

O C D E

LA ORGANIZACION DE COOPERACION Y DESARROLLO ECONOMICOS Y LOS TRANSPORTES MARITIMOS (1986)

SUMARIO: I. INTRODUCCION: PERSPECTIVA GLOBAL.—II. EL INFORME DEL COMITE DE TRANSPORTES MARITIMOS: DATOS SOBRESALIENTES.—1. El excedente mundial de tonelaje.—2. Asuntos concernientes al ámbito de las Naciones Unidas.—a) Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio; b) Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas; c) Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías; d) Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte de Mercancías por Mar (Reglas de Hamburgo); e) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; f) 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.

I. INTRODUCCION: PERSPECTIVA GLOBAL

Aparte de una breve recuperación en el mercado de los fletes petroleros, debida a las fluctuaciones mundiales de los precios del petróleo bruto, los transportes marítimos continuaron durante 1986 en la difícil situación que venían soportando. El sector de los graneleros cayó a niveles aún más bajos y la flota de transportadores de mercancías generales prosiguió creciendo a un ritmo superior al del crecimiento moderado del transporte, debido al elevado número de buques portacontenedores de gran capacidad que fueron entregados. Las sociedades de transportes marítimos y de construcción naval sufrieron fuertes pérdidas.

El Comité de Transportes Marítimos dedicó una gran parte de su trabajo y de sus recursos al análisis de las medidas proteccionistas aplicables por

los países terceros en el campo de los transportes marítimos internacionales, esforzándose en formular principios de acción destinados a enfrentarse a las presiones de accionistas de los Estados no miembros y empleándose, asimismo, en desalentar la creación de agencias por las Oficinas centrales de flete creadas en los países miembros, las cuales controlaban el reparto de la carga sobre una base extraterritorial, práctica ésta declarada ilegal en numerosos países miembros. Al mismo tiempo, el Grupo de trabajo del Comité siguió de cerca los movimientos de los buques explotados en los tráficos occidentales, prestando especial atención a las prácticas proteccionistas de los países de comercio de Estado. Además, el Comité de Transportes Marítimos admitió la persistencia dentro del ámbito de la OCDE de algunas medidas y presiones restrictivas y portadoras de distorsiones.

El Grupo especial del Comité sobre las Organizaciones Internacionales, como en otras ocasiones, fue lugar de reencuentro para la puesta a punto de la política y de la estrategia comunes de los países miembros en las reuniones de la CNUCYD. En febrero de 1986, fue adoptada una Convención sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques. Por otra parte, el Grupo preparó la 12.^a sesión de la Comisión de Transportes Marítimos de la CNUCYD, ocupándose sobre todo del desequilibrio estructural entre la oferta y la demanda en los transportes marítimos mundiales, de la Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas y de la relación entre cargadores y armadores. El citado Comité trabajó también en la preparación de reuniones sobre los problemas portuarios, el fraude marítimo y los privilegios e hipotecas navales.

En una reunión celebrada en Vancouver, el Comité consiguió poner a punto un proyecto de instrumento referente a principios comunes de política marítima de los países miembros, estribando estos principios en torno a cinco grandes ideas: la no discriminación en las consultas entre los países miembros, un frente unido ante las presiones exteriores, la definición del papel de los poderes públicos y la aceptación de su intervención con la condición, finalmente, de que esta intervención tienda al mantenimiento del acceso a los tráficos internacionales en condiciones de libre competencia. Se añaden a lo anterior un acuerdo de principio sobre una moratoria referente a las nuevas medidas proteccionistas y una serie de líneas directrices concernientes a la aplicación de la competencia en las conferencias marítimas. El acuerdo sobre la moratoria fue obtenido bajo reserva de la puesta en aplicación de una decisión paralela incorporada a una Resolución del Consejo, referente a la creación de un grupo de trabajo mixto, con los objetivos de identificar todas las medidas y prácticas marítimas que puedan oponerse a las obligaciones de los Estados miembros recogidas en el Código de liberaliza-

ción, y de determinar cómo, y en qué plazo, las medidas y prácticas en cuestión deberían ser modificadas para ser puestas de conformidad con dicho Código (1).

II. EL INFORME DEL COMITE DE TRANSPORTES MARITIMOS: DATOS SOBRESALIENTES

El trigésimo tercer informe anual redactado por el Comité de Transportes Marítimos analiza aquellos hechos sobresalientes producidos en el campo de los transportes marítimos durante el año 1986 y siempre que ello fue posible durante los primeros meses de 1987. De sus rasgos más sobresalientes nos ocuparemos a continuación (2).

1. El excedente mundial de tonelaje

La flota mundial registró en 1986 una nueva disminución de tonelaje que la ha aligerado de 12 millones de toneladas de peso muerto (aproximadamente un 2 por 100). El tonelaje de los buques cisternas, con una disminución de 25 millones de toneladas de peso muerto en 1985, descendió, durante 1986, 7 millones de toneladas de peso muerto. Este retraimiento más modesto refleja una reducción del 50 por 100 del tonelaje demolido (el cual no supuso más que 13 millones de toneladas de peso muerto), así como un ligero crecimiento de las entregas de buques nuevos, cifradas en más de 6 millones de toneladas de peso muerto.

La reducción de la capacidad de la flota petrolera asociada a un crecimiento de la demanda de tonelaje constituye un nuevo y neto progreso hacia el restablecimiento del equilibrio entre la oferta y la demanda.

Las estimaciones, por lo que respecta a la importancia del excedente petrolero residual, varían según la forma en que son evaluadas la contención de la velocidad y las demoras suplementarias en los puertos. Las más elevadas llevan a pensar que el excedente podría ser de 70 millones de toneladas de peso muerto, o sea el 27 por 100 de la flota mundial de buques cisternas. Los análisis de 1986 señalan que las progresiones de la demanda, que no fueron suficientes para suprimir la capacidad excedentaria pueden originar alzas sustanciales de fletes, al menos durante cortos períodos de tiempo.

En el sector de los transportadores de granel seco, el volumen de trans-

(1) *Activités de l'OCDE, Rapport du Secrétaire Général*, OCDE, París, 1987.

(2) *Les Transports Maritimes*, OCDE, París, 1987.

formación en chatarra fue casi doblado en 1986. Habida cuenta de que las entregas de buques nuevos disminuyeron en 12 millones de toneladas de peso muerto, el tonelaje de la flota de granel seco vino a disminuir ligeramente, hecho que ha puesto fin al largo período de expansión durante el cual había doblado su volumen por relación al de 1972, estimándose que el excedente actual oscila entre 38 y 50 millones de toneladas de peso muerto.

2. Asuntos concernientes al ámbito de las Naciones Unidas

a) *Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio*

Durante la reunión en la cumbre celebrada por el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio en Punta del Este (Uruguay), los miembros decidieron abrir negociaciones sobre los intercambios de servicios, con el objetivo de establecer un marco multilateral de principios y de reglas con vistas a la expansión de este comercio en condiciones de transparencia y de liberalización progresiva y a la promoción del crecimiento económico. Con el fin de poner a punto este programa fue creado un Grupo de negociación.

En el marco de la OCDE, el Comité de Intercambios, el Comité de Movimientos de Capitales y Transacciones Invisibles, así como los diversos comités sectoriales, entre ellos el Comité de Transportes Marítimos, deberán examinar la forma de ligar las negociaciones habidas en el Uruguay con los trabajos que la OCDE ha emprendido en materia de intercambio de servicios. Este examen supondría, asimismo, una valoración del marco conceptual general sobre los intercambios de servicios definido por la OCDE así como de las posibilidades de aplicarlo por los distintos sectores de servicios.

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

Francia fue el único país que se adhirió en 1986 a la Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, habiéndolo hecho conforme a las disposiciones del Reglamento 954/79 de la Comunidad Europea.

Hay que señalar, asimismo, en la materia que nos ocupa, el inicio de trabajos preliminares con vistas a preparar la Conferencia de Revisión de

1988, ello tanto en la Comisión de Transportes Marítimos de la CNUCYD como en otros ámbitos internacionales (3).

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

En relación con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías no se produjeron, a lo largo del año 1986, datos nuevos dignos de ser subrayados (4).

d) *Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte de Mercancías por Mar (Reglas de Hamburgo)*

La Convención de las Naciones Unidas de 1978 sobre el Transporte de Mercancías por Mar (Reglas de Hamburgo) entrará en vigor cuando los gobiernos de 30 Estados se conviertan en partes contratantes. A finales de 1986, únicamente 11 Estados la habían ratificado: Barbados, Chile, Egipto, Hungría, el Líbano, Marruecos, Uganda, Rumania, el Senegal, Tanzania y Túnez. Se produjo, por tanto, en relación con el año 1985, la incorporación del Senegal (5).

e) *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar recoge un régimen que busca posibilitar la reglamentación de los océanos. A finales de 1986, la Convención de 1982, con 159 firmas, había sido ratificada por 31 Estados —6 nuevos Estados en relación con 1985— y por el Consejo de las Naciones Unidas para Namibia. La Convención entrará en vigor un

(3) En relación con dicha Convención: JUDA, L., «The UNCTAD Liner Code: A Preliminary Examination of the Implementation of the Code of Conduct for Liner Conferences», *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 16, n.º 2, abril 1985, pp. 181-217; ROMANELLI, G., «Codice UNCTAD e accordi bilaterali: problemi giuridici attuali», *Il Diritto Marittimo*, fasc. I, gennaio-marzo 1987, pp. 34-45.

(4) En relación con dicha Convención: «Rapporto UNCTAD sugli studi in corso per la messa in vigore delle Regole di Amburgo e della Convenzione sul trasporto multimodale», *Il Diritto Marittimo*, cit., pp. 177-180.

(5) En relación con dicha Convención: *Ibid.*

año después de producirse el depósito de 60 documentos de ratificación o de adhesión.

La Comisión preparatoria encargada de establecer las bases de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos prosiguió sus discusiones celebrando su cuarta reunión en Kingston, Jamaica, en marzo-abril de 1986. Los trabajos no avanzaron en la mayor parte de los asuntos estudiados. Fue adoptada una Declaración, propuesta por el Grupo de los 77, considerando ilícitas las licencias acordadas por la República Federal de Alemania y el Reino Unido para las actividades de extracción en alta mar. Se desarrollaron consultas informales sobre el arreglo de diferencias entre las partes interesadas. Las consultas trataron en particular sobre el Arreglo de Arusha, concluido en febrero entre el presidente de la Comisión Preparatoria, WARIROBA, y Francia, la India, Japón y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, demandantes de su registro como inversores pioneros. Al final de la reunión, el presidente en ejercicio presentó un informe en el cual declaraba que, a su juicio, la mayor parte de los delegados creía que el Arreglo de Arusha constituía una base interesante para el arreglo de diferencias, haciéndose necesario proseguir las consultas.

La cuarta reunión continuó en Nueva York durante el mes de agosto, ocupándose de los asuntos del arreglo de diferencias y del registro de los inversores pioneros. La Comisión llegó a un acuerdo a fin de posibilitar el registrar, en la próxima reunión, los sectores mineros de Francia, la India, el Japón y de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Este arreglo tiene en cuenta las negociaciones que la República Federal de Alemania, Bélgica, Canadá, Estados Unidos de América, Italia y los Países Bajos, Estados todos ellos con intereses en los consorcios privados que han invertido en las actividades de extracción de los fondos marinos, llevaron a cabo separadamente con la Unión Soviética. En una reunión celebrada en Moscú, en noviembre, fueron elaborados acuerdos preliminares con vistas a las negociaciones directas entre la Unión Soviética y los consorcios privados (6).

(6) En relación con dicha Convención: FLEISCHER, C. A., «The International Concern for the Environment: The Concept of Common Heritage», *Trends in Environmental Policy and Law*, International Union for Conservation of Nature and Natural Resources, Gland, 1980, pp. 321-342; JUSTE RUIZ, J., y CASTILLO DAUDI, M., «La explotación de la zona de fondos marinos más allá de la jurisdicción nacional (el patrimonio común de la humanidad frente a las legislaciones nacionales)», *Anuario de Derecho Internacional*, vol. 7, 1983-1984, pp. 65-90; De ALBIOL BIOSCA, G., *El régimen jurídico de los fondos marinos internacionales*, Madrid, 1984; GAME DE FONTBRUNE, V., *L'exploitation des ressources minérales des fonds marins: législations nationales et Droit International*, París, 1985; JAGOTA, S. P., «The

f) *Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques*

La Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques entrará en vigor cuando al menos 40 Estados, representando al menos un 25 por 100 del tonelaje de registro bruto mundial, se hayan convertido en partes contratantes. Los seis siguientes países firmaron la Convención y tienen la intención de ratificarla: Bolivia, Came-

United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982», *Ocean Yearbook*, vol. 5, 1985, pp. 10-30; NORDQUIST, M., *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: a commentary*, Dordrecht, 1985; BROWN, E. D., *Sea-Bed Energy and Mineral Resources and the Law of the Sea*, vol. II, *The Area Beyond the Limits of National Jurisdiction*, Oxford, 1986; «Comisión de fondos marinos condena expedición de licencias para explorar zona internacional», *Crónica de las Naciones Unidas*, vol. XXIII, N.º 4, agosto de 1986, pp. 83-84; GUTIÉRREZ ESPADA, C., «Reflexiones sobre el aprovechamiento de los recursos del suelo y subsuelo del mar: De la plataforma continental a la Zona de los fondos marinos», *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. IV, 1986, pp. 157-184; JONES, W. B., «Risk Assessment: Corporate Ventures in Deep Seabed Mining Outside the Framework of the UN Convention on the Law of the Sea», *Ocean Development and International Law*, vol. 16, n.º 4, 1986, pp. 341-351; BROADUS, J. M., «Developing a U.S. research strategy for marine polymetallic sulfides», *Id.*, vol. 17, 1986, n.º 1/3, pp. 91-130; MEESE, S. A., «The Legal Regime Governing Seafloor Polymetallic Sulfide Deposits», *Ibid.*, pp. 131-162; HARDY, M., «The Law of the Sea and the Prospects for the Seabed Mining: the Position of the European Community», *Id.*, vol. 17, n.º 4, 1986, pp. 309-323; HAYASHI, M., «Japan and deep seabed mining», *ibid.*, pp. 351-365; KIMBALL, L., «Turning points in the future of the Seabed Mining», *ibid.*, pp. 367-398; LARSON, D., «Deep Seabed Mining: a Definition of the Problem», *ibid.*, pp. 271-308; SHYAM, M. R., «Deep Seabed Mining: an Indian Perspective», *ibid.*, pp. 325-349; GURRAN, P. A., «Italian Legislation on Deep Sea Mining», *Journal of World Trade Law*, vol. 20, n.º 6, november-december 1986, pp. 713-716; PERILLO, M. A., «La Convenzione sul diritto del mare rischia di affondare», *Politica internazionale*, vol. 14, n.º 12, diciembre 1986, pp. 24-28; BARRIE, G. N., «Fisheries and the 1982 United Nations Law of the Sea Convention», *Acta Jurídica*, University of Cape Town, 1986, pp. 43-49; BENET, T. W., «The Status of the Law of the Sea Convention», *ibid.*, pp. 1-13; SIMMONDS, K. R., «The Community's Declaration Upon Signature of the U.N. Convention on the Law of the Sea», *Common Market Law Review*, vol. 23, n.º 3, Autumn 1986, pp. 521-544; BRICEÑO BERRÚ, J. E., *Régimen jurídico de los fondos marinos internacionales*, Barcelona, 1986; DEVINE, D. J., «Le caractère indivisible de la Convention sur le droit de la mer et les implications de sa signature pour la Communauté économique européenne et ses Etats membres», *Revue du Marché Commun*, n.º 304, février 1987, pp. 95-100; FERREIRO COSTA, E., «Peru and the Law of the Sea Convention», *Marime Policy*, vol. 11, n.º 1, January 1987, pp. 45-57.

rún, México, Marruecos, Senegal y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (7).

3. Las flotas de los países miembros de la OCDE

a) *Volumen y edad de las flotas*

Habida cuenta del envío de numerosos porta-cisternas al desguace, la flota total de porta-cisternas se redujo aproximadamente en un 6 por 100, de forma que los buques de más de 100.000 toneladas de peso muerto no representaban en 1985 más que un 43 por 100, contra el 49 por 100 que había hacía tres años. Por el contrario, la flota de buques especializados en el transporte de granel, con exclusión de los transportadores mixtos, se ha visto acrecentada en más de un 10 por 100. En 1986, los graneleros de más de 150.000 toneladas de peso muerto (equivalentes a poco más de 100.000 toneladas de registro bruto) ganaron 3 millones de toneladas, para representar un 8 por 100 de la flota contra la cifra de un 6 por 100 de hace un año. El débil volumen de nuevos pedidos habido en 1986 se refiere sobre todo a esta categoría de tonelaje, siendo las unidades de más de 100.000 toneladas de peso muerto el 67 por 100 del total. Una tendencia análoga se dio en los porta-cisternas, con una petición en el segundo semestre de más de 3 millones de toneladas de peso muerto constituidas por superpetroleros.

En cuanto a la edad, de manera general, la estructura de edad de la flota del conjunto de los países de la OCDE no difiere de la de la flota mundial, si bien existen grandes diferencias entre los diversos países. En términos globales, el grupo de unidades «de menos de cinco años» constituye el 19 por 100 de la flota mundial y un 20 por 100 de la flota de los países de la OCDE. El tramo de edad siguiente, de cinco a diez años, descendió del 26 por 100 al 22 por 100 durante los meses transcurridos entre la mitad de 1985

(7) En relación con dicha Convención: «Definido la "relación auténtica". Conferencia de Naciones Unidas adopta Convenio sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques», *Crónica de las Naciones Unidas*, vol. XXIII, n.º 3, abril de 1986, p. 93; MARTSTON, G., «The UN Convention on Registration of Ships», *Journal of World Trade Law*, vol. 20, n.º 5, september-october 1986, pp. 575-580; STEFANO ZUNARELLI, «La Convenzione di Ginebra sulle condizioni per la registrazione delle navi», *Il Diritto Marittimo*, 1986, pp. 853-881; MCCONNELL, M. L., «"Vusines as usual": An Evaluation of the 1986 United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships», *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 18, n.º 3, july 1987, pp. 435-449.

y la mitad de 1986. El tramo de edad de diez a quince años representa el 33 por 100 del tonelaje mundial.

Entre las flotas principales de la zona de la OCDE, la de Bélgica, con 6,9 años, continúa siendo sensiblemente la más baja, seguida de la de Australia, con 7,9 años. Las del Japón, Suecia, Alemania y de los Países Bajos tienen todas unas medias sensiblemente idénticas, comprendidas entre 8,5 años y 8,8 años; a continuación, vienen las de Dinamarca (9,2 años), de Noruega (9,7 años), de Francia (10,3 años) y de Finlandia (10,6 años). Las flotas de Grecia, de Noruega y del Reino Unido registraron importantes reducciones que afectaron sobre todo a las unidades más antiguas, reduciéndose su media de edad, aunque la de Grecia se inscribe todavía entre las más elevadas, no siendo superada más que por las de Turquía (14,3 años), de Italia (14,4 años), de los Estados Unidos de América (16,0 años) y del Canadá (18,0 años). Estas dos últimas están particularmente influidas por la elevada edad de las flotas de los Grandes Lagos y de la Flota de Reserva de los Estados Unidos. La flota de España (11,3 años) más moderna ya que la mayoría de las que acabamos de citar, está siendo objeto de un programa de rejuvenecimiento.

b) *Personal*

El declive rápido de las flotas de casi todos los países miembros de la OCDE entrañó, lógicamente, una fuerte recesión en el personal embarcado. Durante los dos años transcurridos entre finales de 1983 y de 1985, el efectivo de las gentes de mar disminuyó en un 30 por 100 en el Reino Unido, un 24 por 100 en Francia, un 17 por 100 en Dinamarca, un 15 por 100 en Finlandia, en los Países Bajos y en España, y un 6 por 100 en Noruega. Entre los principales países marítimos, Alemania y Bélgica parecen ser los únicos en no haber registrado hasta 1985 reducciones fuertes de personal, si bien éstas tuvieron una gran importancia, respectivamente, en 1986, con un 12 y un 6 por 100. Japón es probablemente el país más afectado: la pérdida de efectivos llegaría a un 40 por 100, aunque esto parece explicarse por la modificación habida en el método de evaluación, de forma que las cifras quizá no sean comparables. El movimiento parece haberse acelerado en 1986, año en el que se han registrado reducciones de efectivos y de un 19 por 100 en Francia y en Noruega, de un 12 por 100 en Dinamarca y de un 7 por 100 en el Reino Unido, en Japón y en Finlandia, si bien en España parece haberse llegado a una estabilización el marco del Plan de relanzamiento de la flota.

La contracción de las flotas y la necesidad de economizar al máximo en la explotación de buques trajeron como consecuencia una multiplicación de las demandas de autorización para enrolar extranjeros a bordo de los buques bajo pabellón de la OCDE. No siendo legal esto más que en un pequeño número de países, ello explica el creciente interés por los registros de matriculación extraterritorial (en particular, la utilización de las Kerguelen por Francia, el registro internacional noruego y la matriculación de buques en los territorios dependientes del Reino Unido), al objeto de emplear no nacionales con salarios que soporten la competencia con los de las flotas de libre matriculación. Grecia, para estimular la repatriación de sus buques bajo pabellón nacional llegó a admitir la posibilidad de enrolar un 40 por 100 de extranjeros en el seno de las tripulaciones de los buques bajo pabellón griego.

Con todo hay que señalar que en los países de la OCDE que autorizan el enrolamiento de una fracción notable de extranjeros y que proporcionan datos al respecto, parece que las disminuciones de efectivos que hayan podido tener lugar, han afectado sobre todo a los no nacionales. En el Reino Unido, el elemento extranjero disminuyó, entre 1983 y 1985, un 52 por 100, siendo la proporción de un 30 por 100 para el conjunto de las tripulaciones. Los porcentajes son respectivamente, para los Países Bajos de un 22 por 100 y un 16 por 100. Las cifras son, respectivamente, del 22 y del 15 por 100 en los Países Bajos, del 29 y del 17 por 100 en Dinamarca, y del 19 y 12 por 100 en Alemania (para el período 1983-1986). La relación nacionales-extranjeros permanece constante únicamente en Noruega y Suecia, si bien la situación en Noruega corre el riesgo de modificarse seriamente con la instauración del nuevo registro internacional.

ANTONIO MARTÍNEZ PUÑAL

*Doctor en Derecho. Profesor Titular interino de Derecho Internacional.
Facultad de Derecho de Santiago de Compostela.*