

O.C.D.E.

LA ORGANIZACION DE COOPERACION Y DESARROLLO ECONOMICOS Y LOS TRANSPORTES MARITIMOS (1984)

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) 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 de 1978 sobre el Transporte de Mercancías por Mar (Reglas de Hamburgo).—d) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.—e) Diferencia 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

La explotación de los barcos, a pesar de la mejoría general de la situación en los países de la OCDE y del aumento de la demanda, no ha sido rentable debido a un tonelaje fuertemente excedentario en los sectores del petróleo, de los graneleros y de los portacontenedores excepto en circunstancias determinadas. Si bien para las cargas líquidas y secas el panorama aparece algo menos sombrío, la aparición de un gran número de barcos portacontenedores de gran capacidad lleva a pensar que la competencia va a aumentar en el sector del transporte de las mercancías generales.

Ante tal situación, los países se han visto animados a adoptar medidas concernientes al reparto del tráfico y al privilegio del pabellón y la Organización, a través de su Comité de Transportes Marítimos, dedicó gran parte de sus esfuerzos a luchar contra este género de leyes, en particular en África del Norte y del Este, en el Sudeste asiático y en el Pacífico. El Grupo

de Trabajo del Comité siguió muy atentamente estos hechos y consiguió coordinar con un cierto éxito pasos comunes entre un cierto número de países miembros. El Grupo prosiguió asimismo la observación de las compañías marítimas de los países con comercio de Estado en los intercambios entre los países de la OCDE.

Durante el año, el Grupo especial del Comité sobre las organizaciones internacionales constituyó un marco de encuentro para la puesta a punto entre los países miembros de la OCDE de posiciones comunes ante la CNUCYD y ante sus organismos asociados. De una manera general, la 11.^a sesión de la Comisión de Transportes Marítimos que ha puesto en aplicación la resolución de la 6.^a CNUCYD de 1983 fue cuidadosamente preparada, particularmente en lo referente a la oposición al reparto del tráfico para los transportes a granel, a la puesta en aplicación de forma coherente de la Convención de las Naciones Unidas referente a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas y a los trabajos en curso sobre la legislación marítima internacional y el transporte multimodal. El Grupo puso asimismo a punto la posición común adoptada por los países miembros de la I sesión de la Conferencia Diplomática sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques; alentándose allí las medidas tendentes a reforzar la responsabilidad y a impedir la explotación de los barcos no conformes con las normas, pero ha continuado la oposición firme a la adopción de reglas obligatorias concernientes a la nacionalidad del personal, la dirección y el capital.

En cuanto al Comité en sí mismo, señalaremos que dedicó la mayor parte de su tiempo a la elaboración de un proyecto de recomendación que será sometido al Consejo de la OCDE. Dicho proyecto contiene los principios comunes para una política marítima de los países miembros, teniendo por finalidad mantener el principio de la libertad de circulación de los barcos tanto en el interior como en el exterior de la zona de la OCDE, por lo que respecta al comercio de mercancías generales y a granel. El persigue también fijar directrices concernientes a la aplicación de la política de la competencia a los transportes marítimos por líneas regulares y asegurar a las compañías de navegación la libertad de explotación fuera del sistema de conferencias. El inventario de las ayudas directas o indirectas, de orden fiscal o financiero que las administraciones centrales de los países miembros acuerdan a las compañías marítimas fue terminado. Igualmente, ha sido establecido un banco de datos informatizados sobre el comercio marítimo en la zona de la OCDE, desglosados según el pabellón del transportista. Asimismo, se han celebrado consultas, tanto con el TUAC como con el BIAC, en relación con los principales problemas de los transportes marítimos, es-

pecialmente en las regiones de matriculación libre, sobre la competencia de las líneas marítimas de los países de comercio de Estado y sobre la política general en materia de transportes marítimos (1).

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

El trigésimo primer Informe Anual sobre Transportes Marítimos redactado por el Comité de Transportes Marítimos, trata de los hechos más sobresalientes acontecidos en el dominio de los transportes marítimos y de los intercambios internacionales durante el año 1984 y los primeros meses de 1985. Dividido en cinco capítulos y un anexo estadístico, pasaremos a continuación a efectuar el estudio de sus rasgos más sobresalientes.

1. El excedente mundial de tonelaje

Durante 1984, la flota mundial contabilizada en toneladas de peso muerto disminuyó ligeramente alrededor del 1 por 100. La conversión en chatarra de buques cisternas (19,8 millones de toneladas de peso muerto) fue un 20 por 100 inferior a la de 1983 pero gracias a la estabilización del tráfico petrolero mundial, el excedente de capacidad en este sector ha disminuido ligeramente. Sin embargo, el excedente representa todavía aproximadamente alrededor del 60 por 100 de la demanda. La demolición afectó a unos 4 millones de toneladas de peso muerto en el sector de los transportes de granel seco, siendo compensada por las entregas de barcos nuevos con más de 14 millones de toneladas de peso muerto. El excedente de tonelaje que representa alrededor del 30 por 100 de la demanda continúa siendo preocupante, pero la reducción del tonelaje desarmado durante el año constituye un efecto alentador.

Por lo que corresponde a los buques de carga, el nivel elevado de entregas de buques transportes de cargas unitarias ha sido el elemento más notable. Se estima que la flota mundial de portacontenedores progresó casi un 11 por 100 en 1984, debiendo crecer todavía hasta un 12 por 100 en 1985. Debido a que el tonelaje enviado a la demolición se preveía insignificante, se esperaba un crecimiento de la capacidad superior al crecimiento del trá-

(1) *Activités de l'OCDE en 1984 —Rapport du Secrétaire Général—*, OCDE, Paris, 1985, pp. 26-27.

fico mundial de productos manufacturados, debiendo originarse en consecuencia un excedente de tonelaje (2).

2. *Asuntos concernientes al ámbito de las Naciones Unidas*

a) *Convenio de las Naciones Unidas relativo a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas*

La República Federal de Alemania y los Países Bajos son los dos únicos países de la OCDE adheridos a la Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, la cual entró en vigor el 6 de octubre de 1983. Un cierto número de países miembros de la OCDE hicieron saber su intención de ratificar la Convención o de adherirse a ella, especialmente los países miembros de la CEE, Japón, Finlandia, Suecia y Noruega.

Los países miembros de la CEE ratificaron ya o ratificarán la Convención conforme al Reglamento de la CEE (954/79), adoptado en el mes de marzo de 1979. Convirtiéndose en partes contratantes, ellos han declarado o declararán en el momento de su adhesión que ellos esperan que todos los Estados partes en la Convención pongan en práctica el Código, ateniéndose sin reserva a sus objetivos y a sus disposiciones y tendrán, asimismo, plenamente en cuenta la Resolución sobre las compañías adoptada en 1974 con ocasión de la Conferencia de Plenipotenciarios. Los países miembros juzgan que los tráficos en cuestión deben ser mantenidos abiertos con el fin de dejar a las compañías fuera de las conferencias entrar en competencia con las compañías miembros de las Conferencias, respetando el principio de la competencia leal sobre una base comercial. La entrada en vigor del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, del Reglamento 954/79 de las Comunidades Europeas, así como de un texto adoptado sobre la situación de las compañías no miembros de la Conferencia responden en una gran medida a las preocupaciones de los países miembros de la CEE y de otros países de la OCDE ante el avance de un proteccionismo incontrolado.

La competencia no comercial de las compañías de los países de comercio de Estado, especialmente de la URSS, continúa preocupando a un cierto número de gobiernos de países occidentales así como a sus armadores. Debido a la persistencia de este problema, la Comunidad Europea decidió prorrogar hasta el fin de 1986 la vigilancia que realiza sobre las actividades

(2) *Les Transports Maritimes, 1984*, OCDE, París, 1985, p. 16.

marítimas de los países de comercio de Estado en las rutas comerciales que unen Europa con el África del Este, la América Central y el Extremo Oriente. Por lo demás, deseosos de atenuar dichas presiones no comerciales, algunos gobiernos de los países de la OCDE, así como sus conferencias y sus compañías marítimas intentaron establecer un *modus vivendi* con las compañías marítimas soviéticas en cuestión (3).

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

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías entrará en vigor 12 meses después de que los gobiernos de 30 Estados se hayan convertido en partes contratantes. Al final de 1984, únicamente México, Chile, Malawi y Senegal la habían ratificado o se habían adherido y Marruecos, Noruega y Venezuela la habían firmado, bajo reserva de ratificación (4).

c) *Convención de las Naciones Unidas de 1978 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

(3) En relación con dicha Convención: VIGIL, R.: «Las actividades de la UNCTAD en el campo de la legislación marítima internacional», *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. III, 1985, pp. 549-550; MARTÍNEZ PUÑAL, A.: «La Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos y los Transportes Marítimos», *Ibid.*, pp. 591-592; PUEYO LOSA, J.: «La actividad de la Comunidad Económica Europea ante el Derecho Marítimo», *Ibid.*, pp. 618-619; ADEMUNIO-ODEKE: «Implementing the UNCTAD Code of Conduct: the UK Merchant Shipping (Liner Conferences) act, 1982», *Marine Policy*, Vol. 8, January 1984, pp. 56-63; STURMEY, S. G.: «Les taux de fret et le Code de conduite des conférences maritimes», *Journal de la Marine Marchande*, 66, 5 avril de 1984, pp. 682-687; Id.: «Administering the Code of Conduct», *Marine Policy*, Vol. 8, July 1984, pp. 203-216; SCHEINVAR, I.: «El Código de conducta de las conferencias marítimas: significado y perspectivas», *Comercio Exterior*, Banco Nacional de Comercio Exterior (México), Vol. 34, septiembre 1984, pp. 899-909; WUFFELS, R. H.: «The Dispute Settlement Machinery on the Liner Code of Conduct: a Legal Jungle», *European Transport Law*, Vol. 19, núm. 4, 1984, pp. 451-467; Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED): du code de conduite des conférences maritimes, SI/42/84, *La Semaine Internationale*, 3 du décembre 1984, p. 7.

(4) En relación con dicha Convención: VIGIL: *op. cit.*, pp. 550-551; MARTÍNEZ PUÑAL: *op. cit.*, pp. 592-593.

hayan devenido en partes contratantes. A finales del año 1984, 10 Estados, Egipto, Uganda, Tanzania, Túnez, Barbados, Marruecos, Rumanía, Chile, Líbano y Hungría, la habían ratificado o se habían adherido a ella.

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

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada el 30 de abril de 1982, establece de manera detallada el régimen aplicable a todos los océanos del globo. El 10 de diciembre de 1984, fecha en la cual dejó de estar abierta a la firma, contaba con 159 Estados signatarios, cifra récord para una Convención internacional. Entre los países que no han puesto su firma debido a sus objeciones al régimen previsto para la extracción de los recursos en los fondos oceánicos estaban los Estados Unidos, el Reino Unido y la República Federal de Alemania. La Convención entrará en vigor doce meses después de la fecha en que haya sido depositado el sexagésimo instrumento de ratificación o de adhesión. En diciembre de 1984 habían sido depositados 14 instrumentos, pero ninguno de ellos provenía de un país industrializado (5).

Durante su último período de sesiones, la Conferencia sobre el Derecho del Mar adoptó una resolución relativa al establecimiento de una Comisión Preparatoria de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, organismo, el primero, responsable de las actividades de extracción en los fondos marinos más allá de las jurisdicciones nacionales. La Comisión Preparatoria celebró su se-

(5) En relación con dicha Convención: DUPUY, R. J.: «La Convention sur le droit de la mer et le nouvel ordre économique international», *Impact: Science et Société*, núm. 3-4, 1983, pp. 336-347; CAFLISH, L.: «La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer adoptée le 30 avril 1982», *Schweizerisches Jahrbuch für Internationales Recht*, Vol. 39, 1983, pp. 39-104; MATEESCO-MATTE, M.: «Quelques remarques en marge de la Convention de Montego Bay (Jamaïque) sur le nouveau Droit de la Mer-Du «patrimoine commun de l'humanité» au patrimoine national des Etats revirains», *Annuaire de Droit Maritime et Aérien*, Vol. VII, 1983, pp. 17-41; PASTOR RIDRUEJO, J. A.: «La Convención de 1982 sobre el Derecho del Mar y los intereses de España», *Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gastéiz 1983*, Vitoria, 1984, pp. 69-103; McDORMAN, T. L.: «The 1982 Law of the Sea Convention: The First Year», *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 15, núm. 2, abril 1984, pp. 211-232; TREVES, T.: «Problemas generales del Derecho Internacional a la luz de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar», *Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gastéiz 1984*, Vitoria-Gastéiz, 1985, pp. 17-62; PUEYO LOSA: «La indeterminación del nuevo Orden Jurídico-Marítimo Internacional: Reflexiones sobre el carácter consuetudinario de la Zona Económica Exclusiva y el valor de la Nueva Convención sobre el Derecho del Mar», *Revista Española de Derecho Internacional*, Vol. XXXVII, núm. 2, 1985, e.p.

gunda sesión del 21 de marzo al 13 de abril de 1984 en Kingston, Jamaica, reemprendiéndola en Ginebra de 13 de agosto al 15 de septiembre del mismo año. El asunto del reglamento de las reivindicaciones concurrentes dominó toda la sesión. En la víspera de la sesión de agosto, un grupo de países industrializados, comprendiendo signatarios (Países Bajos, Francia y Japón) y no signatarios (Estados Unidos, Reino Unido, República Federal de Alemania e Italia), firmaron entre ellos un acuerdo provisional especificando que ellos se abstendrán de toda injerencia en sus yacimientos respectivos. Este acuerdo provisional junto a la posición de la Unión Soviética que no se mostraba dispuesta a negociar con consorcios privados de explotación de fondos marinos originó vivas controversias en el seno de las reuniones de la Comisión preparatoria, no siendo por ello alcanzado ningún progreso hacia el reglamento de las reivindicaciones concurrentes. Por los mismos motivos, débiles fueron los progresos logrados en el seno de las comisiones especiales creadas en el seno de la Comisión Preparatoria para tratar de las cuestiones específicas planteadas para la formación de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, especialmente: 1) los efectos de la explotación de los fondos marinos sobre los países productores en desarrollo que operan en el medio terrestre; 2) la creación de la empresa que actuará en nombre de la autoridad; 3) la puesta a punto del código para la explotación de los fondos marinos, y 4) la creación de un tribunal que deberá ocuparse de los litigios que pueda acarrear la aplicación de la convención.

A finales de 1984, un nuevo esfuerzo fue llevado a cabo para resolver los casos de las reivindicaciones concurrentes, entre los cuatro países signatarios formulantes de reivindicaciones referentes a la explotación de los fondos marinos (URSS, Japón, Francia y la India). Sin embargo, no existe todavía un mecanismo que permita examinar las reivindicaciones de consorcios de explotaciones privadas en relación con las reivindicaciones de los Estados cuando ellas entran en concurrencia (6).

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

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matri-

(6) «La Commission préparatoire du droit de la mer ouvre une nouvelle session de quatre semaines a Kingston», WS/1172, *Revue de la Semaine*, 23 mars 1984, pp. 7-8; «ONU»: Commission préparatoire de l'autorité des fonds marins», SI/29/84, *Id.*, 20 août 1984, p. 2; «Deuxième semaine de reunion de la Commission préparatoire de l'Autorité Internationale des Fonds Marins et du Tribunal du Droit de la Mer», SEA/160, 30 août 1984, pp. 1-5.

culación de los Buques se reunió en Ginebra del 16 de julio al 3 de agosto de 1984 en su primera sesión y desde el 28 de enero al 16 de febrero de 1985 para su continuación. El presidente de la Conferencia, Sr. Fadika (Costa de Marfil), emprendió en el intervalo de las citadas fechas un vasto programa de consultas en las capitales sobre los problemas claves que pedían una solución. Durante la reanudación de la sesión, el Sr. Fadika depositó un documento en el cual aparecían resumidos los puntos de acuerdo entre los diversos grupos participantes en la negociación, así como sus puntos de divergencia, sin poder, no obstante, hacer entrega de una proposición oficial de compromiso.

El documento se reveló como muy útil. Inspirándose en las ideas del Sr. Fadika, el Grupo de los 77 elaboró su propia proposición de compromiso, que le aproximaba considerablemente al Grupo B, y en la cual venía a reconocer que la adopción de un conjunto de condiciones bastante rigurosas sobre el reclutamiento de personal, la propiedad y la gestión de los buques corría el riesgo de originar trastornos. El Grupo de los 77 permaneció fiel a su posición juzgando necesario que los nacionales del Estado del pabellón sean al menos en parte propietarios del buque y constituyan al menos una parte del personal, si bien estimaba suficiente que una de estas dos condiciones fuese cumplida.

No fue posible en los plazos concedidos, llegar a una convergencia de puntos de vista entre el Grupo B y el Grupo de los 77; sin embargo, los países del Grupo B reconocieron que el paso hacia adelante dado por el Grupo de los 77 permitía resolver los problemas a que se había enfrentado la Conferencia, aunque este progreso no aportaba en sí una solución a todos los problemas. La tercera sesión tuvo lugar en julio de 1985, habiéndose producido progresos importantes. La sesión final se celebrará a principios de 1986.

3. Las flotas de los países miembros de la OCDE

a) Volumen y edad de las flotas

Debido al descenso de las flotas de los países miembros de la OCDE, el cual ha afectado principalmente a los buques más antiguos, la edad de la flota de la OCDE en su conjunto es ligeramente menos elevada que la de la flota mundial. Esta observación vale sobre todo para la flota no granelera, donde, como es sabido, las unidades más viejas y menos sofisticadas se encuentran bajo pabellón de los países de libre matriculación y de

los países en desarrollo. Entre las principales flotas de la OCDE, la de Bélgica es sensiblemente moderna, con un 80 por 100 de su tonelaje con menos de diez años y una media de edad de siete años, seguida de las de Suecia y Australia. En compensación, las flotas del Canadá y de los Estados Unidos son con mucho las más antiguas. Incluso si se excluyen sus flotas de los grandes lagos (que tienen respectivamente 20,1 años y 23,9 años), las flotas de estos dos países tienen una media de 15,4 y 16,4 años de edad, si bien en el caso de los Estados Unidos, hay que advertir que es tenida en cuenta en el cómputo la Flota de Reserva dependiente de la defensa nacional, la cual sumaba un total de 2,9 millones de toneladas de peso muerto al final de 1984. Vienen a continuación, entre las flotas más viejas, las de Grecia (13,7 años) y Turquía (13,2 años).

b) *Personal*

El número de navegantes en casi todos los países de la OCDE ha disminuido regularmente, produciéndose los descensos más significativos en el Reino Unido, Dinamarca, los Países Bajos y los Estados Unidos, reflejando en la mayor parte de los casos la disminución del tonelaje y del número de buques que enarbolan su pabellón. Turquía y Austria son los únicos países que presentan una progresión regular. En los otros casos, esta progresión refleja la expansión rápida de la flota nacional. La flota turca aumentó en un 46 por 100 desde 1981; por su parte, la flota austríaca se vería triplicada. La contracción de las flotas ha venido acompañada de una tendencia continua a reducir el número de personas empleadas en cada buque. Como advirtió la Comisión de las Comunidades Europeas, las flotas de los países que componen las Comunidades duplicaron su tonelaje entre 1960 y 1980, permaneciendo constante el número de buques y descendiendo el número de marineros, bajando de 376.000 a 254.000. Esta tendencia se confirma, y el presidente del grupo noruego DYVI ha subrayado que él ya hizo pedidos de buques de 70.000 toneladas de peso muerto, a bordo de los cuales operarán equipos de 14 hombres, mientras que eran necesarios entre veinticinco y treinta hace cinco años, pudiendo ser dicho número, a la vista de las técnicas existentes, rebajado a 5, a finales del siglo. El Japón, cuyo objetivo es reducir el personal a 12 hombres, trabaja en la misma dirección, y en los Estados Unidos las tripulaciones y los sindicatos colaboran en un programa público dotado con 1 millón de dólares que persigue reducir el número de personas de las dotaciones.

La reducción de las tripulaciones parece presentarse como la única solu-

ción, si no se quiere recurrir a tripulaciones originarias de países cuyos costos sean más bajos, ni transferir los buques a pabellones de otros países en los que estas condiciones de empleo sean posibles. Durante los últimos meses de 1984, estas cuestiones enfrentaron cada vez con más frecuencia a armadores y a sindicatos; al mismo tiempo, las diferencias se centraban igualmente en las alzas de salarios, desarrollándose una serie de conflictos principalmente en Alemania, Dinamarca, Grecia, Japón, Reino Unido y Noruega. En este último país, las proposiciones preconizando la ayuda para el pase a otros pabellones así como para el empleo de ciudadanos extranjeros en condiciones diferentes a las de los nacionales, después de haberse encontrado con una oposición feroz por parte de los sindicatos, han sido retiradas en el mes de abril de 1985 al objeto de ser reexaminadas. En el seno de la Comunidad, ha sido solicitado insistentemente a la Comisión que aplique una política que permita a los armadores de los países de la CEE proponer salarios y condiciones de trabajo susceptibles de atraer a los ciudadanos de estos países, debiendo esta opción apoyarse casi inevitablemente en mecanismos proteccionistas que aislarían los transportes marítimos europeos e irían en contra de la política general de la competencia. La Comisión, formulando propuestas para luchar contra las prácticas desleales y reforzar el control de las normas, a título de control por el Estado del puerto, se pronunció formalmente contra el concepto del vínculo económico en materia de reclutamiento de tripulaciones.

A finales de 1984, el panorama era el siguiente: las flotas de Australia, Austria, Bélgica, Dinamarca, Alemania, Grecia, los Países Bajos, Noruega, Reino Unido y de Suiza empleaban una parte importante de no nacionales. En todos estos países, al menos un 10 por 100 eran no nacionales (la flota austríaca no tenía ni un solo ciudadano nacional). En compensación, todo el personal debía estar formado por nacionales en los Estados Unidos, Portugal, España y Turquía; sin embargo, en Japón los armadores se esforzaban en luchar contra la competencia de sus vecinos inmediatos —Taiwán, Corea y las Filipinas— países en los que los costes de las tripulaciones son menos elevados y que estaban a favor del embarque de tripulaciones extranjeras. Parece claro que cada vez será más difícil escoger entre la reducción de las dotaciones, la utilización de personal extranjero o la transferencia de los buques a otro pabellón.

ANTONIO MARTÍNEZ PUÑAL

*Profesor Colaborador de Derecho Internacional
Facultad de Derecho. Universidad de Santiago de Compostela.*