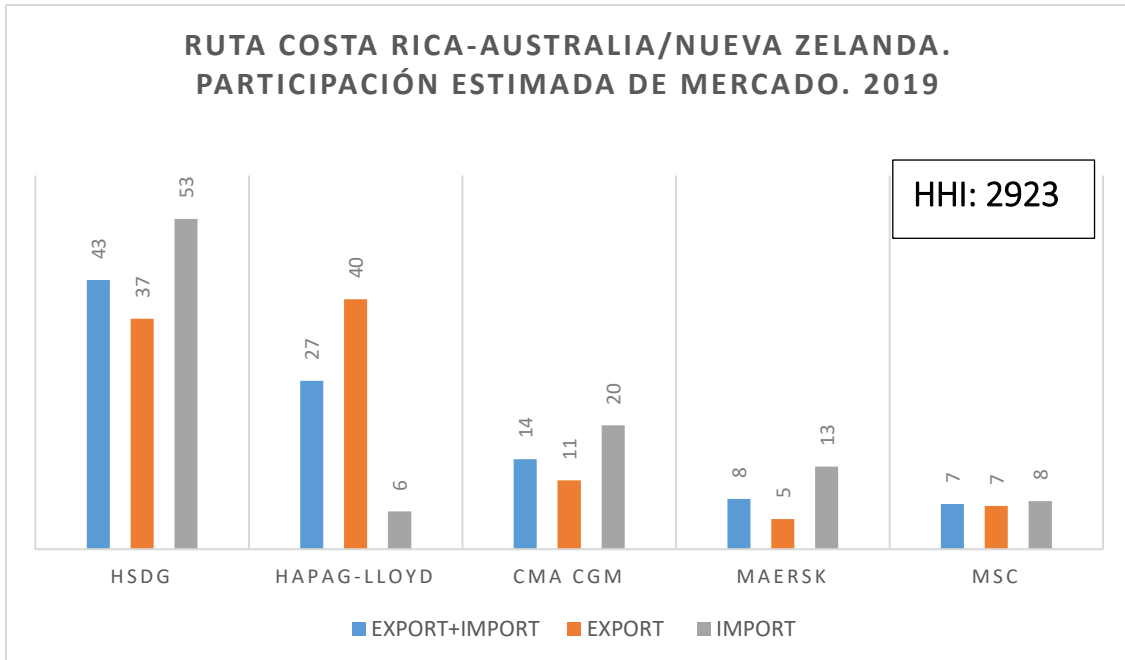
Fuente: Elaboración propia a partir de la información brindada por las empresas

Gráfico N° 16



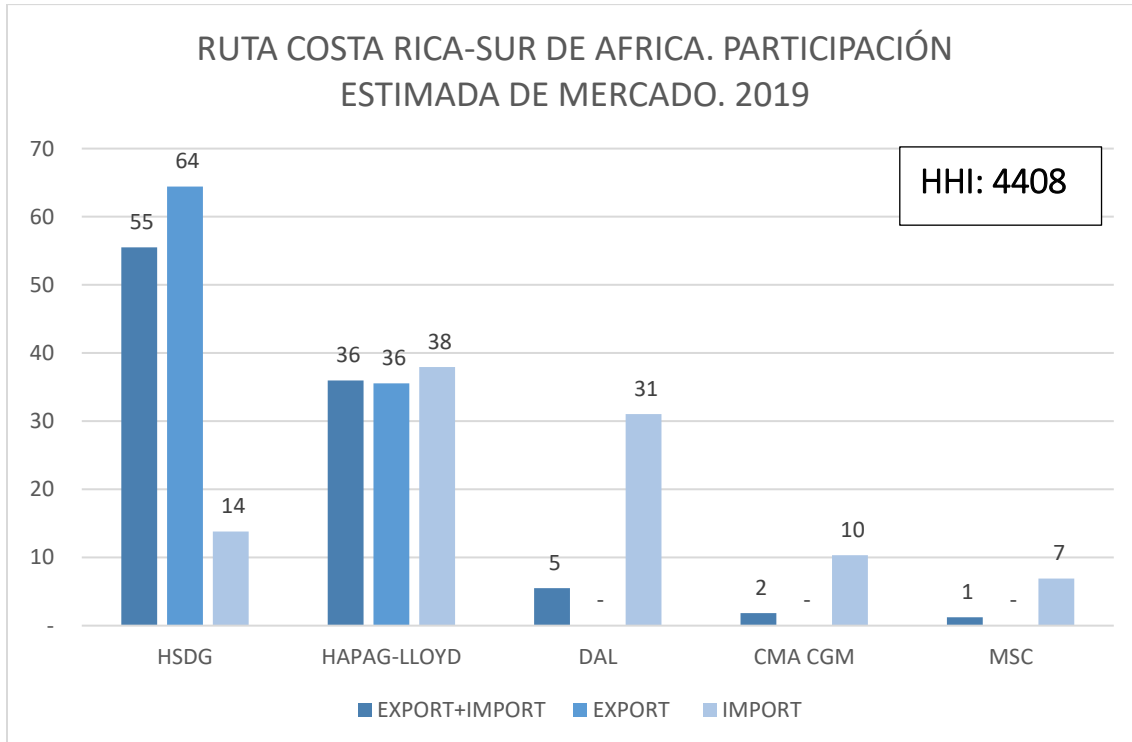
Fuente: Elaboración propia a partir de la información brindada por las empresas

Gráfico N° 17



Fuente: Elaboración propia a partir de la información brindada por las empresas

Gráfico N° 18



Fuente: Elaboración propia a partir de la información brindada por las empresas

La información antes expuesta permite determinar que el servicio de transporte marítimo de carga desde y hacia Costa Rica presenta en las rutas Norte de Europa, Mediterráneo y Oriente Extremo

Asiático, mercados moderadamente concentrados.¹⁵ Mientras que las rutas menos significativas en cuanto a volúmenes transportados enfrentan mercados relativamente más concentrados, sin embargo, tal situación podría modificarse con el tiempo y en el caso de aumentar el comercio entre el país y esas zonas. Es claro, que los porcentajes en el año 2019 están condicionados por las muy escasas transacciones realizadas.

No se calcula el índice de concentración para la ruta más relevante, esta es, la de América del Norte, por cuanto, la mayor parte del servicio fue prestado por líneas navieras que no suministran información a la fuente proporcionada por las empresas, lo que no permite que el cálculo del indicador refleje la realidad, ya que no se cuenta con suficiente información para ello.

Los datos expuestos, junto con la importancia que el transporte marítimo tiene para el país, permite determinar la necesidad de dar seguimiento a los cambios en la estructura y al comportamiento de las empresas que prestan sus servicios en las rutas que trasladan productos desde y hacia el país a fin de velar porque los principios de competencia y libre concurrencia dirijan el actuar de todos los participantes. Para ello es preciso que las limitaciones legales de la COPROCOM para actuar en este mercado sean eliminadas.

E. SOBRE LA VIGENCIA Y SITUACIÓN ACTUAL DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS

En virtud del largo tiempo que ha transcurrido a la fecha, desde que Costa Rica ratificó el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, mediante Ley N° 6074 del 22 de julio de 1977, incorporándose así tal instrumento internacional al marco jurídico nacional, se estimó relevante para efectos del presente estudio, conocer la vigencia y situación actual de las conferencias marítimas, desde el punto de vista de algunas de las empresas navieras que operan en el país y respecto a las cuales ya con anterioridad se les había requerido información fundamental.

Concomitantemente con ello, se consideró pertinente conocer el criterio del Ministerio de Comercio Exterior (COMEX), por su vinculación dentro del ámbito del sector importador y exportador. Respecto a esa cartera ministerial, resultaba relevante conocer su criterio técnico en cuanto a las implicaciones que podría tener para el país, la eventual denuncia de esa Convención, concretamente, en lo atinente a los supracitados numerales 2 y 13 de la misma.

1. Sobre lo Informado por Empresas Navieras que Operan en el País.

Se les requirió información a las empresas navieras sobre si formaban actualmente parte de una Conferencia Marítima para una o varias de las rutas navieras que operan en el país, siendo que en

¹⁵ El Departamento de Justicia y la Federal Trade Commission, mediante la Guía de Concentraciones Horizontales, establecieron los siguientes criterios para evaluar la concentración en un mercado:

- a) No concentrado: si el índice de concentración es menor a 1500.
- b) Moderadamente concentrado: si el índice de concentración está entre 1500 y 2500, y
- c) Altamente concentrado: si es mayor a 2500.

caso afirmativo, se les solicitaba suministrar copia fotostática completa y fiel del documento que acreditaba su pertenencia en cada una de ellas, pues en ese sentido interesaba conocer, entre otros aspectos, las rutas que se incluían, la fecha de constitución y los principales acuerdos que se derivaban de la conferencia respectiva. A su vez se les consultaba expresamente, sobre la importancia que tenía para ellas el formar parte de alguna Conferencia Marítima, en relación con las rutas navieras que operan en Costa Rica.

De la información suministrada por las empresas navieras que atendieron la consulta, se desprende en síntesis que éstas ya no forman parte de ninguna Conferencia Marítima, por cuanto, según indican, tal instrumento ya ha dejado de operar en la práctica desde hace varios años.

Así, por ejemplo, la empresa MAERSK COSTA RICA SOCIEDAD ANÓNIMA (que es una agencia con representación en Costa Rica de la naviera Maersk A/S, que a su vez es una empresa subsidiaria del Grupo A.P. Moller – Maersk (en adelante “Maersk”) con sede en Copenhague), indicó que:

“(…) Ni Maersk Costa Rica, ni Maersk o cualquiera de sus entidades relacionadas forman parte de cualquier Conferencia Marítima.

Desde 2015, prácticamente todas las conferencias y Voluntary Discussion Agreements VDA’s (acuerdos voluntarios de discusión) en todos los negocios mundiales de transporte marítimo han dejado de existir, ya que muchas navieras, incluido Maersk, decidieron retirarse de estos acuerdos. (...).” (Documento de respuesta de MAERSK COSTA RICA SOCIEDAD ANÓNIMA de fecha 28 de abril del 2021).

En virtud de lo anterior esa empresa, al no formar parte de Conferencia alguna, no suministró documento de ningún pacto, así como tampoco se refirió a su importancia por no resultar aplicables en la actualidad.

Valga señalar que en los mismos términos expuestos se refirió la compañía HAMBURG SÜD COSTA RICA SOCIEDAD ANÓNIMA, quien representa en Costa Rica a la empresa Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft A/S & Co. KG (en adelante “HSDG”), en español Compañía Naviera Sudamericana de Hamburgo A/S & Co. KG, con sede en Hamburgo, Alemania. (Documento de respuesta de HAMBURG SÜD COSTA RICA SOCIEDAD ANÓNIMA de fecha 28 de abril del 2021).

De igual forma se refirió sucintamente la naviera Evergreen, mediante correo electrónico de fecha 15 de abril del 2021 dirigido a la presente instancia administrativa¹⁶, en donde señala que *“(…) Esa práctica, de manera formal se terminó antes de los años 90. El flete es un commodity y como todos sigue el mercado (...).”*

¹⁶ Por intermedio del señor Oscar Álvarez, Director – Maritime Division ILG LOGISTICS S.A. (Agentes Generales de la Línea Naviera Evergreen.).

Se expone que otras dos empresas navieras consultadas, que pidieron un tratamiento confidencial en su información, externaron de la misma manera que ellas no pertenecen a ninguna Conferencia Marítima.

Con vista de todo lo expuesto queda claro que, en la actualidad, la figura de las Conferencias Marítimas no mantiene aplicación en la práctica, al menos, para algunas de las más importantes empresas navieras que operan en el país y que en ese sentido, al ser consultadas, manifestaron ni siquiera formar parte de ninguna de ellas.

2. Sobre lo Informado por el Ministerio de Comercio Exterior (Comex).

Al ser consultado COMEX por las implicaciones que podría tener para el país la eventual denuncia de la “Convención Código de Conducta de Conferencias Marítimas”, en cuanto a los numerales 2 y 13 de dicho convenio (desde la óptica de esa cartera ministerial), se indicó al respecto que:

“(...) Las conferencias marítimas pueden influir en el costo y en el tiempo de entrega de los bienes en los mercados meta. Dado lo anterior, COMEX ha abordado el tema con motivo de inquietudes que han manifestado importadores y exportadores en eventos o reuniones en las que este Ministerio ha participado. Según lo analizado hasta este momento la información disponible no se estima suficiente y comprensiva de las diversas aristas que presenta la figura, para llegar a una conclusión sobre las consecuencias que tendría la denuncia para el sector. Adicionalmente, se considera que esta decisión requiere, necesariamente, de un abordaje interinstitucional que permita tomar en cuenta todas las potenciales implicaciones de una eventual decisión en tal sentido que, en todo caso, trasciende las competencias que la ley asigna a este Ministerio.

(...)

COMEX ha participado en algunas reuniones en las que exportadores e importadores han manifestado su posición respecto a las conferencias marítimas; particularmente, alegaciones sobre prácticas contrarias al Derecho de Competencia por parte de las navieras, que los han llevado a plantear la denuncia del Tratado de Conferencias Marítimas, partiendo de que ello propiciaría la libre competencia entre los compradores de tráfico marítimo. Este ministerio ha tomado nota de tales planteamientos y valorado el tema bajo la perspectiva de las competencias que su ley de creación le otorga, pero como ya quedó dicho, el tema de la denuncia implica la participación de otros órganos del Sector Público, dados los alcances que una decisión en ese sentido puede acarrear, e incluso se estima pertinente generar un espacio de discusión amplio con el Sector Privado. (...)”¹⁷.

Cabe agregar que COMEX junto con su respuesta al requerimiento de información, adjuntó como documento anexo, copia de un estudio del año 2014, relativo a una consultoría denominada

¹⁷ Oficio DM-COR-CAE-0243-2021 de fecha 27 de abril del 2021, suscrito por el señor Andrés Valenciano Yamuni, Ministro, MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR (COMEX).

“Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas” de 1974 – Perspectiva de la Política de Competencia, el cual según se argumenta, ha sido utilizado como insumo a lo interno de esa institución, con el fin de comprender mejor los alcances de ese instrumento internacional.

De una lectura y análisis de ese estudio se desprende a manera de conclusiones y recomendaciones que:

“(…) Conclusiones y recomendaciones

En razón de las anteriores consideraciones, las siguientes son las principales conclusiones de este estudio:

a. Desde sus orígenes, las conferencias marítimas han cumplido un papel fundamental en el desarrollo de la industria de los servicios regulares de carga marítima internacional.

b. Algunas características de esta industria (costos crecientes, capacidad ociosa en las naves, necesidad de establecer rutas regulares, etc.), si bien no son exclusivas de ésta, justifican que las empresas realicen ciertas actividades cooperando entre sí.

c. Algunas formas de cooperación entre las empresas pueden generar redes económicamente eficientes. Algunas de estas formas de cooperación permisibles son el compartir infraestructura y logística, uso conjunto de naves, mercadeo conjunto, etc. Sin embargo, los acuerdos de precio y de volumen de servicio no son indispensables para garantizar la regularidad del servicio y a la vez generar las eficiencias mencionadas, por lo que no se justifican.

d. Por ello, pareciera no ser necesario ni conveniente eliminar del todo las conferencias marítimas, sino solamente algunas potestades específicas que tradicionalmente se les han asignado, particularmente las que le permiten cartelizar el mercado.

e. Históricamente, las conferencias marítimas han gozado de una exención de la aplicación del derecho de la competencia. En algunos casos, como la Unión Europea, esta exención fue eliminada. En otras jurisdicciones se mantiene la misma, pero se han derogado algunas de sus condiciones, y se han tomado medidas también para tratar de introducir competencia de precios, como por ejemplo el permitir a los miembros de la conferencia cobrar precios menores a los que indica la conferencia, y promover los acuerdos confidenciales que así lo hagan.

f. Es posible buscar esquemas de cooperación entre las empresas navieras que permitan garantizar la regularidad y eficiencia en el servicio, sin que se constituyan en una coordinación anticompetitiva de sus actividades. Un ejemplo de estos esquemas permisibles desde la óptica del Derecho de la Competencia son los consorcios a los que se refieren las regulaciones de la Unión Europea (o bien figuras similares).

g. En nuestro país, el contenido de la Convención ha sido validado por la Sala Constitucional, quien consideró que la misma no infringe el artículo 46 de la Constitución Política. Sin embargo, para gozar de la exención a la aplicación de la Ley 7472 se debe cumplir una doble condición: a. ser una compañía naviera miembro de una conferencia y b. realizar alguno de los acuerdos expresamente permitidos en la Convención.

h. Experiencias internacionales muestran que el eliminar a las conferencias (directa o indirectamente) la potestad de fijar precios y volúmenes de forma vinculante tiene efectos positivos en la generación de eficiencia en el mercado.

i. Conforme a las tendencias internacionales más recientes, se considera adecuado y conveniente reformar el ámbito de aplicación de la Convención en Costa Rica para, sin prohibir la existencia y funcionamiento de las conferencias marítimas, se les impida alcanzar acuerdos como fijación de tarifas y asignación de volúmenes, así como cualquier otra facultad que se considere anticompetitiva y que no sea indispensable para la existencia y funcionamiento de las mismas.

j. Alternativamente, en caso de no ser viable la recomendación anterior, se podría optar por mantener las actuales potestades pero, al igual que en algunos otros países, permitir la firma de acuerdos confidenciales independientes, que permitan negociar tarifas inferiores a las establecidas por la conferencia.

*k. Las experiencias de otros países muestran que la introducción de la competencia al sector puede lograrse por diversas vías distintas con resultados similares. **Para el caso de Costa Rica, este fin podría alcanzarse ya sea por medio de la formulación de una reserva a la Convención, o bien por algún otro mecanismo que permita el ordenamiento jurídico costarricense. La identificación de cuál es esa vía, y los pasos a tomar para implementarla exceden los alcances de esta consultoría. (...)**¹⁸.*

Para este Órgano, con vista de las conclusiones y recomendaciones del estudio anterior, aunado a lo indicado en líneas precedentes, en cuanto a que en la actualidad, la figura de las Conferencias Marítimas no mantiene aplicación en la práctica, al menos, para algunas de las empresas navieras que operan en el país y que en ese sentido al ser consultadas, manifestaron en suma, ni siquiera formar parte de ninguna de ellas, se estima que resulta de recibo una eventual propuesta, en cuanto a efectuar una reserva o denuncia del citado instrumento internacional, en torno a los dos tópicos puntuales que permiten la distribución de mercado o los acuerdos de precios y que se circunscriben respectivamente, en los numerales 2 y 13 del mismo, siendo que en ese sentido, por todo lo antes referido, no sería de esperar que se generara afectación de ningún tipo a algún agente económico o sector en particular.

VII. DESAFÍOS PARA LA COPROCOM

Actualmente hay cuatro grandes alianzas estratégicas de empresas dedicadas al transporte marítimo: "2M", "G6", "Ocean 3" y "CKYH". Estas alianzas han surgido como una consolidación de alianzas mucho más pequeñas. La novedad de estos acuerdos de cooperación con respecto al sistema de conferencias es que no implican restricciones fundamentales a la competencia, por lo que se consideran una solución menos restrictiva a la especificidad de la estructura de costes en la industria. Sin embargo, si bien estos acuerdos pueden aportar importantes eficiencias, contribuyen a una mayor cooperación y consolidación en la industria.

Otra preocupación es la tendencia al aumento de la concentración, impulsada por las expectativas de los transportistas de lograr eficiencias adicionales a través de fusiones. La participación de los principales actores de la industria ha ido en aumento, no obstante, el sector sigue presentando cierta

¹⁸ "CONVENCIÓN SOBRE UN CÓDIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS" DE 1974 - PERSPECTIVA DE LA POLÍTICA DE COMPETENCIA. Documento elaborado para el Ministerio de Comercio Exterior. Consultora: Pamela Sittenfeld Hernández (Weinstok Abogados). San José, Costa Rica. Abril del 2014.

fragmentación, aun así, las estructuras del mercado dependen del comercio en cada ruta en particular.

Sin embargo, debe considerarse que la concentración en la industria es mayor si se tienen en cuenta los vínculos entre las empresas a través de alianzas y acuerdos de consorcios, por lo que el impacto de estos acuerdos de cooperación debe tenerse en cuenta, por ejemplo, al analizar el impacto de una fusión en las condiciones competitivas de los carriles comerciales pertinentes, evitando un paso hacia una concentración e interdependencia excesivas.

Otra tendencia que está experimentando el sector naviero es hacia una mayor integración vertical. El despliegue de mega-buques ha dado mayor relevancia a las operaciones portuarias porque potencialmente pueden constituir un cuello de botella operativo que socava los tiempos totales de tránsito y la fiabilidad del servicio y limita el uso eficiente de las embarcaciones. Como resultado, los transportistas marítimos han comenzado a adquirir instalaciones terminales de contenedores para reducir los cuellos de botella físicos (por ejemplo, accesibilidad náutica, infra-y supra-estructuras infradimensionadas) y así salvaguardar sus inversiones marítimas mediante el impulso del rendimiento operativo. La integración vertical también permite a los transportistas adquirir el control de los costes de estibación y ofrece a las líneas navieras la oportunidad de invertir en un negocio altamente correlacionado y sinérgico con su actividad principal.

Si bien la eficiencia puede surgir de la integración vertical, también es importante destacar el riesgo de que las autoridades portuarias integradas verticalmente puedan retener el acceso a importantes infraestructuras a sus rivales aguas arriba. Desde el punto de vista de la política de competencia, es importante supervisar estos acontecimientos.

VIII. SOBRE LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

- A. El transporte marítimo es esencial para el comercio y el desarrollo. En Costa Rica más de la mitad del valor total de las importaciones y las exportaciones se realiza en contenedores transportados por líneas marítimas regulares, por lo que el transporte marítimo desempeña un papel fundamental en el comercio internacional de productos manufacturados.
- B. Desde sus inicios, el transporte marítimo de mercancías se ha regido por las llamadas "conferencias", acuerdos entre los transportistas para fijar precios y regular la capacidad. Estos acuerdos similares a los cárteles se han beneficiado de exenciones de las leyes antimonopolio en varias jurisdicciones durante mucho tiempo. La razón reclamada para los beneficios del sistema de conferencias es que son necesarias para evitar las agresivas guerras de precios entre los transportistas que se derivarían de la naturaleza de costo fijo de la industria y la existencia de exceso de capacidad.
- C. En 1974 fue aprobado el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, con el apoyo de la Conferencia de la Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), en la búsqueda de la corrección de las prácticas realizadas por las conferencias que pudieran llegar a ser consideradas como indebidas o desleales, aunado a la satisfacción de necesidades de corte económico y político. En 2018 dicho Código contaba con 76 Estados partes.

- D. Los objetivos fundamentales de este tratado, son: facilitar la expansión ordenada del comercio marítimo mundial; promover el desarrollo de servicios marítimos regulares y eficaces que permitan atender las necesidades de cada tráfico; y garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de los servicios de transporte marítimo y los intereses de los usuarios de tales servicios. La UNCTAD promovía que junto con la ratificación de este documento los países adoptarán las medidas legislativas u otras medidas necesarias para aplicar dicha convención.
- E. A pesar de sus aparentes buenas intenciones, el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas es básicamente un tratado internacional que autoriza a las compañías navieras, competidoras entre sí, reunidas en una conferencia a comportarse como un cartel y a realizar conductas que de ser efectuadas por otras empresas resultarían sancionadas por la ejecución de prácticas monopolísticas absolutas. Se consideran especialmente perjudiciales a la competencia y libre concurrencia las disposiciones establecidas en los artículos 2 -en relación con la distribución del tráfico marítimo- y 13 -sobre la fijación de tarifas- del Código analizado.
- F. A diferencia de otros países, Costa Rica aprobó mediante la Ley N°6074 del 22 de julio de 1977, en todas sus partes, la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, sin realizar salvedad alguna, convirtiéndolo así en un tratado internacional debidamente ratificado con rango superior a la ley ordinaria. El país tampoco adoptó legislación secundaria que permitiera favorecer el mayor equilibrio entre las partes contratantes, navieras y usuarios, que pretendía la convención ratificada.
- G. Si bien la COPROCOM se pronunció desde hace más de dos décadas respecto al perjuicio sobre la competencia de lo dispuesto en los artículos 2 y 13 del Código, por corresponder a disposiciones de un tratado internacional, se encontraba impedida de sancionar y eliminar estas conductas. Adicionalmente, ante una acción de inconstitucionalidad presentada, la Sala Constitucional mediante resolución 2004-01922 del 25 de febrero del 2004, se pronunció sobre este tema y concluyó que las Conferencias Marítimas no contrarían los preceptos tutelados en el artículo 46 constitucional, norma que prohíbe los monopolios.
- H. La COPROCOM no comparte los argumentos de la Sala Constitucional en la resolución mencionada. Aunque un Tratado o Convención Internacional debidamente ratificado, constituya una norma de rango superior a la ley ordinaria, no puede ir evidentemente en contra de postulados y principios de rango constitucional, como lo es en este caso, la prohibición expresa de los monopolios y de cualquier acto, aunque fuere originado en una ley, que amenace o restrinja la libertad de comercio. De allí que el mismo mandato constitucional hace que resulte de interés público la acción del Estado encaminada a impedir toda práctica o tendencia monopolizadora.
- I. La Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas permite la adopción de acuerdos entre competidores para distribuirse el mercado y fijar las tarifas, de manera que autoriza a las compañías a actuar como si fueran un monopolio, eliminando la competencia y las opciones de los consumidores, acuerdos que de ser realizados por otras empresas resultarían sancionables. No obstante, el alto Tribunal incluso justifica el acuerdo de fijación de tarifas dado que no pueden ser –según el Tratado- intempestivas y arbitrarias o sin justificación, no obstante, para la COPROCOM ningún parámetro justifica la adopción de mecanismos o prácticas que lleven a comportamientos monopólicos y como tales, contrarios a la norma constitucional.
- J. Por otra parte, el alto Tribunal estima que el Tratado “es a su vez otra norma que desarrolla la regla constitucional del numeral 46”; sin embargo, es consideración de la COPROCOM que, por

el contrario, además de no desarrollarla, abiertamente riñe con aquella, al permitir comportamientos o prácticas propios de los monopolios.

- K. Cabe destacar que en las últimas décadas varias autoridades de competencia han pedido la abolición del sistema de conferencias, argumentando que no produjo los beneficios reclamados. Además, como resultado de la proliferación de otras formas de cooperación (consorcios y alianzas estratégicas) y de los cambios normativos que han tenido lugar en muchas jurisdicciones, la relevancia del sistema de conferencias se ha erosionado. De hecho, en algunas jurisdicciones el sistema de conferencias se ha visto efectivamente socavado o abolido.
- L. La consulta a varias importantes compañías que prestan los servicios de transporte marítimo en el país permite concluir que, en la actualidad, la figura de las Conferencias Marítimas no mantiene aplicación en la práctica, al menos, para algunas de las más importantes empresas navieras que operan en el país.
- M. La concentración de mercado existente en diversas rutas, junto con la importancia que el transporte marítimo tiene para el país, permite determinar la necesidad de dar seguimiento a los cambios en la estructura y al comportamiento de las empresas que prestan sus servicios en las rutas que trasladan productos desde y hacia el país, a fin de velar porque los principios de competencia y libre concurrencia dirijan el actuar de todos los participantes. Para ello, es preciso que las limitaciones legales de la COPROCOM para actuar en este mercado sean eliminadas.

IX. RECOMENDACIÓN

Por todo lo antes expuesto y considerando que:

- 1) La COPROCOM tiene la facultad de revisar y sancionar los actos que puedan ser calificados como anticompetitivos. A este respecto, no deberían de existir diferencias ni excepciones entre los distintos agentes económicos que conforman parte del mercado. Es decir, la aplicación de la Ley de Competencia debería ser de observancia general.
- 2) Es un reto para el país lograr que las prácticas presentes en el Mercado del Transporte Marítimo Internacional de Carga de Línea Regular puedan ser regidas por las leyes de competencia, considerando que no han operado cambios formales para someter a investigación los acuerdos sobre fijación de precios y distribución del mercado que llevan a cabo las empresas navieras. No obstante, el sector exportador y otros agentes interesados en que dicha situación cambie, han externado a otras autoridades de gobierno sobre la necesidad de generar reformas sobre este tema.
- 3) La COPROCOM tiene claro que un sistema de normas de competencia y su efectividad en la práctica, radica en que éstas deben ser aplicadas a la totalidad de los agentes económicos que integran los mercados, sin excepciones que puedan obstaculizar el objetivo legítimo del proceso de competencia y libre concurrencia.
- 4) Es fundamental evitar mediante procedimientos legales y certeros, que operen los acuerdos de precios y la distribución del mercado en este sector del Transporte Marítimo Internacional de Carga de Línea Regular, dado que con este tipo de acuerdos internacionales se generan perjuicios para los usuarios de estos servicios, mediante el incremento de los costos que deben ser cubiertos

para el transporte de las mercancías y que se verán reflejados en el precio de los productos que adquieren los consumidores. Lo anterior, en virtud de que el tratado internacional en estudio aún se mantiene vigente.

5) Del análisis realizado se obtiene que las razones que justificaron originariamente la adopción de la “Convención Código Conducta de Conferencias Marítimas”, tendientes a la necesidad de la satisfacción de requerimientos de corte económico y político dentro del sector del Transporte Marítimo Internacional de Carga de Línea Regular, están superadas al menos en cuanto a los acuerdos para la fijación de tarifas y distribución del mercado, por otro tipo de alianzas comerciales e instrumentos de cooperación que, al menos, no resultan tan abiertamente lesivos al marco legal de competencia.

SE RECOMIENDA AL PODER EJECUTIVO

Proceder, siguiendo la legislación interna y los procedimientos que el Derecho Internacional Público dispone, con las acciones legales y diplomacias pertinentes, a los efectos de dejar sin efecto las dos disposiciones de la “Convención Código Conducta de Conferencias Marítimas”, que concretamente establecen las estipulaciones relativas a la distribución del mercado y la fijación de precios, previstas, respectivamente, en las cláusulas 2 y 13 de dicho Convenio. **Expediente Administrativo N° 58-18-EM. Notifíquese.**

(...)”

Paola Beckford Navarro
Secretaria Coprocom