

O.C.D.E.

LA ORGANIZACION DE COOPERACION Y DESARROLLO ECONOMICOS Y LOS TRANSPORTES MARITIMOS (1982-1983)

SUMARIO: I. INTRODUCCION: PERSPECTIVA GLOBAL.—II. LOS INFORMES DEL COMITE DE TRANSPORTES MARITIMOS: DATOS SOBRESALIENTES.—1. El excedente mundial de tonelaje.—2. 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) Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Mundial Internacional de Mercancías. c) Trabajos preparatorios de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques.—3. Las flotas de los países miembros de la OCDE: a) Volumen y edad de las flotas. b) Personal.—4. Problemática de las relaciones marítimas entre países miembros y países no miembros de la OCDE.

1. Introducción: Perspectiva global

En 1982, el estado de los transportes marítimos presentó un panorama sombrío en casi todos los sectores. Las perspectivas generales no dejaban translucir posibilidades de mejoría hasta 1985, de tal modo que el número de buques cisternas, graneleros, buques para el transporte de gas natural líquido, buques porta-contenedores y buques de carga era manifiestamente excedentario.

En este contexto, los trabajos de la Organización tuvieron como fin resistir a las medidas proteccionistas tomadas tanto en el seno de la OCDE como fuera de ella, esforzándose en incitar las medidas de liberación al respecto. En el plano exterior, los países miembros se opusieron a las medidas unilaterales sobre reserva de las cargas tomadas por numerosos países, en especial por Indonesia, Corea del Sur, Paraguay, México, Filipinas y Nigeria, y a los movimientos que en la CNUCYD tendían a obstaculizar —a jui-

cio de los países miembros— la libre circulación de los transportes en el marco de una competencia leal.

En el curso de dos sesiones del Grupo intergubernamental preparatorio de las condiciones de matriculación de los buques, los países de la OCDE mantuvieron su oposición a la explotación de aquellos buques que no respondiesen a las normas requeridas, sin menoscabar por ello la soberanía nacional en materia de tripulación, gestión y participación en el capital (1).

El Comité de Transportes Marítimos concentró sus trabajos en las relaciones entre los países miembros, particularmente sobre la aplicación de la política de competencia en los transportes marítimos internacionales. Se desarrollaron también trabajos para llegar a un acuerdo sobre las prácticas aceptables o inaceptables concernientes a las conferencias marítimas. El Comité, teniendo en cuenta los trabajos terminados sobre el cabotaje, la reserva de cargas, las restricciones que castigan el aprovisionamiento de instalaciones costeras y sobre el papel de las compañías no miembros de conferencias, trataría de buscar un acuerdo que garantizase el mantenimiento de estas compañías de navegación cuya existencia resultaba indispensable para la libertad de concurrencia y que regulase las medidas restrictivas con vistas a obtener progresivamente su reducción.

El Comité se asociaría de cerca al conjunto de las actividades de la Organización sobre los intercambios de servicios y la puesta al día del Código de liberación de las operaciones invisibles corrientes.

En su informe anual, el Comité pasó revista a la situación general de los transportes marítimos, en los cuales comprobaron su retroceso en 1981 y 1982, deteniéndose particularmente en el análisis del excedente bruto de la oferta de tonelaje de granel y en la evolución reciente de los transportes marítimos en el área de la OCDE. Concluye, finalmente, con una evaluación del estado de la oferta y de la demanda en el curso del próximo decenio, así como de las modificaciones técnicas y políticas que verosíblemente van a producirse (2).

Por lo que respecta a 1983, procede señalar que el excedente bruto del tonelaje de petroleros, transportadores de gas natural, graneleros, navíos de carga porta-contenedores y otros, continuó durante todo el año hasta tal punto que el tonelaje desarmado habría alcanzado niveles récords. Los crecimientos de la demanda fueron equilibrados por el aflujo de graneleros y porta-contenedores de rendimiento elevado. Los transportes marítimos internacionales no se habrían aprovechado, pues, de la recuperación eco-

(1) *Activités de l'OCDE en 1982 —Rapport du Secrétaire Général—*, OCDE, Paris, 1983.

(2) *Les Transports Maritimes, 1982*, OCDE, Paris, 1983.

nómica limitada que se produjo en 1983 (3). En buena medida, se persistía en el clima excedentario de años anteriores —como dijimos antes— previsto hasta mediados de los ochenta (4).

En tal contexto, la Organización constató el aumento de la tendencia a la firma de acuerdos de partición del tráfico y otros acuerdos restrictivos dentro y fuera del ámbito de la OCDE. La Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, entrada en vigor el 6 de octubre, suponía, a juicio del Comité, una aproximación desgraciada hacia la bilateralización de la industria mundial de los transportes marítimos, razón por la cual se ha preocupado de que los términos de la Convención sean limitados a las cargas transportadas en el marco de conferencias entre partes contratantes, oponiéndose a los intentos unilaterales de extenderlos al conjunto de las cargas de mercancías generales para todos los destinos. Los países miembros se pusieron de acuerdo para oponerse a la extensión de las medidas de reserva adoptadas en un cierto número de países de Africa del Oeste y del Sudeste asiático. Las actividades de los países de comercio de Estado fueron, asimismo, objeto de un seguimiento permanente.

El Grupo especial del Comité de Transportes Marítimos sobre las organizaciones internacionales sirvió de foro para la determinación de las posiciones a adoptar por los países miembros en el marco de la CNUCYD. Los trabajos preparatorios llevados a cabo a la vista del sexto período de sesiones de la CNUCYD en Belgrado, permitieron a los países miembros de la OCDE resistir a las presiones ejercidas sobre ellos con el fin de que dispensasen a los países en desarrollo créditos en condiciones favorables y sin límite de montante para la compra de buques, reconociesen la necesidad de un vínculo económico verdadero entre un buque y su país de matriculación y aceptasen el principio de partición del tráfico en los tráficos a granel.

Los países de la OCDE, en marco del Comité preparatorio creado en vista de una Conferencia diplomática sobre las condiciones de matriculación de los buques, procuraron la disuasión respecto a la explotación de buques que no respondiesen a las normas requeridas pero mantuvieron su repulsa —al igual que en 1982— a usurpar el derecho de los países a establecer sus propias reglas en materia de propiedad, gestión, reclutamiento de las tripulaciones e inversiones extranjeras en los transportes marítimos.

El Comité de Transportes Marítimos, asimismo, se ocupó de la realiza-

(3) *Vid., Activités de l'OCDE en 1983 —Rapport du Secrétaire Général—*, OCDE, Paris, 1984, p. 25.

(4) *Vid., Activités de l'OCDE en 1982...*, p. 36; *Activités de l'OCDE en 1981 —Rapport du Secrétaire Général—*, OCDE, Paris, 1982, p. 29.

ción de un acuerdo entre los países miembros sobre las directrices concernientes a la política de la concurrencia aplicables a los transportes marítimos por líneas regulares y de las formas de reducir al mínimo los conflictos que surjan a este respecto entre los países. El Comité buscó igualmente la aceptación por todos de declaraciones orientativas para la liberación de las actividades de las unidades móviles costeras y la preservación de la libertad de las compañías de transportes marítimos para ejercer sus actividades en el marco del sistema de conferencias o fuera de éstas. El Comité emprendió también la puesta al día de un inventario de las ayudas financieras, directas e indirectas, acordadas por las administraciones centrales a los transportes marítimos y a la construcción naval.

II. Los informes del Comité de transportes: Datos sobresalientes

El Comité de transportes marítimos elaboró el vigésimo nono y el trigésimo Informe Anual sobre Transportes Marítimos, dedicados a los principales hechos acaecidos en el sector durante 1982, 1983 y los primeros meses de 1984.

Dividido en cinco capítulos y un anexo estadístico, el Informe de 1983 —al cual hemos de dedicar atención preferente en lo sucesivo, por el hecho de despertar, a nuestro juicio, un particular interés a causa de su mayor proximidad cronológica y, lo que es más importante, por tratarse de dos años que presentan las características comunes propias de la pertenencia a un ciclo de recesión, unido todo ello a la obvia limitación de espacio de que disponemos— destaca de forma particular la rápida degradación de la situación en el sector de mercancías a granel, así como los problemas encontrados en el campo de los intercambios de mercancías diversas, siendo completado por un detallado análisis de las modalidades de aplicación de la política de la concurrencia a los transportes marítimos, y, más particularmente, a las Conferencias marítimas en los países miembros. En sus aspectos más destacados nos detendremos seguidamente (5).

1. El excedente mundial de tonelaje

La flota mundial expresada en tonelaje de peso muerto disminuyó, en 1983, un 2 por 100. Ello fue debido, al igual que en 1982, a la transformación en chatarra de buques cisternas por un total de 25,4 millones de tone-

(5) *Les Transports Maritimes, 1983*, OCDE, Paris, 1984.

ladas de peso muerto, cifra algo mayor que la de 1982 y que doblaba a la de 1981 (6). El descenso del volumen del tráfico petrolero mundial hizo que el tonelaje excedentario, teniendo en cuenta a la vez los buques desguazados y la moderación de la velocidad, viniese a representar cerca de los dos tercios de la demanda. Por su parte, en el sector del granel seco el excedente del tonelaje representaba a finales de 1983 cerca del 20 por 100 de la flota.

Para los buques de carga, comprendidos los buques de líneas regulares y de servicio irregular, el problema del excedente se presentó bajo un panorama menos sombrío, aunque el tonelaje desarmado en 1983 —tanto para los buques convencionales como para los buques transportadores de cargas militares— hubiese aumentado ligeramente y el tonelaje inactivo en ese sector hubiese sido doblado hasta llegar a 0,7 millones de toneladas de peso muerto a fines de 1983. Las perspectivas, habida cuenta de los encargos que deberían ser atendidos en 1984 y 1985, hacían pensar que el mercado de los buques transportadores de cargas unitarias registraría un excedente de tonelaje, permitiendo concluir estas indicaciones que el crecimiento del tráfico mundial de productos manufacturados en los dos próximos años no habría restablecido en los dos años siguientes un equilibrio normal en el mercado de los buques de carga.

2. Asuntos concernientes al ámbito de las Naciones Unidas

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

El 6 de abril de 1983, se dieron las condiciones a que estaba subordinada la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas (7). La condición

(6) En 1982 y 1981 habían sido demolidos, respectivamente, 22 y 11 millones de toneladas de peso muerto. *Les Transports Maritimes, 1982*, cit., p. 11.

(7) En relación con dicha Convención: SHAH, M. J.: «El trabajo desarrollado por UNCTAD en el campo de la legislación marítima internacional», *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. I, Madrid, 1981, pp. 592-593, *id.*: «Las actividades de la UNCTAD en 1981 sobre legislación marítima internacional», *Ibid.*, Vol. II, Madrid, 1984, p. 396; PUEYO LOSA, J. A.: «La actividad de la Comunidad Económica Europea ante el Derecho Marítimo», *Ibid.*, Vol. I, p. 633; *Ibid.*, Vol. II, p. 430; MARTÍNEZ PUÑAL, A.: «La Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos y los Transportes Marítimos», *Ibid.*, pp. 456-457.

Para un estudio más detenido, *vid.* STURMEY, S. G.: «The development of the Code of conduct for liner conferences», *Marine Policy*, 3, April 1979, pp. 133-148; PIROTTE, O.: «L'adoption du Code de conduite pour les conférences maritimes: ou la difficile négociation

que fijaba en veinticuatro el número de Estados que deberían ser partes contratantes había sido satisfecha hacía ya bastante tiempo; por su parte, la condición relativa al tonelaje fue cumplida con la ratificación de la Convención por la República Federal de Alemania y la adhesión de los Países Bajos (8).

Otros muchos países de la OCDE dieron a conocer su intención de ratificar la Convención, especialmente los otros países miembros de la CEE, el Japón, Turquía y los países nórdicos (Finlandia, Noruega y Suecia). Asimismo, en Dinamarca, el Reino Unido y Suecia se adoptó una legislación que les permitiera convertirse en partes de la Convención. En otros países esta legislación estaba ya bastante adaptada, lo cual permitía pensar que varios países de la OCDE habrían de pasar a ser partes de la Convención durante 1984.

b) *Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías*

En una Conferencia diplomática que se había reunido en Ginebra del 12 al 30 de noviembre de 1979 y del 8 al 27 de mayo de 1980, fue adoptada por consenso una Convención sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, la cual habrá de entrar en vigor doce meses después de que los gobiernos de 30 Estados hayan devenido partes contratantes.

En dicha Convención, compuesta por un Preámbulo, cuarenta artículos y un Anexo, se contiene un dispositivo que regula especialmente las cuestiones generales, la documentación, la responsabilidad del operador del trans-

d'une position commune par les Etats membres de la Communauté», *Le Droit Maritime Français*, 31, octobre 1979, pp. 575-593; ODIER, F.: «Le Code de conduite des conférences maritimes», *Annuaire Français de Droit International*, 25, 1979, pp. 686-692; NEFF, S. C.: «The UN Code of conduct for liner Conferences», *Journal of World Trade Law*, 14, October 1980, pp. 398-423; LOPATIN, A. G.: «The UNCTAD Code of conduct for liner conferences: time for a United States response», *Harvard International Law Journal*, 22, Spring 1981, pp. 355-377; PINACHO BOLAÑO-RIBADENEIRA, J.: «España ante la ratificación del Código de conducta para las Conferencias de fletes de la UNCTAD», *Anuario...*, Vol. II, cit., pp. 361-368; SHAH: «Convención de las Naciones Unidas sobre el Código de conducta para conferencias de transporte marítimo (1974): principales aspectos jurídicos», *Revista de Derecho Industrial*, 5 enero-abril 1983, pp. 43-61.

(8) El 6 de abril de 1983 eran partes contratantes de la Convención 58 Estados con un total de 20.842.921 toneladas de registro bruto, lo cual venía a representar el 28,67 por 100 de la flota mundial correspondiente.

La Convención habría de entrar en vigor seis meses después de que un mínimo de 24 Estados, representando un tonelaje combinado de al menos un 25 por 100 del tonelaje mundial, hubiesen venido a ser partes contratantes.

porte y de los co-firmantes, las demandas y las acciones. Seis países (México, Marruecos, Senegal, Chile, Noruega —país miembro de la OCDE— y Venezuela) firmaron, bajo reserva de ratificación, la Convención antes del 31 de agosto de 1981, fecha límite fijada para la firma (9). A fines de 1983, había sido ratificada únicamente por dos países (México y Chile) y firmada por seis (México, Marruecos, Senegal, Chile, Noruega y Venezuela). Por lo que respecta a los países miembros de la OCDE, reseñaremos, pues, que hasta estas fechas había sido firmada exclusivamente por Noruega (10).

c) *Trabajos preparatorios de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques*

El Comité preparatorio establecido en vista de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques se reunió del 7 al 18 de noviembre de 1983. En sus trabajos participaron las Bahamas, Liberia, Panamá y los Estados Unidos de América, uniéndose a aquéllos que tomaran parte en las reuniones de abril y noviembre de 1982 del Grupo intergubernamental preparatorio. Constituyó ello un hecho relevante por la oportunidad que supuso para el Comité preparatorio de tener en cuenta los puntos de vista formulados por los principales proveedores y usuarios de los servicios de libre matriculación a fin de buscar un consenso internacional para regular el espinoso problema de la matrícula de los buques.

Los miembros de la OCDE continuaron la defensa de una línea argumental que pretendía asegurar que el Estado del pabellón asumían las graves responsabilidades que le incumben cuando otorga su nacionalidad a un buque. Particularmente, el Estado del pabellón debería asegurarse de que sus buques fuesen conformes a las reglas y normas internacionales generalmente aceptadas y que las personas responsables de estos buques pudiesen ser fácilmente identificables y su responsabilidad depurada.

(9) *Les Transports Maritimes, 1981 —Etude préparé par la Comité des Transports Maritimes—*, OCDE, Paris, 1982, p. 25.

(10) En relación con dicha Convención, *Vid.*, DRISCOLL, W. J.: «The Convention on international multimodal transport: a statut report», *Journal of Maritime Law and Commerce*, 9, July 1978, pp. 441-460; FITGERALD, G. F.: «The proposed Convention on international multimodal transport of goods: a progress report», *The Canadian Yearbook of International Law*, 17, 1979, pp. 247-279; CHRISPEELS, E.: «The United Nations convention on international multimodal transports of goods: a background note», *European Transport Law*, 15, nro. 4, 1980, pp. 367-384; JU, W. J.: «Un Multimodal transport convention», *Journal of World Trade Law*, 15, July-August 1981, págs. 283-304.

Para los países de la OCDE, el hecho de imponer condiciones de nacionalidad para el reclutamiento de las tripulaciones, la gestión o la propiedad efectiva de las compañías propietarias de los buques no contribuiría a la realización del objetivo de la identificación y de la puesta en marcha de las responsabilidades de los propietarios y de los explotadores. Además, a juicio de dichos países, las condiciones restrictivas podrían acarrear consecuencias muy molestas para la libre circulación de los capitales y las condiciones de concurrencia en los transportes marítimos internacionales. Dichos argumentos no conmovieron a los países en desarrollo del Grupo de los 77 ni a los países socialistas de la Europa Occidental que continuarían preconizando la creación de un lazo económico verdadero entre el Estado del pabellón y los buques matriculados bajo su pabellón.

Debido a estas divergencias de puntos de vista, al Comité preparatorio no le fue posible avanzar en la solución de los problemas de fondo, que continuarían dividiendo a los grupos regionales, ni en la de otros más bien de carácter técnico sobre los cuales debería haberse llegado a un acuerdo. Con todo, aquél —aun con las dudas expuestas por numerosas delegaciones— concluyó que sus trabajos estaban suficientemente avanzados para ser sometidos a una Conferencia de plenipotenciarios de las Naciones Unidas que habría de reunirse en Ginebra del 16 de julio al 3 de agosto de 1984 (11).

3. Las flotas de los países miembros de la OCDE

a) *Volumen y edad de las flotas*

El retroceso de los países de la OCDE en su conjunto alcanzó una amplitud sin precedentes. De los veintitrés países miembros de la OCDE, catorce de ellos sufrieron sustanciales retrocesos en el tonelaje mientras que otros cinco lo mantuvieron prácticamente estacionario. Únicamente conocieron un progreso sensible Australia, Canadá y los Estados Unidos de América, cuyos tráficos se benefician de un determinado grado de protección, así como Turquía, único país miembro de la OCDE que aumentó de forma

(11) En relación con el desarrollo de dicha Conferencia: «Ouverture de la Conférence des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires», CNUCED, TAD/INF1587, 16 juillet 1984; «Conclusion du Débat Général de la Conférence sur les conditions d'immatriculation des navires», CNUCED, TAD/INF/1590, 20 juillet 1984; «La Conférence sur les conditions d'immatriculation des navires reprendra ses travaux au debut de l'année prochaine après avoir réalisé des progrès notables vers un accord international», CNUCED, TAD/INF/1591, 6 août 1984.

estimable su flota marítima gracias a los precios poco elevados del mercado de ocasión y a la mano de obra competente de que dispone.

Globalmente, las flotas de la OCDE conocieron una contracción materializada especialmente en los sectores de los petroleros, transportes mixtos y buques de carga que disminuyeron durante 1982 y 1983, respectivamente, en trece, dos y cuatro millones de toneladas de registro bruto. Fue el sector del granel seco donde las flotas de la OCDE aumentaron en más de un millón de toneladas para un crecimiento mundial de más de once millones, el que mantuvo el crecimiento más sostenido; mismo en el sector de portacontenedores integrales, el tonelaje entrado en flota en el período que va desde mediados de 1981 a mediados de 1983 fue de 0,7 millones de toneladas de registro bruto, cifra sensiblemente inferior a la del tonelaje tradicional de las flotas de los países en desarrollo, tanto de economía de mercado como de economía de Estado, a pesar de que la flota de la OCDE era tres veces más importante. Nada parecía indicar que esta tendencia, salvo en casos muy precisos, fuese a sufrir alteraciones en un futuro previsible.

Si se examina cada uno de los países de la OCDE, los resultados conseguidos por Turquía merecen la calificación de notables. En cuatro años su flota aumentó cerca del 80 por 100, pasando a figurar entre las treinta flotas más importantes del mundo. Ello fue llevado a cabo por los armadores turcos mediante la compra a precios muy bajos de buques de buena calidad, convertidos en excedentarios en otras flotas con costes elevados, especialmente transportadores de granel de tonelaje mediano y transportadores de petróleo bruto con una edad aproximada de diez años. Por lo que atañe a las otras flotas que consiguieron un crecimiento ligeramente positivo en 1983, los progresos son imputables, por lo general, a la entrega de grandes transportadores de granel y de buques cisternas cuyo número es bastante retringido para poder hablar de una tendencia, excepción hecha de los Estados Unidos de América donde la demolición de petroleros habría sido compensada por el ingreso en la flota de transportadores mixtos y de portacontenedores.

Por parte de las flotas en retroceso, la flota del Reino Unido continuó contrayéndose muy rápidamente hasta llegar a representar únicamente las tres quintas partes de lo que había sido en su techo máximo hacía ocho años. Aunque las reducciones más importantes fueron realizadas en el sector de las unidades de alta mar, las flotas de cabotaje, de tonelaje menos importante, fueron asimismo duramente afectadas; globalmente, más de un millar de buques —lo que representa un 30 por 100— salieron de la flota británica, lo cual habría acarreado consecuencias financieras y sociales muy graves para la industria marítima. La flota griega, después de su rápida ex-

pansión entre 1975 y 1981, período en el cual su tonelaje progresó en 19,5 millones de toneladas de registro bruto (12), disminuyó en 4,5 millones durante 1982 y 1983. En Noruega y el Japón, donde los niveles de los costes de mano de obra condujeron a los poderes públicos a adoptar medidas para facilitar la explotación de buques enarbolando pabellón extranjero, la reducción de la flota fue debida esencialmente a la conversión de hiperpetroleros en chatarra.

Los países miembros de la OCDE conservaron su parte sobre sus propios tráfico, así como sobre el tráfico del conjunto de la OCDE. El aumento aparente de la participación japonesa en las exportaciones de la OCDE, con detrimento para otros Estados, se debía simplemente a que, a partir de 1981, se habría procedido a la incorporación estadística de las exportaciones australianas de granel seco, en las cuales los buques japoneses jugaban un papel predominante con el transporte de aproximadamente un 40 por 100.

Por lo que respecta a la edad de la flota, señalaremos que, entre las principales flotas de la OCDE, la más joven era a la sazón la de Australia, seguida de cerca por las de Dinamarca, el Japón y Suecia. En cambio, las flotas con una medida más elevada eran las del Canadá y los Estados Unidos de América; ello es debido a una vida operativa más larga de los buques que operan en las aguas dulces del sistema de comunicaciones de los Grandes Lagos del San Lorenzo. La flota griega era la de más edad de las flotas navegantes exclusivamente en altamar.

b) *Personal*

El declive de las flotas operando bajo la mayor parte de los pabellones de la OCDE influyó negativamente sobre los efectivos humanos embarcados en los buques. En el período comprendido por los años 1980 y 1982, el número de marinos disminuyó un 23 por 100 en Francia, un 20 en España y en el Reino Unido, un 9 en Alemania y en los Estados Unidos y un 2 en Japón. Finlandia fue el único país de la OCDE en el que el número de marineros habría progresado; los efectivos en los otros países, considerados de forma global, disminuyeron en 18.000 personas, lo que suponía una reducción de casi un 10 por 100.

El empleo de no nacionales, en un período en el que se asiste a una fuerte caída de la población activa, vino a resultar uno de los principales temas de controversia en muchos países, especialmente en aquellos en los que es

(12) MARTÍNEZ PUÑAL: *op. cit.*, pp. 457-459.

posible un sistema de remuneración distinto del aplicable a los marinos nacionales. A causa de la diversidad de regímenes, las consecuencias habrían sido diferentes en 1983. Así, por ejemplo, el número de no nacionales embarcados en el Reino Unido disminuyó en un 22 por 100, y el de nacionales únicamente en un 1 por 100. En Noruega, la cifra de no nacionales no sufrió variación mientras que la de nacionales se redujo en un 6 por 100. En los Países Bajos, el número de no nacionales bajó en un 11 por 100 y el de nacionales progresó casi un 2 por 100.

Los países de la OCDE, como puede apreciarse, no aplican una política común en materia de restricciones en relación con la nacionalidad de los marinos embarcados en buques enarbolando pabellón nacional, con un extremo en los casos de Suiza y Austria, en los que más del 60 por 100 del personal sería extranjero, y otros en los de España, Portugal, Turquía, Italia y los Estados Unidos de América, en los cuales únicamente los nacionales podrían ser empleados. Algo similar sucede también en los países no miembros de la OCDE.

4. Problemática de las relaciones marítimas entre países miembros y países no miembros de la OCDE

La lista de problemas y dificultades en las relaciones marítimas internacionales mostraría muy claramente que el concepto tradicional de la libre circulación de los buques, a juicio del Comité, en el marco de una competencia libre y leal estaba en discusión. A causa de la llegada al mercado de un gran número de participantes procedentes de los países en desarrollo y de los países con comercio de Estado que no comparten dicho concepto y de ciertas medidas tomadas por países que normalmente lo suscriben, el Comité estimó que sería necesario multiplicar los esfuerzos para llegar a la conclusión de acuerdos multilaterales.

Dichos acuerdos, a los cuales tiende el Comité en las «Discusiones de política general en materia de transportes», contribuirán sin duda al establecimiento de un equilibrio razonable en el desarrollo de los transportes marítimos mundiales y supondrían un freno al recurso incontrolado a la técnica de los acuerdos bilaterales que a largo plazo correrían el riesgo de no ser del interés de los usuarios o de los transportistas marítimos. A este respecto, el Comité estaría trabajando en estrecha colaboración con el Comité de Movimientos de Capitales y de Transacciones Invisibles para elaborar una serie de proposiciones que deberían de ayudar, entre otros, a los trabajos realizados por este Comité con vistas a poner al día el Código de

liberación de las operaciones invisibles corrientes, pudiendo asimismo citarse los trabajos del Comité de Intercambios sobre el tema «Intercambios de servicios», los cuales cubren un dominio más amplio, ocupándose tanto de las relaciones entre los países miembros de la OCDE como de las de éstos con los países en desarrollo.

ANTONIO MARTÍNEZ PUÑAL
Profesor de Derecho Internacional
Universidad de Santiago de Compostela