

## **O C D E**

### **LA ORGANIZACION DE COOPERACION Y DESARROLLO ECONOMICOS Y LOS TRANSPORTES MARITIMOS (1985)**

**SUMARIO: I. INTRODUCCION: PERSPECTIVA GLOBAL.—II. EL INFORME DEL COMITE DE TRANSPORTES MARITIMOS.—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 Multimodal Internacional de Mercancías; c) Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte de Mercancías por Mar (Reglas de Hamburgo); d) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; e) Convención 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**

Los transportes marítimos, a pesar de su expansión económica moderada, no consiguieron superar la crisis de 1985. Los sectores petrolero y granelero tuvieron un excedente de capacidad bruta y el crecimiento de la demanda de transporte de mercancías generales fue absorbido por el gran número de buques portacontenedores de gran capacidad entregados, cuya aparición comporta graves tensiones en todo el sector de los transportes marítimos. Numerosas empresas de transportes marítimos, grandes y medianas, se vieron obligadas a declararse en quiebra.

Las presiones en favor de las flotas nacionales fueron intensificadas y el Comité de Transportes Marítimos realizó grandes esfuerzos luchando contra el desarrollo del privilegio del pabellón, presente especialmente en África. Dicho Comité mostró su interés por un cierto número de gestiones que numerosos países miembros habían hecho conjuntamente para protestar por el aumento de oficinas centrales de flete, las cuales buscan ejercer en los países miembros un control sobre las cargas antes de su expedición. Entre

tanto, el grupo de trabajo del Comité continuó observando atentamente a las compañías marítimas de los países con comercio de Estado en sus intercambios con países de la OCDE.

El grupo especial del Comité sobre las organizaciones internacionales, al igual que en el pasado, jugó un papel activo en la puesta a punto de una actitud común de los países miembros de la CNUCYD y en las reuniones convocadas bajo su patrocinio. En 1985, las actividades estuvieron orientadas principalmente a las dos partes de la Conferencia diplomática sobre las Condiciones de Matriculación de Buques, en la cual la coordinación de las posiciones adoptadas por los países de la OCDE contribuyó grandemente a que se pudiese contemplar el logro a comienzos de 1986 de un acuerdo que permitirá identificar y hacer jugar mucho más eficazmente la responsabilidad de los armadores y explotadores de buques no conformes con las normas sin impedir, sin embargo, a los armadores beneficiarse de una cierta flexibilidad en lo referente a la nacionalidad de la tripulación, de los gestores y de los propietarios. El grupo preparó también reuniones sobre el fraude marítimo, los privilegios y las hipotecas marítimas, así como sobre las reglas de tarificación del transporte multimodal por medio de contenedores. Asimismo puso en marcha una serie de trabajos con vistas a preparar la revisión de la Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, a la cual se adhirieron ocho países a finales de año.

El Comité consagró la mayor parte de su tiempo a la prosecución de discusiones concernientes a un proyecto de texto sobre los principios comunes de una política marítima de los países miembros. Un debate detenido sobre los principios aplicables a las consultas, la aptitud a adoptar frente a las presiones ejercidas por países miembros, la utilización de poderes compensadores, el papel de los gobiernos en la política de la competencia en materia de transportes marítimos y los medios de evitar los conflictos, así como sobre las operaciones de los buques ajenos a la conferencia y sobre una serie completa de directrices referentes a la política de la competencia y a las operaciones de transporte de unidades móviles costeras. Asimismo se están llevando a cabo trabajos sobre un cierto número de temas, especialmente sobre los medios que impedirían acordar subvenciones y ayudas fiscales que falseen la competencia y sobre las modalidades que permitirían volver más liberal la política de los países miembros en el campo de los transportes marítimos. Estos trabajos son realizados con el concurso del Comité de movimientos de capitales y de transacciones invisibles (1).

---

(1) *Activités de l'OCDE, Rapport du Secrétaire Général*, OCDE, Paris, 1986, pp. 25-26.

## II. EL INFORME DEL COMITE DE TRANSPORTES MARITIMOS

En su trigésimo segundo Informe, el Comité de Transportes Marítimos examina la situación particularmente deprimida de los transportes marítimos, pasando revista a los principales hechos acaecidos durante 1985 y siempre que ello fue posible durante los primeros meses de 1986. De sus rasgos más destacados pasaremos a ocuparnos a continuación (2).

### 1. El excedente mundial de tonelaje

La flota mundial disminuyó 20 millones de toneladas de peso muerto, aproximadamente un 3 por 100, habiendo sido compensada en parte la contracción de los buques cisternas por el crecimiento del tonelaje de los transportadores de granel seco. La demolición alcanzó a 29 millones de toneladas de peso muerto de buques cisternas, más del 50 por 100 que en 1984, y especialmente a los superpetroleros de más de 200.000 toneladas. Esta evolución representa un progreso neto en la eliminación del excedente del tonelaje, si bien las estimaciones actuales hacen pensar que la capacidad excedentaria se cifra en unos 100 millones de toneladas de peso muerto, los cuales vienen a suponer cerca del 40 por 100 del tonelaje disponible, si se tiene en cuenta el tonelaje desguazado y la moderación de la velocidad. El desequilibrio resulta todavía mayor en el sector de los superpetroleros, donde el excedente de tonelaje representa aproximadamente el 55 por 100 de la capacidad disponible.

En el sector de los transportadores de granel seco, el volumen de transformación en chatarra, con cerca de 16 millones de toneladas de peso muerto, fue también superior al de los años precedentes, pero se registró un crecimiento neto por el hecho de las entregas de buques nuevos por un volumen de 15 millones de toneladas de peso muerto, estimándose actualmente el excedente de tonelaje en este sector en cerca de 50 millones de toneladas de peso muerto (cerca del 25 por 100 del tonelaje disponible), lo que lleva a pensar que aunque los volúmenes a transportar continúen aumentando, la vuelta al equilibrio en el mercado dependerá en gran medida del crecimiento del volumen de la demolición y de la moderación que los armadores continúen observando en sus pedidos. La sobrecapacidad es menos grave en el sector de los buques de carga, aunque el número elevado de entregas de portacontenedores registrado en 1985 y un crecimiento de los intercambios menos dinámico hubiesen tenido por efecto influir a la baja sobre las tasas de flete practicadas en ciertos tráficos principales realizados con contenedores.

---

(2) *Les Transports Maritimes*, OCDE, París, 1986.

## 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*

Otros cinco países de la OCDE, Dinamarca, Noruega, el Reino Unido y Suecia, se adhirieron a esta Convención en 1985. Los países miembros pertenecientes a la Comunidad Europea lo hicieron conforme a las disposiciones del Reglamento 954/79, mientras que la adhesión de Finlandia, Noruega y Suecia se produjo en condiciones inspiradas en las disposiciones de este Reglamento (3).

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

La Convención debe entrar en vigor doce meses después de que 30 Estados se hayan convertido en partes contratantes. A finales de 1985, cuatro países, Chile, Malawi, México y Senegal, la habían ratificado, y otros, Marruecos, Noruega y Venezuela, la habían firmado bajo reserva de ratificación (4).

### c) *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 entrará en vigor cuando los gobiernos de 20 Estados se hayan convertido en partes contratantes. A finales de 1985, continuaban siendo 10 los Estados ratificantes o adherentes: Barbados, Chile, Egipto, Hungría, Líbano, Marruecos, Rumanía, Uganda, Tanzania y Túnez.

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

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar esta-

---

(3) En relación con dicha Convención: HAQUANI, Z.: *Le Nouvel Ordre Commercial International*, París, 1984, pp. 69-72; MARTÍNEZ PUÑAL, A.: «La Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos y los Transportes Marítimos (1984)», *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 512-513; PARKINSON, F.: «The United Nations Convention on a Code of Conduct for a Liner Conferences: Toward a New International Shipping Order», *Current Legal Problems*, 37, 1984, pp. 153-174; SCHEINVAR, I.: «El Código de conducta de conferencias marítimas», *Consultor*, 10, n.º 51, noviembre-diciembre 1984, pp. 11-20.

(4) HAQUANI, *op. cit.*, pp. 72-74.

blece un régimen que debe, entre otros asuntos, permitir reglamentar los océanos. A finales de 1985, la Convención de 1982 sobre el Derecho del Mar, que había recogido 159 firmas había sido ratificada por 25 Estados así como por el Consejo de las Naciones Unidas en nombre de Namibia. Ella debe entrar en vigor después del depósito de 60 documentos de ratificación o de adhesión.

La Comisión preparatoria encargada de establecer las bases de la Autoridad Internacional tuvo su tercera reunión en marzo de 1985 en Kingstons, Jamaica, y reemprendió sus trabajos en agosto, en Ginebra. En esta reunión se examinó el régimen de exploración y explotación de los fondos marinos. No obstante, el problema de las demandas de los inversores pioneros que reivindican los mismos sectores, especialmente de las empresas de Estados francesas y soviéticas, apenas evolucionó. La Unión Soviética compareció poco dispuesta a examinar este asunto con los consorcios mineros privados cuyo estatuto jurídico continúa suscitando muy vivas controversias en el seno de la Comisión. Al final de la reunión de agosto, el Presidente de la Comisión, WARIOBA, invitó a los cuatro Estados dotados de empresas públicas identificadas como inversores pioneros de los fondos marinos (Francia, la India, el Japón y la URSS) a iniciar consultas con vistas a facilitar el registro de sus demandas. A finales de 1985, los procedimientos de registro o de examen de las demandas de los consorcios mineros privados, que coinciden en parte con las de los Estados, no habían sido elaboradas (5).

---

(5) En relación con dicha Convención: EVENSEN, J.: «The United Nations Convention on the Law of the Sea of December 10, 1982: its Political and Legal Impact—Present and Future», *Revue Egyptienne de Droit International*, Vol. 38, 1982, pp. 10-32; ANAND, R. P.: «Un Convention on the Law of the Sea and the United States», *Indian Journal of International Law*, Vol. 24, April-June 1984, pp. 153-199; BROWN, E. D.: «The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: the British Government's Dilemma», *Current Legal Problems*, Vol. 37, 1984, pp. 259-293; *The 1982 Convention on the Law of the Sea*, Proceedings Law of the Sea Institute Seventeenth Annual Conference, July, 13-16, 1986, Oslo, University of Hawaii, 1984; DJALAL, H.: «The 1982 Law of the Sea Convention: a Southeast Asian Perspective», *The Indonesian Quarterly*, Vol. 13, n.º 1, 1985, pp. 59-73; FORSTER, M. J.: «Law of the Sea Convention: Signatories Express Problems», *Environmental Policy and Law*, Vol. 15, September 1985, pp. 2-3; HOFER, E. K.: «The Future of the Law of the Sea Convention», *Swiss Review of World Affairs*, Vol. 34, January, 1985, pp. 12-14; THEBAUD, J.: «La Convention sur le droit de la mer risque d'être paralysée», *Le Monde Diplomatique*, 32, avril 1985, pp. 30-31; «Convención sobre el Derecho del Mar: se sienten ya sus repercusiones», *Crónica de las Naciones Unidas*, Vol. XXII, 2, 1985, pp. 55-60; *The Law of the Sea. Status of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, Office of the Special Representative of the Secretary-General for the Law of the Sea, New York, 1985; LARSON, D. L.: «The Reagan Rejection of the UN Convention», *Ocean Development and International Law*, Vol. 14, n.º 4, 1985, pp. 337-361; JUDA, L.: «The Exclusive Economic Zone: Compatibility of National Claims and the UN Convention of the Law of the Sea», *Id.*, Vol. 16, n.º 1, 1986, pp. 1-58; VALENZUELA, M.: «Implicaciones de la Convención sobre el Derecho del Mar en los convenios internacionales de la OMI», *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986, pp. 187-208.

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

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques celebró una sesión del 8 al 19 de julio de 1985, sesión en la cual se consiguió un acuerdo sobre las principales condiciones aplicables a la gestión, al reclutamiento del personal y a la propiedad de los buques, condiciones que no deberían necesitar cambios en la legislación actual.

La Conferencia tuvo una cuarta y última sesión del 20 de enero al 7 de febrero de 1986, consiguiéndose el arreglo de los problemas pendientes con el resultado de la Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques. La Convención, abierta a la firma desde mayo de 1986 a abril de 1987, entrará en vigor cuando un mínimo de 40 Estados, representando al menos un 25 por 100 del tonelaje marítimo pertinente, expresado en toneladas de registro bruto, se hayan convertido en partes contratantes (6).

### 3. Las flotas de los países miembros de la OCDE

a) *Volumen y edad de las flotas*

Entre la mitad de 1984 y la mitad de 1985, las flotas de los países de la OCDE sufrieron reducciones cuya amplitud no fue superada más que en 1982, siendo su contracción, un 5,7 por 100, la más fuerte registrada en un solo año. Todas las grandes flotas conocieron sustanciales reducciones, a excepción de las de los Estados Unidos y Turquía, tratándose, en el primer caso, de un debilitamiento de toneladas de peso muerto debido a una brusca caída del tonelaje petrolero coincidente con la puesta en servicio de un gran número de portacontenedores nuevos de un gran tonelaje. Turquía, por su parte, fue el único país que pudo perseguir su política de expansión en los transportes de granel, especialmente en el sector de los petroleros de grueso tonelaje, aunque a mediados de 1985 su flota fuese duramente afectada, habida cuenta de que en una semana perdió, con motivo de un ataque aéreo en el Golfo Pérsico, dos buques que representaban más de 600.000 toneladas de peso muerto.

---

(6) En relación con dicha Convención: «Accord sur la substance d'un accord international sur les conditions d'immatriculation des navires», TAD/INF/1769, 24 janvier 1986; «Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED): les conditions d'immatriculation des navires», *La Semaine Internationale*, SI/03/86, 27 janvier 1986, p. 7; «Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement: Convention sur les conditions d'immatriculation des navires», *Id.*, SI/06/86, 17 février 1986, p. 7.

Globalmente, es en los sectores de los petroleros (—7,4 millones de toneladas de registro bruto), de los transportes mixtos (—1,4 millones) y de los transportadores de granel (1,5 millones), donde las flotas de la OCDE registraron sus contracciones más netas en el período examinado, siendo el fenómeno más atenuado en el sector de los buques de carga y de los transportadores de gas y de productos químicos. Únicamente el sector de los buques transportadores de cargas unitarias conoció una progresión de 0,6 millones de toneladas de registro bruto, y aun en esta categoría la parte de la OCDE en la flota mundial descendió ligeramente. El retroceso de los transportadores de granel seco es singularmente lamentable por su coincidencia con un período en el que la expansión de la flota estaba en su máximo. La mayoría de estos buques se encontraba bajo los pabellones de países de libre matriculación o de países en desarrollo de Asia del Este.

El crecimiento de la flota turca, que se produjo en una época en que las flotas de todos los otros países de la OCDE estaban en situación estacionaria o en declive, ha sido destacable; ella fue el fruto de una utilización acertada de las importaciones y de las exportaciones, de medidas de los poderes públicos en favor de los armadores, a los cuales les fueron proporcionados créditos para la utilización de buques de ocasión, así como de la existencia de una mano de obra competente y relativamente barata. El objetivo global de la flota turca es alcanzar 7,4 millones de toneladas de peso muerto en 1983, lo que parece posible a pesar de las pérdidas de los dos petroleros en 1985. En 1984, el 48 por 100 y el 26 por 100 de las exportaciones turcas eran realizadas por buques bajo pabellón nacional, pero los buques cisternas turcos participan en una parte importante en el transporte del petróleo encauzado por el oleoducto de Doryol; el desdoblamiento de este oleoducto, el cual debería alcanzar una capacidad de tránsito de 1,5 millones de barriles diarios, debería proporcionarles muchas posibilidades de expansión.

Para los países marítimos tradicionales de la OCDE, 1985 fue en su conjunto el año peor si consideramos las pérdidas sufridas por sus flotas. Noruega se encontró entre los países más duramente afectados, habiendo bajado su flota de 26,9 millones de toneladas de peso muerto a finales de 1984 a 16,9 millones a comienzos de 1986, lo que viene a suponer un retroceso de más de un tercio en un año. Esto se explicaba por el pase a otros pabellones de un número creciente de buques, especialmente de transportadores de gas y de graneleros secos, de forma que, al fin del año, el 36 por 100 de los buques pertenecientes a armadores noruegos operaba bajo otros pabellones; esta tendencia va posiblemente a continuar porque el tonelaje noruego encargado se reparte entre 1,4 millones de toneladas de peso muerto bajo pabellón noruego y 1,9 millones bajo pabellón extranjero. El gobierno reexamina actualmente su política con el fin de encontrar el medio para conservar una flota competitiva bajo pabellón o bajo control noruego, pero se puede advertir que 1985 fue un año récord para los ingresos brutos

realizados por el sector, puesto que ellos pasaron de los 37 millones de coronas. El pabellón sueco prosiguió también su declive, cayendo de 4,3 a 3,3 millones de toneladas de peso muerto en 1985, sobre todo en el sector de los buques cisternas y en el de los buques frigoríficos, explicándose el debilitamiento de estos últimos por la reestructuración del grupo Salen. En Francia, la flota se contrajo en un 32 por 100 en el curso del año y su flota petrolera disminuyó prácticamente la mitad, por el hecho especialmente de la venta de dos de los buques cisternas de 500.000 toneladas entregados a mediados de los años 70; el pase a otros pabellones está igualmente en trance de desarrollarse. Grecia desplegó rigurosos esfuerzos para paralizar el debilitamiento de su flota, particularmente con la modificación de la edad fijada para la rematriculación de buques y la no renovación de la ley de 1983 sobre el tonelaje marítimo; durante los dos últimos meses del año, dos compañías que controlan más de 4 millones de toneladas de peso muerto decidieron rematricular sus buques bajo pabellón griego. Uno de los problemas propios de Grecia atañe a la situación muy precaria de los Fondos de retiro de los marineros que acusaba un déficit de 20.000 millones de dracmas en razón del debilitamiento de la flota y del número creciente de marineros pudiendo solicitar una pensión.

A pesar de su declive, las flotas de los países miembros de la OCDE conservaron su parte en los tráficos bilaterales. Así Alemania aseguró el 13,2 por 100 de sus importaciones de 1984, contra el 13,6 en 1978 y el 13,0 por 100 en 1979, mientras que los porcentajes de Suecia, tanto para la exportación como para la importación, son más elevados que durante la segunda mitad de los años 70. Por el contrario, Francia y el Reino Unido registraron una erosión progresiva de 6 a 10 puntos para sus importaciones y en el curso de los últimos ocho años.

En términos generales, la separación es muy débil entre la estructura de la OCDE en general y la de la flota mundial, aunque las flotas que las componen acusan netas diferencias. En razón del número reducido de entregas de buques cisternas en el curso de los cinco últimos años y el desguace generalizado de superpetroleros de construcción relativamente reciente, la estructuración por edad cambió profundamente. Si se compara esta situación con la anterior de 1982, se comprueba que los buques cisternas de 5 a 10 años descendieron del 52 al 30 por 100, mientras que los de 10 a 15 años pasaron de 20 a 43 por 100, y que las partes de otros grupos, tanto de los buques más antiguos como de los más recientes, prácticamente no cambiaron. Por el contrario, en la flota granelera, la categoría de los buques más recientes pasó de 20 a 28 por 100 mientras que la de los de 5 a 10 años bajaba de 34 a 21 por 100. Es probable que esta tendencia sea mantenida a causa de la demolición ininterrumpida de los transportadores de granel más antiguos y de los buques cisternas relativamente recientes.

Entre las principales flotas de la OCDE, las de Bélgica y Australia son sensiblemente las más jóvenes (7,1 y 7,9 años respectivamente) seguidas de

las del Japón (8,6 años), Alemania, Dinamarca y Suecia (8,7, 8,8 y 9,0 años respectivamente). Las flotas de Noruega, Grecia y del Reino Unido registraron importantes reducciones, pero sin efecto sensible sobre la estructura de la edad, siendo compensado ampliamente el envío a la demolición de los buques más antiguos por el paso a otros pabellones o la venta de los buques más recientes. Las flotas del Canadá y de los Estados Unidos continúan con la media de edad más elevada (18,3 y 16,7 años respectivamente), siendo la principal razón que un tonelaje importante de buque opera en tráfico protegidos.

b) *Personal*

La disminución del número de buques y del tonelaje bajo los pabellones de casi todos los países de la OCDE no podía dejar de acompañarse de una reducción regular del número de marineros. En 1984, todas las grandes flotas de la OCDE de las cuales existen informaciones registraron reducciones importantes de personal, excepción hecha de las de Alemania y de Turquía. La progresión en Turquía no es sorprendente porque es el único país de la OCDE cuya flota registró ganancias tanto en tonelaje como en buques; en cuanto a la flota y al personal navegante de Alemania, permanecen en el mismo nivel, tanto en 1984 como en 1985. Por el contrario, en Australia, Dinamarca, los Estados Unidos, Francia, los Países Bajos, Portugal, Nueva Zelanda y el Reino Unido, los efectivos disminuyeron más de un 5 por 100 en 1984 y según los datos disponibles para 1985, reducciones análogas fueron registradas de nuevo en España, Finlandia, Nueva Zelanda, los Países Bajos, Suecia y el Reino Unido. Entre los países sobre los que no se dispone más que de datos parciales, Grecia procedió a una reducción de efectivos de un 8 por 100 entre 1982 y 1984 y en el Japón, el personal navegante, comprendidos los pescadores, disminuyó pasando de 270.000 a 210.000 en el curso de los ocho últimos años; en estas cifras figuran las personas empleadas en el transporte marítimo internacional, cuyo número bajó de 47.000 a 30.000.

Estas reducciones reflejan no solamente el debilitamiento de las flotas, sino también los esfuerzos desplegados para reducir el número de los efectivos a bordo de cada buque. Los salarios figuran entre los escasos gastos sobre los que los armadores pueden ejercer un cierto control, teniendo en cuenta las posibilidades nuevas de la automatización. Ante el hecho de que las necesidades de mantenimiento a bordo son menores, buen número de países estudian proyectos de reducción de los efectivos. En el Japón, 144 buques operan ya con tripulaciones de dieciocho personas y la explotación con dieciséis personas es experimentada ya actualmente en 15 buques con

más de 10.000 toneladas. Experiencias análogas son llevadas a cabo en Noruega, donde han sido explotados buques con tripulaciones de trece a quince personas, si bien hay que señalar que se han presentado graves problemas cuando fue necesario repartir el trabajo y que la jornada y la semana de trabajo superasen un cierto tope. Un grupo de armadores noruegos ha presentado, sin embargo, al gobierno proyectos detallados previendo buques que serán explotados con tripulaciones de ocho a diez personas, suponiendo esto que, desde su construcción, los buques sean concebidos con nuevos dispositivos de débil coeficiente de mano de obra; por lo demás, será preciso, sin duda, la entrada en los puertos y el manipulado de los cargamentos. Poderes públicos y sindicatos estudian todas estas proposiciones.

Al mismo tiempo, la competencia de buques con tripulaciones de débil coste ha animado a un número creciente de armadores a encontrar un medio para emplear personal no nacional, o para transferir sus buques a países donde las obligaciones en cuanto a la nacionalidad de las tripulaciones sean poco numerosas o incluso inexistentes. El abanico de salarios es muy grande, incluso en la zona de la OCDE: el salario de un jefe mecánico a bordo de un buque alemán es el doble del de su homólogo griego; un marinerero confirmado noruego gana dos veces más que su homólogo francés y tres veces más que un marinerero griego o británico; sin embargo, las ventajas de las cuales se benefician los armadores griegos por el hecho en parte de la devaluación del dracma, serían ampliamente mermadas si las alzas de los salarios del 30 por 100 recientemente demandadas por la Federación de Marineros Panhelenos fuesen aceptadas. El hundimiento del tonelaje ha intensificado igualmente la competencia para el empleo de marinereros hasta de los países marítimos de Asia, los cuales abastecen lo esencial de las tripulaciones de débil coste; las presiones para los puestos de oficiales son menores porque estas funciones suponen una formación. Miembros de la ITF preconizan el embarque de tripulaciones de una sola nacionalidad a bordo de los buques de libre matriculación a fin de evitar presiones a la baja sobre los salarios por el hecho de la presencia de oficiales y de personal de ejecución de nacionalidades diferentes, a los cuales se aplican baremos de salarios diferentes. La contribución que representan los salarios de los marinereros en las economías del buen número de países de Asia es importante; a título de ejemplo, subrayaremos que 36.000 coreanos sirven a bordo de cerca de dos mil buques repartidos bajo 45 pabellones diferentes. Por lo demás, los sindicatos de oficiales en Noruega han demandado repetidas veces al gobierno noruego ampliar las posibilidades de recurrir a marinereros extranjeros en los buques que operan lejos de Noruega y de retribuir a estos marinereros según los baremos locales y no en función de los salarios abonados a los noruegos. En conjunto, la situación es extremadamente imprecisa y las presiones que condujeron a la BP, que en una cierta época era el principal armador británico, a confiar el reclutamiento de todas sus tripulaciones o agencias situadas fuera del Reino Unido y a matricular un número

creciente de sus petroleros bajo pabellón de las Bermudas o de las Bahamas, no parecen más que intensificarse.

ANTONIO MARTÍNEZ PUÑAL

*Doctor en Derecho. Profesor Colaborador de Derecho Internacional  
Facultad de Derecho de Santiago de Compostela*