

O. C. D. E.

LA ORGANIZACION DE COOPERACION Y DESARROLLO ECONOMICOS Y LOS TRANSPORTES MARITIMOS (1980)

SUMARIO: I. INTRODUCCION: perspectiva global.—**II. EL INFORME DEL COMITE DE TRANSPORTES: DATOS SOBRESALIENTES.**—1. El excedente mundial de tonelaje.—2. Acuerdos bilaterales.—3. Asuntos concernientes al ámbito de las Naciones Unidas: a) Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. b) Nueva Estrategia Internacional del Desarrollo.—4. Las flotas de los países miembros de la OCDE.

I. INTRODUCCION: PERSPECTIVA GLOBAL

El Comité de Transportes Marítimos de la OCDE y sus dos grupos de trabajo consagraron la mayor parte de su acción al estudio de los medios necesarios para combatir las constantes presiones que un gran número de países no miembros de la OCDE realizan sobre los tráficos de línea que operan en el sistema de economía de mercado.

El Comité puso fin a sus trabajos sobre una serie de principios comunes relativos a las relaciones entre países miembros y no miembros, habiendo asimismo iniciado un análisis similar de las posibles dificultades en las relaciones entre países miembros. Este programa, vinculado estrechamente a los trabajos del Comité de Movimientos de Capitales y de Transacciones invisibles sobre la puesta a punto del Código de liberación de las operaciones invisibles corrientes, así como al estudio

del Comité de intercambios sobre canje de servicios, habría de continuar durante 1981.

Una serie de estudios más detallados han sido emprendidos, debiendo ser destacados entre ellos el examen de los problemas de los transportes marítimos que interesan más particularmente al Brasil, Corea del Sur, Marruecos y Africa del Sur, así como de un cierto número de acuerdos bilaterales concluidos entre países miembros y países no miembros, como los acuerdos entre los Estados Unidos y China y entre España y Costa de Marfil. Asimismo, fueron abordados los problemas de jurisdicción que presentan las medidas anti-trust de los Estados Unidos atinentes a las compañías de navegación miembros de Conferencias Marítimas que actúan tanto en el Atlántico como en el Pacífico. La esperada ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas por un cierto número de países miembros llevaría consigo, en ese caso, la entrada en vigor de la Convención, haciendo necesario el estudio de algunos problemas de orden práctico y jurídico que presenta su entrada en aplicación.

El Grupo especial del Comité sobre organizaciones internacionales permitiría armonizar las posiciones de los países miembros de la OCDE durante las diferentes reuniones de la UNCTAD en relación con los transportes marítimos, y, en particular, ante los problemas que presentan las flotas de libre matriculación y el seguro de cuerpos, así como la sesión final de la Conferencia, que daría lugar en mayo de 1980 a una Convención sobre el transporte internacional multimodal. Por otra parte, la novena sesión de la Comisión de Transportes Marítimos ha tenido como temas principales de discusión los problemas de las flotas de libre matriculación y la aparición de países en desarrollo en los transportes de carga seca a granel. El trabajo de coordinación del Grupo ha ayudado grandemente a los países de la OCDE a llevar con éxito para sus intereses una posición de enfrentamiento a la política proteccionista de los países en vías de desarrollo (1).

II. EL INFORME DEL COMITE DE TRANSPORTES: DATOS SOBRESALIENTES

Fruto asimismo de la labor del Comité de Transportes Marítimos es la realización del vigésimo séptimo Informe Anual sobre Transportes

(1) *Vid., Activités de l'OCDE en 1980 —Rapport du Secrétaire Général—*, OCDE, París, 1981, pp. 32-33.

Marítimos, el cual trata de los principales hechos acaecidos en la materia durante el año 1980 y los primeros meses de 1981 (2). El Informe está dividido en cuatro capítulos y un anexo estadístico. De sus datos más destacados nos ocuparemos a continuación.

1. El excedente mundial de tonelaje

En el curso del año, las esperanzas de días mejores en los transportes se han visto truncadas, porque el retorno, durante largo tiempo esperado, a un equilibrio entre la oferta y la demanda no se ha visto realizado. La neta mejora comprobada en el equilibrio de los tonelajes petrolíferos en 1978 (3) no prosiguió en 1980. Contrastando con el mercado petrolero, el sector del granel seco presentaba un aspecto más sano a pesar del crecimiento de la oferta resultante de la entrega de buques nuevos y del destino de transportadores mixtos a otros transportes distintos de los del petróleo. El sector de los buques de línea ha conocido nuevamente un año difícil por haber sido afectado duramente por el desarrollo de compañías no miembros de conferencias, lo cual venía a traducirse en la existencia de una sobrecapacidad de la flota mundial de navíos de carga. El Comité siguió de cerca las actividades de los países de comercio de Estado, observando asimismo preocupadamente la adopción de medidas discriminatorias en numerosos países en desarrollo.

2. Acuerdos bilaterales

Igualmente, se ha hecho eco el Comité de los acuerdos bilaterales celebrados entre países miembros y países no miembros; entre ellos, el acuerdo entre los Estados Unidos y la China ha despertado un gran interés, hasta el punto de haber suscitado, con ocasión de su examen, algunas críticas en el seno de la OCDE en relación con algunas disposiciones sobre el reparto de las cargas, mediante las cuales los dos signatarios se conceden mutuamente al menos un tercio del tráfico bilateral entre sí llevado a cabo con buques bajo sus pabellones respectivos. Los Estados Unidos defendieron su proceder alegando que estas disposiciones eran el único medio de asegurar a los países miembros de la OCDE una parte del transporte en los tráficos bilaterales con países relevantes pertenecientes a sistemas económicos diferentes.

(2) *Les Transports Maritimes, 1980 —Étude préparé par le Comité des Transports Maritimes—*, OCDE, París, 1981.

(3) *Vid., Activités de l'OCDE en 1979...*, OCDE, París, 1980, pp. 37-38, y *Les Transports Maritimes, 1979...*, OCDE, París, 1980, pp. 9-10 y 14-15.

3. Asuntos concernientes al ámbito de las Naciones Unidas

a) *Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas*

La Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas fue adoptada durante una Conferencia de Plenipotenciarios en abril de 1974 (4). A finales de mayo de 1981, según recuerda el Informe, la Convención no había entrado todavía en vigor. Si bien se había cumplido la condición de devenir partes contratantes un número mínimo de 24 Estados, habiéndose superado largamente este número, la condición relativa al tonelaje —25 por ciento del tonelaje mundial apropiado— no había sido satisfecha: a finales de mayo de 1981, 51 Estados eran partes contratantes de la Convención, con un 20,29 por ciento del tonelaje mundial. La Convención necesitaría aún el aporte de 3,42 millones de toneladas antes de su entrada en vigor.

En Julio de 1980, Yugoslavia se convirtió en el primer país del ámbito de la OCDE —siquiera con un estatuto especial de asociado— ratificante del Código. A fines de septiembre se adhirió al Código China, haciendo saber otros países su intención de ratificarlo; entre ellos, son de destacar los Estados miembros de la CEE, el Japón, Liberia y los países nórdicos (Finlandia, Noruega y Suecia).

Por lo que respecta a la postura de los países miembros de la OCDE frente al Código, podrían distinguirse a la sazón tres posturas diferentes. Por una parte, Estados Unidos, Canadá, Australia y Nueva Zelanda, junto con otros, serían contrarios a la ratificación. Favorables a ella vendrían a ser el Japón, Noruega y Suecia. En una posición intermedia se encontrarían los miembros de la CEE, que habían manifestado su decisión favorable a la ratificación del Código, si bien con algunas reservas aprobadas por el Consejo de las Comunidades Europeas y reflejadas en su Reglamento de 15 de mayo de 1979 (5). La posición espa-

(4) *Vid., Les Transports Maritimes*, correspondientes a los años 1973 y 1974, OCDE, París, 1974 y 1975, respectivamente.

(5) *Journal Officiel des Communautés Européennes*, L 121, 17 de mayo de 1979. Sobre la posición de los países de las Comunidades Europeas, *vid.*: PINACHO BOLAÑO-RIVADENEIRA, J., «España ante la ratificación del Código de Conducta para las Conferencias de fletes de la U.N.C.T.A.D.», *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, Madrid, 1981, pp. 372 y 375; PUEYO LOSA, J. A., «La actividad de la Comunidad Económica Europea ante el Derecho Marítimo», *Anuario de Derecho Marítimo*, p. 633.

ñola, manifestada en el seno de la OCDE, fue la de ratificar el Código en las mismas condiciones que los países de la CEE (6).

b) *Nueva Estrategia Internacional del Desarrollo*

La Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó en Nueva York, en diciembre de 1980, la Nueva Estrategia Internacional del Desarrollo para el Tercer Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo, a iniciar el 1 de enero de 1981. Esta estrategia, inserta en los esfuerzos desplegados por la comunidad internacional para establecer un Nuevo Orden Económico Internacional, pretende acelerar el desarrollo de los países del Tercer Mundo. La parte del texto final que trata del transporte marítimo ha provocado la inquietud de muchos países de la OCDE, especialmente con motivo del objetivo fijado para los países en desarrollo de alcanzar en 1990 el 20 por ciento del tonelaje mundial de peso muerto. Después de la adopción de esta Estrategia se formularían reservas específicas en relación con este objetivo en nombre de 16 países miembros de la OCDE.

4. Las flotas de los países miembros de la OCDE

Las flotas de los países miembros de la OCDE, después de haber registrado un retroceso en valor absoluto desde mediados de 1978 a mediados de 1979, tuvieron un nuevo progreso a mediados de 1980, aunque sólo fue de dos millones de toneladas de registro bruto. La mayor parte de este crecimiento se debe a Grecia, cuya flota aumentó en cerca de un 6 por ciento, si bien esta variación era menor que la de los doce meses precedentes, que había sido de un 10 por ciento. Gracias a su expansión continua a lo largo del segundo semestre del año, Grecia adelantó al Japón de tal forma que en el momento de su adhesión a las Comunidades Europeas, su flota era la más importante de pertenencia nacional del mundo, excluida, por tanto, la flota de libre matriculación de Liberia. De hecho, si se tuviesen en cuenta los buques bajo pabellón de libre matriculación de los cuales los griegos son propietarios efectivos, la flota griega vendría a ser la más importante del mundo.

Mientras que el crecimiento de la flota griega resultó del repatriamiento y de la compra de navíos existentes, la expansión de la flota de los Estados Unidos fue debida casi enteramente a la entrega de buques nuevos, en particular de contenedores de gas, de navíos porta-contene-

(6) En una línea argumental favorable a una ratificación sin reservas por parte de España, *vid.*, PINACHO, *op. cit.*, *loc. cit.*, p. 376.

dores y de dos VLCC. Por su parte, el Japón siguió una política consistente en repatriar progresivamente los grandes buques nuevos que habían sido construidos en un principio para operar en el marco de *tie-in arrangements* y, al mismo tiempo, desembarazarse de numerosos buques más pequeños y viejos, en particular en el sector de mercancías generales, en el cual no resultaba rentable proseguir las operaciones bajo pabellón —y con personal— japonés. Es de subrayar que, si bien el tonelaje que abandonó el pabellón japonés en 1979 fue superior en un 37 por ciento al tonelaje entrante, el número de buques en cuestión fue el triple. Por lo demás, el Japón se hizo cargo de la entrega de un número importante de buques nuevos —aunque su número haya sido muy reducido con relación a la cifra total prevista—, mientras que proporcionalmente el número de buques demolidos ha sido pequeño, oscilando en torno al 4 por ciento de la flota.

La caída catastrófica registrada por las flotas de numerosos países miembros a lo largo de los dos años anteriores se vio disminuida en 1980; las flotas de Noruega, Suecia, Dinamarca y el Reino Unido no fueron reducidas, en lugar de los 19,9 millones en 1978 y 1979, más que en 3,4 millones de toneladas de registro bruto. Con estas contracciones, las flotas de estos países parecen más aptas para enfrentarse a las presiones concurrenciales de otros países. La flota británica sería duramente conmovida a finales de 1980 por una huelga de gran embergadura que proseguiría hasta los primeros meses de 1981. Asimismo, en Alemania, donde, desde 1976, la flota bajo su pabellón descendería de 8,26 millones de toneladas de registro bruto a 6,91, mientras que la matriculada en el extranjero aumentaría de 1,56 a 3,91 millones, los armadores se esforzarían por obtener una nueva ayuda gubernamental a fin de sostener la competencia.

En otro orden de cosas, se puede comprobar que únicamente dos países, Grecia y Finlandia, encauzaban cerca de la mitad de sus exportaciones e importaciones a bordo de sus propios barcos, mientras que España, el Japón y el Canadá encauzaban de un 40 a un 50 por ciento de sus importaciones y Noruega transportaba un 40 por ciento de sus exportaciones. Los otros países miembros transportaban un tercio o menos de su comercio exterior, siendo los más reducidos: Bélgica, 8 por ciento para las importaciones y 4 por ciento para las exportaciones; los Países Bajos, 2 por ciento para las importaciones y 8 por ciento para las exportaciones, y los Estados Unidos, 5 por ciento para las importaciones y 8 por ciento para las exportaciones.

Por lo que respecta a la participación en el tráfico de la OCDE en

su conjunto, Grecia y el Reino Unido están a la cabeza, en tanto que las partes correspondientes al Japón y a Noruega son inferiores a las que se podría esperar habida cuenta de la dimensión de sus flotas, y ello porque ambas flotas realizan frecuentemente largos viajes en pos de petróleo y granel, lo cual viene a traducirse en la disminución del número de toneladas transportadas por año.

Finalmente, sólo pergeñar dos breves ideas sobre la edad de la flota y del personal embarcado: se puede constatar una analogía relevante entre la estructura de edad de los navíos bajo el pabellón de los países miembros de la OCDE y la de la flota mundial en su conjunto, aunque en el interior de uno y otro grupo haya diferencias sensibles; por lo que se refiere a la edad del personal diremos, así sea con datos incompletos, que el personal navegante de los principales países miembros de la OCDE, con la excepción de Grecia, parecería continuar mostrando un decaimiento que vendría a situarse entre el 1 y el 5 por ciento. Incluso para Grecia, cuyo personal navegante aumentó en un 11 por ciento en dos años, el crecimiento sería menos importante que en el tonelaje, cifrado en un 17 por ciento, no siéndolo, sin embargo, en relación con el de un 6 por ciento habido en los navíos. Este país, por lo demás, encontraría cada vez más dificultades para armar sus buques con sus propios ciudadanos, de tal forma que entre el inventario de 1978 y el de 1980, el número de nacionales embarcados en barcos bajo pabellón griego aumentó un 6 por ciento, mientras que el de los no nacionales lo hacía en un 21 por ciento.

ANTONIO MARTÍNEZ PUÑAL

Profesor Ayudante de Derecho Internacional de la Facultad de Derecho de la Universidad de Santiago de Compostela.