

No. 22380. CONVENTION ON A CODE OF CONDUCT FOR LINER CONFERENCES. CONCLUDED AT GENEVA ON 6 APRIL 1974¹

N° 22380. CONVENTION RELATIVE À UN CODE DE CONDUITE DES CONFÉRENCES MARITIMES. CONCLUE À GENÈVE LE 6 AVRIL 1974¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

3 February 1994

SPAIN

(With effect from 3 August 1994.)

With the following reservations and declaration:

ADHÉSION

Instrument déposé le :

3 février 1994

ESPAGNE

(Avec effet au 3 août 1994.)

Avec les réserves et la déclaration suivantes :

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

Reserva 1. Para la aplicación del Código de conducta, la noción de “compañía naviera nacional” en el caso de un Estado miembro de la Comunidad Económica Europea, podrá comprender a cualquier compañía naviera que utilice barcos establecida en el territorio de dicho Estado miembro, de conformidad con el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea.

Reserva 2. a) Sin perjuicio del texto de la letra b) de la presente reserva, el artículo 2 del Código de conducta no se aplicará en los tráficos de conferencia entre los Estados miembros de la Comunidad y, sobre la base de reciprocidad, entre estos Estados y los demás países de la OCDE que sean partes del Código.

b) El texto de la letra a) no afectará a las posibilidades de participación en dichos tráficos, en calidad de compañías navieras de un tercer país, de conformidad con los principios expuestos en el artículo 2 del Código, de las compañías navieras de un país en desarrollo que sean reconocidas como compañías navieras nacionales según el Código y que sean:

I) miembros de una conferencia que asegure estos tráficos, o

II) admitidas en dicha conferencia con arreglo al apartado 3 del artículo 1 del Código.

Reserva 3. El artículo 3 y el apartado 9 del artículo 14 del Código de conducta no se aplicarán en los tráficos de conferencia entre los Estados miembros de la Comunidad, y sobre la base de reciprocidad, entre estos Estados y los otros países de la OCDE que sean partes del Código.

Reserva 4. En los tráficos en los que se aplique el artículo 3 del Código, la última frase de dicho artículo se interpretará en el sentido siguiente:

a) Los dos grupos de compañías navieras nacionales coordinarán sus posturas antes de votar sobre las cuestiones relativas al tráfico entre sus dos países.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1334, p. 15, and annex A in volumes 1365, 1398, 1401, 1408, 1413, 1422, 1444, 1482, 1498, 1501, 1527, 1535, 1567, 1579, 1723 and 1724.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1334, p. 15, et annexe A des volumes 1365, 1398, 1401, 1408, 1413, 1422, 1444, 1482, 1498, 1501, 1527, 1535, 1567, 1579, 1723 et 1724.

[TRANSLATION]

Reservation 1

For the purposes of implementing the Code of Conduct, the concept of a “national shipping line” may, in the case of a State member of the European Economic Community, include any vessel-operating shipping line established in the territory of that State, in accordance with the Treaty establishing the European Economic Community.¹

Reservation 2

(a) Without prejudice to the text of (b) below, article 2 of the Code of Conduct shall not apply in conference trades between States members of the Community and, on the basis of reciprocity, between these States and other Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) countries which are parties to the Code.

(b) The text of (a) above shall not affect the opportunities for participation in such trades, as third-country shipping lines, in accordance with the principles set out in article 2 of the Code, by the shipping lines of a developing country which are recognized as national shipping lines under the Code and which are:

(I) Members of a conference which ensures such trades, or

(II) Admitted to membership of that conference under article 1, paragraph 3, of the Code.

Reservation 3

Article 3 and article 14, paragraph 9, of the Code shall not apply in conference trades between States members of the Community and, on the basis of reciprocity, between

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 298, p. 3 (English translation); vol. 294, p. 3 (authentic French text); vol. 295, p. 2 (authentic German text); vol. 296, p. 2 (authentic Italian text); vol. 297, p. 2 (authentic Dutch text); vol. 1376, p. 138 (authentic Danish text); vol. 1377, p. 6 (authentic English text); vol. 1378, p. 6 (authentic Irish text); vol. 1383, p. 146 (authentic Greek text); vol. 1452, p. 306 (authentic Portuguese text), and vol. 1453, p. 332 (authentic Spanish text).

[TRADUCTION]

Réserve 1

Aux fins du Code de conduite des conférences maritimes, l'expression « compagnie maritime nationale » peut, dans le cas d'un Etat membre de la Communauté économique européenne, s'appliquer à toute compagnie maritime exploitant des navires établie sur le territoire de cet Etat membre conformément au traité de la CEE¹.

Réserve 2

a) Sans préjudice de l'alinéa b [ci-après], l'article 2 du Code de conduite ne s'applique pas aux trafics assurés par une conférence entre les Etats membres de la Communauté économique européenne ou, sur la base de la réciprocité, entre ces Etats et d'autres pays de l'OCDE qui sont parties au Code.

b) L'alinéa a [ci-dessus] ne porte pas atteinte aux possibilités de participation à ces trafics, en tant que compagnies maritimes de pays tiers, conformément aux principes énoncés à l'article 2 du Code, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues, en vertu du Code, comme étant des compagnies maritimes nationales et qui sont :

I) Déjà membres d'une conférence assurant ces trafics; ou

II) Admises à participer à une telle conférence en vertu du paragraphe 3 de l'article premier du Code.

Réserve 3

L'article 3 et le paragraphe 9 de l'article 14 du Code de conduite ne s'appliquent pas aux trafics assurés par une conférence entre les Etats membres de la Communauté ou, sur la

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 294, p. 3 (texte authentique français); vol. 295, p. 3 (texte authentique allemand); vol. 296, p. 3 (texte authentique italien); vol. 297, p. 3 (texte authentique néerlandais); vol. 298, p. 3 (traduction anglaise); vol. 1376, p. 138 (texte authentique danois); vol. 1377, p. 6 (texte authentique anglais); vol. 1378, p. 6 (texte authentique irlandais); vol. 1383, p. 146 (texte authentique grec); vol. 1452, p. 306 (texte authentique portugais), et vol. 1453, p. 332 (texte authentique espagnol).

these States and other OECD countries which are parties to the Code.

Reservation 4

In trades to which article 3 of the Code applies, the final sentence of that article shall be interpreted as follows:

(a) The two groups of national shipping lines shall coordinate their positions prior to voting on issues relating to trade between their two countries.

(b) This sentence shall apply solely to issues which, under the conference agreement, require the consent of the two groups of national shipping lines concerned, and not to all issues dealt with in the conference agreement.

Declaration:

A. The Government of Spain considers that the United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences provides the shipping lines of developing countries with ample opportunities to participate in the liner conference system, and that it has been drafted in such a manner as to regulate conferences and their activities within a system of free trade (where there are opportunities for non-conference shipping lines).

This Government also deems it essential to the functioning of the Code and of the conferences whose regulation is referred to that there should continue to be opportunities for fair competition on a commercial basis for non-conference shipping lines, and that shippers should not be denied an option in the choice between conference shipping lines and non-conference shipping lines, subject to any loyalty arrangements where they exist. These basic concepts are reflected in several provisions of the Code itself, including its objectives and principles, and are expressly set out in resolution No. 2, concerning non-conference shipping lines, adopted by the United Nations Conference of Plenipotentiaries.

B. This Government further believes that any regulation or other measures adopted by a Contracting Party to the United Nations

base de la réciprocité, entre ces Etats et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au Code.

Réserve 4

En ce qui concerne les trafics visés à l'article 3 du Code de conduite, la dernière phrase de cet article est interprétée comme suit :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) Cette phrase ne s'applique qu'aux questions dont l'accord de conférence reconnaît qu'elles nécessitent le consentement des deux groupes de compagnies nationales concernées et non à toutes les questions dont traite l'accord de conférence.

Déclaration :

A. Le Gouvernement de l'Espagne estime que la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes offre aux compagnies de navigation des pays en développement de larges possibilités de participer au système des conférences et qu'elle est rédigée en des termes visant à réglementer les conférences et leurs activités sur les trafics ouverts (c'est-à-dire ceux où existent des possibilités de concurrence).

Le présent Gouvernement estime aussi qu'il est essentiel, pour le bon fonctionnement du Code et des conférences auxquelles il s'applique que les compagnies maritimes hors conférence puissent continuer de soutenir la concurrence sur une base commerciale et que les chargeurs ne soient pas privés de la possibilité de choisir entre compagnies maritimes membres d'une conférence et compagnies maritimes hors conférence, sous réserve des accords de fidélité existants. Ces principes fondamentaux sont traduits dans un certain nombre de dispositions du Code lui-même, notamment dans ses objectifs et principes, et sont expressément énoncés dans la résolution n° 2 sur les compagnies maritimes hors conférence, adoptée par la conférence de plénipotentiaires des Nations Unies.

B. Le présent Gouvernement estime par ailleurs que toute réglementation ou autre mesure adoptée par une partie à la Conven-

Convention and having the purpose or effect of eliminating such opportunities for competition for non-conference shipping lines would be incompatible with the basic concepts mentioned above, and would effect a radical change in the circumstances under which conferences subject to the Code are envisaged as operative. Nothing in the Convention requires other Contracting Parties to accept either the validity of such regulations, or measures or situations whereby conferences, through such regulations or measures, would, in practice, acquire a monopoly on trades subject to the Code.

C. The Government of Spain declares that it will implement the Convention in accordance with the basic concepts and conclusions stipulated herein and that, accordingly, the Convention shall not prevent it from taking appropriate steps in the event that another Contracting Party adopts measures or practices which impede fair competition on a commercial basis in liner shipping service.

Registered ex officio on 3 February 1994.

tion des Nations Unies, qui aurait pour objectif ou pour effet de supprimer les possibilités de concurrence des compagnies maritimes hors conférence, serait incompatible avec les principes fondamentaux mentionnés plus haut et modifierait radicalement les conditions dans lesquelles les conférences régies par le Code sont censées opérer. Aucune disposition de la Convention n'oblige les autres Parties contractantes à accepter soit la validité de telles réglementations ou mesures, soit les situations dans lesquelles les conférences, en vertu de ces réglementations ou mesures, acquièrent un monopole effectif sur les trafics régis par le Code.

C. Le Gouvernement de l'Espagne déclare qu'il mettra en œuvre la Convention conformément aux principes fondamentaux et aux considérations qui y sont énoncées et que, ce faisant, celle-ci ne les empêche pas de prendre les mesures appropriées dans le cas où une autre Partie contractante adopterait des mesures ou des pratiques faisant obstacle à l'exercice d'une concurrence loyale sur une base commerciale, sur ses trafics par lignes régulières.

Enregistré d'office le 3 février 1994.