

OCDE

LA ORGANIZACIÓN DE COOPERACIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICOS Y LOS TRANSPORTES MARÍTIMOS (1990)

SUMARIO: INTRODUCCIÓN: PERSPECTIVA GLOBAL.—EL INFORME DEL COMITÉ DE TRANSPORTES MARÍTIMOS: 1. El régimen de medidas de ayuda acordadas a los transportes marítimos.—2. Segundos registros o registros internacionales creados por los miembros de la OCDE, a) Alemania, b) Dinamarca, c) España, d) Finlandia, e) Francia, f) Luxemburgo, g) Noruega, h) Portugal, i) Registro marítimo comunitario (EUROS).—3. Asuntos concernientes al ámbito de las Naciones Unidas: a) Conferencia de Revisión sobre la Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, b) El estado de las Convenciones.—4. La demanda de tonelaje.—5. La oferta de tonelaje.—6. Tonelaje perdido, retirado y desguazado.

I. INTRODUCCIÓN: PERSPECTIVA GLOBAL

La vitalidad comprobada al comienzo de 1990 en los mercados del transporte marítimo se mantuvo durante todo ese año. El tráfico de granel seco progresó más lentamente que en 1989, mientras que el transporte de petróleo y de cargas secas registraron casi la misma cifra que en 1989. La desaceleración de la demanda de tonelaje se produjo durante el segundo trimestre, en el momento en el que el ensombrecimiento de las perspectivas económicas y de las repercusiones de la crisis del Golfo sobre el tráfico marítimo dieron lugar a una gran incertidumbre y a una fuerte especulación. No obstante, el crecimiento ligero, aunque respetable, de la demanda de transporte ha sido menor que el volumen de nuevas unidades entradas en la flota.

El análisis de la evolución seguida por las políticas marítimas de los Estados Miembros y sus consecuencias internacionales, así como la ejecución de las medidas destinadas a intensificar la liberalización del comercio marítimo, continuaron siendo objeto de los trabajos del Comité de Transportes Marítimos. Este ha proseguido sus esfuerzos para trazar los grandes ejes de una política común favoreciendo la competitividad de las flotas bajo pabellón nacional o de propiedad de los ciudadanos, habiendo estudiado asimismo la posibilidad de una estrategia a largo plazo, tendiendo a suprimir progresivamente las medidas que tienen por efecto falsear la competencia o limitar la libertad del tráfico marítimo mundial.

El Comité continuó reuniendo y examinando las medidas proteccionistas, otras prácticas discriminatorias o textos legislativos adoptados por los países no miembros en favor de su pabellón nacional y evaluó la incidencia de estas disposiciones sobre los Estados Miembros. A lo largo del año, los Estados Miembros se esforzaron mucho en impedir la adopción de tales medidas por los Estados terceros.

Dado el creciente interés suscitado en el mundo entero por los mercados libres y competitivos salidos de las reformas políticas y económicas habidas en los países de Europa central, el Comité siguió de cerca la evolución de la situación en materia de transportes marítimos. Esta fue una excelente ocasión para hacerse cargo de problemas mutuos y de clarificar las diferentes concepciones al respecto. Se trata de estudiar anticipadamente las perspectivas de cooperación ofrecidas por los transportes marítimos y de concretar las opciones que faciliten la puesta en ejecución de esta cooperación entre las compañías marítimas de los países de la OCDE y sus homólogos de Europa central y oriental. El Comité dedicó una gran atención a la influencia creciente que ejercen las economías dinámicas de Asia en los transportes marítimos, tanto a título de generadores de cargas como de prestatarios de servicios. A su juicio, sería en el interés de todas las partes, el examinar el papel de estas economías dinámicas en el transporte marítimo internacional y, de forma particular, sus relaciones con los Estados Miembros de la OCDE, a fin de llegar a entenderse sobre una liberalización de la política marítima.

II. EL INFORME DEL COMITÉ DE TRANSPORTES MARÍTIMOS

En su informe trigésimo séptimo, el Comité de Transportes Marítimos de la OCDE se dedica a examinar detalladamente aquellos acontecimientos de mayor relevancia acontecidos en el ámbito de los transportes marítimos durante 1990 y, en la medida en la que ello resultó posible, lo haría también en relación con aquellos sobrevenidos a lo largo de los primeros meses de 1991.

tecimientos de mayor relevancia acontecidos en el ámbito de los transportes marítimos durante 1990 y, en la medida en la que ello resultó posible, lo haría también en relación con aquellos sobrevenidos a lo largo de los primeros meses de 1991.

1. El régimen de medidas de ayuda acordadas a los transportes marítimos

Tomada la decisión política de disponer de una flota bajo pabellón nacional, la mayor parte de los gobiernos de los Estados Miembros de la OCDE se enfrentan actualmente con el problema de una flota que no está en condiciones de competir con los buques de Estados no miembros de la OCDE y que sólo beneficiándose de ayudas parece dispuesta a mantenerse bajo el pabellón del respectivo Estado Miembro. Por lo demás, la experiencia de los pasados decenios parece indicar que, a falta de incitaciones gubernamentales, las compañías marítimas no invertirán en los buques que enarbolan el pabellón nacional.

Conscientes de las circunstancias expuestas, los gobiernos de los Estados Miembros decidieron conceder diversas ayudas por medio de subvenciones financieras y de incitaciones fiscales. Además, un pequeño número de países de la OCDE decidió crear segundos registros/registros internacionales para contener la tendencia a las transferencias hacia los países de libre matriculación.

Aunque estas medidas no contemplan el falsear la competencia entre los Estados Miembros de la OCDE, no habiendo ninguna prueba sustancial que permita pronunciarse sobre el particular en un sentido o en otro, sin embargo todos los Estados Miembros, en un momento o en otro, han reconocido que la ayuda a la industria de los transportes marítimos era profundamente indeseable. Después de haber examinado el régimen de medidas de ayuda acordadas a los transportes marítimos por los Estados Miembros, el Comité de Transportes Marítimos llegó a la conclusión de que era prematuro conocer si era necesario o no dirigirse a una reducción equilibrada de las medidas de ayuda, si bien advirtió la necesidad de continuar el examen del problema con la perspectiva de encaminarse a una reducción de las subvenciones a largo plazo. En tal sentido, el Comité decidió elaborar un programa con base en los siguientes puntos: *a)* todas las medidas de ayuda financieras deberían ser transparentes e indicadas al Secretariado de la OCDE, que continuaría a realizar y actualizar el inventario de estas ayudas; *b)* todo país Miembro que estimase que una ayuda pudiera falsear la competencia entre los miembros de la OCDE podría solicitar que dicha ayuda fuese estudiada. El examen no tendría carácter oficial y se

haría sobre la base de la voluntariedad, con el fin de permitir un libre intercambio de puntos de vista sobre las razones de la medida, así como sobre los efectos tanto positivos como negativos que ella pudiese entrañar.

El Comité señaló que un procedimiento de este tipo permitiría, en su momento, dictar aquellas medidas que se estimasen pertinentes para solucionar la cuestión.

2. Segundos registros o registros internacionales creados por los Estados Miembros de la OCDE

Los segundos registros o registros internacionales creados por los Estados Miembros los cuales prevén exoneraciones fiscales extraordinarias en provecho de los marineros nacionales y/o la libertad de reclutar mediante contrato personal perteneciente a países no miembros con los salarios practicados en el Tercer Mundo, continuaron jugando un papel importante en la política marítima de los países de la OCDE, considerándose que estos registros constituyen una alternativa viable a las subvenciones, aunque algunos afirman que los barcos inscritos en ellos no tienen tanto interés económico como los que enarbolan un pabellón de libre matriculación.

Los armadores de países no miembros estudian también las ventajas de estos registros. Así, particularmente, los armadores surcoreanos han mantenido conversaciones con los sindicatos marineros y con la administración en torno a la posibilidad de crear un registro en la isla de Cheju. Las discusiones, que avanzaban lentamente y se encontraban aún en sus inicios, estribaron en torno a la naturaleza exacta de las ventajas ligadas a un registro de este género. A comienzos de 1991, la Argentina creó un segundo registro para atenuar los problemas encontrados por sus armadores. A finales de 1990, la situación en la OCDE, en lo que concierne a estos registros, era la siguiente.

a) Alemania

La ley de creación del registro internacional alemán entró en vigor el 5 de abril de 1989. Este registro fue creado para hacer frente a los problemas de los costes con que se encontraban las compañías marítimas alemanas en concurrencia con los pabellones de libre matriculación.

Del 30 de junio de 1989 al 1 de octubre de 1990, el número de buques inscritos pasó de 207 a 427, lo cual se corresponde con un aumento de 1.591 millones a 2.771 millones de toneladas de registro

bruto. Después de la creación de este registro, la flota comercial alemana ha visto pasar su tonelaje bruto de 3.728 millones el 31 de diciembre de 1988 a 4.209 millones el 1 de octubre de 1990.

b) Dinamarca

El registro internacional danés (DIS) fue creado por una ley del Parlamento, la ley núm. 408, adoptada el 1 de julio de 1988 y con entrada en vigor el 23 de octubre de 1988. En 1990 no fue aportada ninguna modificación legislativa. A finales de dicho año, estaban matriculados en el citado registro 330 buques, de los que 330 eran buques de carga y 52 eran buques cisterna, representando un total de 4,7 millones de toneladas de registro bruto.

c) España

España no había tomado todavía decisión sobre la creación de un segundo registro. Un grupo de trabajo, a petición del gobierno español, estudiaba la posibilidad de crear un registro de este género en las islas Canarias, habiendo unas perspectivas generales positivas en tal sentido.

d) Finlandia

El gobierno finlandés acordó en los inicios de 1990 no proponer la creación en el país de un segundo registro o registro marítimo internacional.

e) Francia

El registro francés de las Tierras antárticas y australes francesas (TAAF) fue creado en virtud de una decisión ministerial el 17 de junio de 1989, habiendo sido modificado parcialmente a comienzos de 1990, de manera tal que todos los buques que operaban en el mercado internacional en líneas irregulares podrían en el futuro matricularse en dicho registro, y, asimismo, que el porcentaje mínimo de ciudadanos franceses a bordo de los buques TAAF debería alcanzar un 35 por ciento, debiendo figurar entre ellos obligatoriamente cuatro oficiales.

El crecimiento de los costes resultante del paso de un porcentaje del 25 a un 35 por ciento de ciudadanos franceses fue compensado por un reembolso a los armadores de pagos parciales de las cargas sociales debidas a la Seguridad Social francesa.

A mediados de 1990, la flota registrada en el registro TAAF estaba

formada por 41 buques, con un total de 594.887 toneladas de registro bruto.

f) *Luxemburgo*

La ley creadora del registro marítimo de Luxemburgo fue promulgada el 12 de noviembre de 1990. El registro está abierto a todos los buques de comercio de más de 25 toneladas de registro bruto y menos de 15 años. Los buques matriculados en este registro deben de pertenecer en más de un 50 por ciento en plena o nula propiedad a un ciudadano luxemburgués o a una compañía luxemburguesa implantada en Luxemburgo y cuyas actividades dependan del derecho luxemburgués. Una compañía que explote un buque luxemburgués deberá tener su establecimiento principal en Luxemburgo.

Por lo que respecta a la fiscalidad, la legislación no prevé un régimen especial, si bien la compañía aún sometida al régimen fiscal de derecho común puede solicitar beneficiarse de deducciones fiscales por inversiones. Por lo demás, las compañías son exoneradas del pago del impuesto comercial municipal. El impuesto debido por los marineros no residentes empleados a bordo de un buque enarbolando pabellón de Luxemburgo no puede ser inferior al 8 por ciento ni superior al 10 por ciento de su salario.

En lo que respecta a la composición de la tripulación, la legislación no fija condiciones de nacionalidad salvo para el capitán que debe ser ciudadano de un país de la Comunidad Europea. Los certificados de aptitud otorgados por los países miembros de la CEE son reconocidos. El horario de trabajo semanal para los marineros es establecido sobre la base de ocho horas por día y de cuarenta por semana remuneradas al menos de acuerdo con la tarifa social mínima aplicada en Luxemburgo. Con la mediación de los sindicatos luxemburgueses pueden ser concluidos convenios colectivos.

g) *Noruega*

El 1 de octubre de 1990, 887 buques, con un total de 39,9 millones de toneladas de peso muerto estaban inscritos en el registro marítimo internacional noruego (NIS), lo cual suponía un 12,3 por ciento en relación con el fin de marzo de 1990. Durante dicho año, como estaba previsto, se produjo una disminución en el crecimiento. Sin embargo, no se excluye un nuevo crecimiento debido al importante número de buques con pabellón extranjero que pertenecen a ciudadanos noruegos.

En 1990 no se realizó ninguna modificación al NIS.

h) *Portugal*

El decreto ley núm. 96/89 del 27 de marzo de 1989 por el que se crea el registro internacional de Madeira -MAR- fue adoptado por el parlamento portugués en enero de 1990. Las compañías matriculadas en él disponen de una larga gama de estímulos fiscales y financieros para operar en el marco jurídico del centro internacional de negocios de Madeira. Los buques matriculados en el registro MAR no pueden ser explotados más que para el tráfico internacional porque la ley prohíbe que estos buques puedan transportar pasajeros o mercancías entre puertos portugueses. El registro fue creado para reclamar la atención de los buques no sólo de Portugal sino también de los registros extranjeros.

Los armadores no están obligados a estar representados por una sucursal en Madeira, pero ellos deben asegurar un mínimo de representación por intermedio sea de un agente sea de un representante legal habilitado para actuar en su nombre. Sin embargo, a pesar del gran número de reglamentaciones para asegurar una economía en los costes, los armadores manifiestan aún una cierta reticencia respecto del nuevo registro internacional, a la espera de precisiones sobre puntos fundamentales, antes de matricular sus buques en el nuevo registro. En particular, el proyecto de reglamentación referente a los efectivos ha suscitado algunas críticas porque se estima que la obligación de embarcar al menos un 50 por ciento de marineros portugueses a bordo de un buque MAR es casi imposible de respetar en la práctica. Por lo demás, se estima que los pagos a la seguridad social y las ventajas para los marineros necesitan todavía algunas precisiones. El número de buques matriculados en el registro era muy pequeño.

i) *Registro marítimo comunitario*

Las discusiones sobre la proposición de la Comisión de la Comunidad Europea con vistas a la creación de un registro marítimo comunitario (EUROS) continuaron en el marco de las instituciones comunitarias. El Parlamento Europeo, en un informe elaborado por el relator de la Comisión de transporte y turismo, Sr. Sarlis, apoyó la idea y propuso enmiendas referentes particularmente a los niveles de los efectivos y a las condiciones de nacionalidad, los regímenes fiscales especiales y la ayuda comunitaria.

La Comisión prepara actualmente enmiendas a su proposición inspiradas en las propuestas por el Parlamento. Asimismo, examinó detalladamente las consecuencias de las proposiciones fiscales referentes a un régimen fiscal uniforme para todos los Estados Miembros, apli-

cables a todos los buques EUROS, así como de la exoneración del impuesto sobre el ingreso por los marineros.

3. Asuntos concernientes al ámbito de las Naciones Unidas

a) Conferencia de Revisión sobre la Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Los grupos regionales multiplicaron sus esfuerzos para llegar a un acuerdo sobre el Reglamento interior para poder retomar la sesión de la Conferencia de Revisión sobre la Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

La primera de estas reuniones informales se desarrolló en julio de 1990. En ella todos los grupos se entendieron provisionalmente sobre los artículos en los cuales habían estado anteriormente en desacuerdo. Los grupos reconocían especialmente que las partes no contratantes deberían, en una cierta medida, participar en las actividades de la Conferencia de revisión y poder ejercer igualmente una influencia, habida cuenta de que la Convención afectaba también a sus intereses. El Reglamento interior contemplaba, en consecuencia, derechos de voto a las partes no contratantes para un cierto número de cuestiones. Pero no había unanimidad sobre la segunda parte de una proposición global de compromiso presentada por el Secretario General y el grupo informal de "colaboradores del Presidente". Este compromiso se presentaba bajo la forma de una declaración que debía hacer el Presidente de la Conferencia, indicando en líneas generales que el campo actual de aplicación y los objetivos fundamentales del Código debían quedar inalterados y que los trabajos de la Conferencia debían centrarse esencialmente en el funcionamiento y en la puesta en marcha del Código. El Grupo de los 77 no estimaba necesaria tal declaración mientras que los países de la OCDE querían concederle una especie de estatuto oficial.

En el momento de la nueva reunión informal celebrada durante el 31 de octubre y el 1 de noviembre, las discusiones tropezaron en los mismos asuntos. Ante esta situación, todos los grupos aceptaron que el Secretario General elaborase un texto de compromiso que debería ser aceptado o rechazado sin posibilidad para negociar su contenido. El compromiso elaborado por el Secretario General, Sr. Dadzie, consistía en anexas al Reglamento interior una "convención verbal", haciendo figurar allí una declaración del principal consejero jurídico de la Conferencia de las Naciones para el Comercio y el Desarrollo, en relación con el acuerdo. La convención verbal estipulaba que el man-

dato de la Conferencia de revisión era reexaminar el funcionamiento y la puesta en marcha de la Convención, dejando sin cambiar sus objetivos fundamentales y sus principios de base. Durante esta reunión, el Grupo de los 77, la China, así como los países del Grupo D, aceptaron el compromiso mientras que los países de la OCDE, representados en el marco del Grupo B, pedían y conseguían un plazo suplementario para reexaminar su posición.

Después de profundas discusiones internas, los países de la OCDE respondieron en enero de 1991 al Secretario General, haciéndole saber que un cierto número de principios esenciales deberían ser incorporados de una forma o de otra al Reglamento interior aplicable al retomar la sesión de la Conferencia de revisión. Estos principios deberían ser los siguientes: a) el campo de aplicación actual y los principios de base del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas deberían permanecer intocados; b) los trabajos de la Conferencia deberían consistir esencialmente en el estudio del funcionamiento y de la aplicación de la Convención; c) el carácter fundamental del Código no debía ser modificado por medio de enmiendas ni de cualquier otra manera; lo mismo debería pasar con los derechos y obligaciones de las compañías marítimas de países terceros, tal como son definidos en el capítulo II del Código; d) los resultados de las deliberaciones de la Conferencia sobre los diversos asuntos deberían de aparecer en documentos a modo de líneas directrices o memoranda.

En su respuesta al Secretario General, el Grupo declaraba que no estaba convencido de que estos principios esenciales fuesen tomados suficientemente en cuenta en la proposición de compromiso sobre el Reglamento interior.

b) *El estado de las convenciones*

A fines de marzo de 1991, el estado de las Convenciones de las Naciones Unidas celebradas bajo el impulso del Consejo de Comercio y Desarrollo, era el siguiente:

a') Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas: entrada en vigor, 6, 10, 1983; estado al 31, 03, 1991, 75 partes contratantes.

b') Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte de Mercancías (Reglas de Hamburgo): entrada en vigor, con 20 partes contratantes; estado al 31, 03, 1991, 19 partes contratantes.

c') Convención sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías: entrada en vigor, con 30 partes contratantes; estado al 31, 03, 1991, 5 partes contratantes.

d') Convención sobre las condiciones de matriculación de los

buques: entrada en vigor, con 40 partes contratantes representando al menos un 25 por ciento del tonelaje mundial; estado al 31, 03, 1991, 13 signatarios bajo reserva de ratificación. 7 partes contratantes, con el 0.836 por ciento (más Omán) de la flota mundial correspondiente.

4. La demanda de tonelaje

Los aspectos comerciales del transporte marítimo estuvieron marcados por la interacción de numerosos factores de naturaleza diversa. A pesar de los problemas de orden político, los volúmenes totales del tráfico marítimo (granel seco y petróleo) han tenido una progresión, dejando esperar ciertos factores el logro de resultados satisfactorios a largo plazo. En particular, las nuevas reducciones conseguidas en los desequilibrios de las cuentas corrientes en Alemania, Estados Unidos y el Japón testimoniaban un clima comercial más estable que el observado en los años ochenta. El crecimiento económico en ciertas regiones en desarrollo contribuyó también a la ligera progresión contemplada en las expediciones.

Paradójicamente, la forma en como los países se han enfrentado a los problemas de aprovisionamiento de petróleo esperados con motivo de la guerra del Golfo constituyeron un motivo suplementario de satisfacción. Pero inversamente, la atonía de la demanda sobre los tráfico de ciertos productos, las insuficientes demoliciones, a pesar de la edad y el estado de ciertas unidades de la flota de comercio, así como las botaduras de buques nuevos en un mercado debilitado indicaban que no había lugar para dejarse llevar por el optimismo.

En su conjunto, los tráfico marítimos alcanzaron en 1990 una nueva marca. El tráfico marítimo global progresó alrededor de un 3 por ciento del tonelaje y aproximadamente un 4 por ciento en toneladas-millas, después de haber aumentado de 5 a un 7 por ciento durante el año precedente.

5. La oferta de tonelaje

Durante los doce meses que van desde mediados de 1989 a mediados de 1990, la flota mundial de buques de más de 100 toneladas de registro bruto progresó en 13,1 millones de toneladas de registro bruto, pasando de 410, 5 a 423,6 millones de toneladas de registro bruto. Este ascenso ha sido el más fuerte en el medio desde 1983.

La mayor parte de los buques están destinados a transportar una gama de cargas bastante limitada. Si bien ciertos productos pueden ser

transportados de diversas maneras, especialmente en granel o en sacos, y por ciertos tipos de buques, especialmente graneleros o buques de carga, ello no sucede con frecuencia. De hecho, las posibilidades de sustituir un buque de un cierto tipo por otro son bastante limitadas.

Aparece claro que las modificaciones observadas en el período de doce meses arriba citado son sobre todo imputables a la expansión de las flotas de buques cisterna y de los transportadores de granel seco.

6. Tonelaje perdido, retirado y desguazado

Durante 1990, el número elevado de pérdidas totales en la flota de transportes de granel seco fue una de las principales causas de preocupación en la industria de los transportes marítimos. Los incidentes se produjeron sobre todo en buques de gran tonelaje de más de 15 años. Para precaverse contra nuevas pérdidas, algunos sugirieron reforzar los controles aplicables a la explotación de los buques "muy antiguos", reduciendo por ejemplo las toneladas de peso muerto de los buques según su edad, para reducir los riesgos de naufragio. En total ocho grandes transportadores de granel seco, con más de 80.000 toneladas de peso muerto cada uno, representando cerca de 1,0 millón de toneladas de peso muerto, zozobraron en 1990.

En comparación, el sector de los buques cisterna fue el menos duramente afectada. Sin embargo, los accidentes que se produjeron tuvieron generalmente consecuencias graves para el medio ambiente.

Con los retiros de los transportadores de petróleo, de transportadores mixtos y de transportadores de granel seco con un total de 3,8 millones de toneladas de peso muerto, el nivel de actividades del transporte marítimo de granel era, a finales de año, el mismo que doce meses antes. En esta cifra, se percibía, sin embargo, una tendencia a retirar todavía más transportadores de granel y transportadores mixtos. Esta cifra subió de 0,3 a 1,1 millón de toneladas de peso muerto, aunque quedó muy por debajo de las cifras correspondientes a los años ochenta.

Los buques cisterna constituían el tonelaje más importante retirado, con 2,8 millones de toneladas de peso muerto, a pesar de un debilitamiento en el retiro de 0,4 millones de toneladas de peso muerto. La cifra de tonelaje retirado correspondía a menos de 1 por ciento de la flota. Cinco años antes, con un mercado petrolero duramente afectado, el tonelaje retirado había sido de 44 millones de toneladas de peso muerto.

La demolición de los graneleros, caída hasta niveles muy pequeños a fines de los años 80, disminuyó también en 1990. Menos de 2,3

millones de toneladas de peso muerto fueron demolidas, lo cual representa un descenso de 3,4 millones en relación con 1989. Y ello, a pesar de las posibilidades limitadas de venta de estos buques, imputables a los cambios ocurridos en las corrientes de tráfico a causa de la crisis del Golfo, durante el segundo semestre del año. Para los graneleros las cifras tóales enviadas al desguace, con 0,7 millones, fueron inferiores a las cifras de pérdidas totales (2).

Antonio MARTÍNEZ-PUÑAL
*Profesor Titular
de Derecho Internacional Público
Facultad de Derecho.
Universidad de Santiago de Compostela*

(1) Le rapport annuel de l'OCDE, Rapport du Secrétaire Général, OCDE, Paris, 1991.

(2) Les Transports Maritimes 1990, OCDE, Paris, 1991.