

OCDE

LA ORGANIZACION DE COOPERACION Y DESARROLLO ECONOMICO Y LOS TRANSPORTES MARITIMOS (1987-1988)

SUMARIO: I. INTRODUCCION: PERSPECTIVA GLOBAL.—II. EL INFORME DEL COMITE DE TRANSPORTES MARITIMOS: DATOS SOBRESALIENTES.—1. Recuperación del mercado de los fletes.—2. Asuntos concernientes al ámbito de las Naciones Unidas: a) Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio; b) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; c) Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas; d) Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional; e) Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte de Mercancías por Mar (Reglas de Hamburgo).—3. Las flotas de los países miembros de la OCDE: a) Volumen y edad de la flota; b) Personal.

I. INTRODUCCION: PERSPECTIVA GLOBAL

En el marco de una perspectiva global, subrayemos que el aumento de las tasas de flete en todas las grandes vías del comercio marítimo y el restablecimiento progresivo del equilibrio entre la demanda y la oferta hicieron de 1987 y 1988 unos años en los que se produjo un cierto grado de recuperación general de los transportes marítimos internacionales en los sectores petrolero y de los graneles secos, dándose lugar a una primera mejoría duradera después del primer conflicto petrolero de 1973. En estos dos sectores se apreció una tendencia al equilibrio entre la oferta y la demanda mundiales, la cual se materializó en la elevación de las tasas de flete, la disminución del tonelaje inactivo y el cese virtual del desguace.

A pesar de la que la situación general hubiese mejorado, el Comité de Transportes Marítimos se ha mostrado muy preocupado por la presión que representa para los países Miembros la competencia comercial de las com-

pañías marítimas del Extremo Oriente, así como la reserva de carga y los privilegios de pabellón de los países en desarrollo. Continuando con la aplicación de la Recomendación de 1987 sobre los principios comunes de política marítima, el Comité centró sus esfuerzos en el desarrollo de una actividad contraria a las medidas proteccionistas y restrictivas. A tal respecto, la Secretaría de la OCDE desempeña la función de punto de centralización y transmisión de las informaciones sobre la evolución de la situación.

Debido al gran número de buques de la flota de algunos Estados Miembros que navegan bajo otros pabellones, el Comité decidió impulsar la realización de estudios sobre las soluciones que deberían adoptar los países Miembros para preservar durante los próximos años sus flotas nacionales. En tal sentido, se produjo el examen del fenómeno de la proliferación de los nuevos registros internacionales y el estudio de la evolución de las compañías marítimas miembros o no de conferencias marítimas.

El Comité de Transportes Marítimos y el Comité de Movimientos de Capitales y de Transacciones Invisibles, con la ayuda de su Grupo de Trabajo conjunto, llevaron a cabo, durante 1988, el examen de las obligaciones que conlleva el Código de liberación de las operaciones invisibles corrientes en los países Miembros en el sector de los transportes marítimos. El Grupo ha analizado asimismo detenidamente las medidas adoptadas por los países Miembros para reservarse unilateralmente ciertas partes de la carga, los acuerdos bilaterales concluidos entre países Miembros y no Miembros que contienen disposiciones referentes al acceso a las cargas, las medidas discriminatorias adoptadas por organismos semigubernamentales y, finalmente, la relación entre el Código de Operaciones Invisibles Corrientes y la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. El Grupo efectuó también el inventario de las medidas tomadas por los países de la OCDE referentes a las partes de carga reservadas, de los acuerdos bilaterales y de las medidas de ayuda fiscal y financiera adoptadas por los poderes públicos en favor de los armadores propietarios nacionales. A finales de 1988, el Comité se pronunció en un sentido favorable a la liberalización en el sector de los transportes marítimos.

Por su parte, el Grupo Especial sobre las Organizaciones Internacionales, pertenecientes al Comité de Transportes Marítimos, sirvió de centro de coordinación y armonización de las posiciones de los Estados Miembros de la OCDE en la 13.^a sesión habida por la Comisión de la CNUCYD sobre Transportes Marítimos. Asimismo, contribuyó a que los Estados Miembros llegasen a un acuerdo sobre todos los asuntos de fondo a tratar en la Conferencia de Revisión de las Naciones Unidas referente a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, llevada a cabo en noviembre de 1988,

una vez transcurridos cinco años desde la entrada en vigor de la Convención (1).

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

A lo largo de los informes trigésimo cuarto y trigésimo quinto, el Comité de Transportes Marítimos examina pormenorizadamente los acontecimientos de relieve acaecidos en el sector de los transportes marítimos durante 1987, 1988 y, en la medida en que ello fue posible, durante los primeros meses de 1989. En este sentido, indicaremos que el trigésimo quinto informe fue hecho público el 10 de mayo de 1989 (2).

1. Recuperación del mercado de los fletes

El punto álgido de la prolongada recesión de los transportes marítimos, caracterizado por la conjugación de un tonelaje fuertemente excedentario en gran número de sectores y de una gran debilidad en las tasas de flete, comenzó a ser superado a finales de 1986, produciéndose en 1987 un reequilibrio, el cual, acentuado en 1988, se expresaría en una progresión casi continua de las tasas y por una mayor rentabilidad en las actividades de los armadores. Así, en esa línea de recuperación, los movimientos marítimos mundiales progresaron en un 2 por 100 en 1987 y en un 6 por 100 en 1988. Las expediciones de petróleo bruto y las de mineral de hierro aumentaron en un 8,2 por 100. Las expediciones de carbón y de mercancías generales alcanzaron un nuevo récord, mientras que los envíos de grano no progresaron más que en 2 millones de toneladas para alcanzar 188 millones de toneladas. La expansión del comercio mundial y de la industria siderúrgica constituyeron, particularmente durante el segundo semestre de 1988, el elemento motor de la recuperación, contribuyendo la nueva configuración del mercado al alza habida en las tasas de flete en las mercancías líquidas y en el granel seco. Asimismo, las tasas logradas por los superpetroleros alcanzaron el nivel más alto habido desde 1973. La bonanza alcanzó también a

(1) *Activités de l'OCDE en 1987, Rapport du Secrétaire Général*, OCDE, París, 1988; *Activités de l'OCDE en 1988, Rapport du Secrétaire Général*, OCDE, París, 1989.

(2) *Les Transports Maritimes 1987*, OCDE, París, 1988; *Les Transports Maritimes 1988*, OCDE, París, 1989.

buques de menor tonelaje como los buques cisterna. Durante 1988 el índice de fletamiento del cabotaje, representativo de los mercados de granel seco, progresó en un 28 por 100.

De todo el positivo panorama recogido en el párrafo anterior hay que exceptuar el alza observada en las tasas de líneas regulares, la cual se produjo únicamente de forma moderada. No obstante, los armadores aumentaron sus beneficios por medio de una mejor utilización de los buques de línea regulares.

Gracias a este crecimiento de los tráficos mundiales, la flota permanece casi estacionaria. Los armadores renunciaron en buena parte a la disminución de la velocidad, la cual venía siendo practicada con el objeto de ayudar a paliar la sobrecapacidad. Asimismo, el tonelaje desguazado disminuyó en casi todos los tipos de buques. Habida cuenta de la firmeza observada en los mercados de los graneles seco y líquido a comienzos de 1989 y del crecimiento muy moderado de los pedidos de nuevos buques, resulta previsible aguardar que el examen de los datos correspondientes a la totalidad de dicho año confirme una tendencia favorable a la recuperación en la mayor parte de los mercados de los transportes marítimos mundiales.

2. Asuntos concernientes al ámbito de las Naciones Unidas

a) *Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio*

Los ministros de los Estados que intervienen en las negociaciones comerciales celebradas en el marco del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (AGAC) se reunieron en Montreal para el examen de las llamadas Negociaciones del Uruguay. En los debates resultó de manifiesto el desacuerdo existente entre los Estados Unidos y la Comunidad Económica Europea en cuanto a los intercambios agrícolas, lo cual dificultó la prosecución de las negociaciones comerciales. A la vista de estos problemas, se decidió la celebración de una reunión del Comité de Negociaciones Comerciales durante la primera semana de abril, siéndole encomendada al Director del AGAC la realización de consultas sobre los cuatro grandes temas, particularmente la agricultura, en los que no se había llegado a un acuerdo.

Los resultados alcanzados en las negociaciones sobre intercambios de servicios han sido calificados como positivos. Los negociadores se pusieron de acuerdo sobre un texto que contiene una lista de elementos constitutivos de un conjunto de principios y de reglas, acompañado de una serie de direc-

trices al respecto: transparencia, liberalización progresiva, tratamiento nacional, tratamiento como nación más favorecida/no discriminación, acceso a los mercados, participación creciente de los países en desarrollo, salvaguardias y excepciones y, finalmente, situaciones en materia de reglamentación.

Todavía se ignora si los transportes marítimos serán uno de los sectores sobre los cuales tratarán las negociaciones. Los participantes en la reunión antes citada pidieron al Secretario del AGAC que estableciese antes de febrero de 1989 una lista de referencia indicando los sectores. Igualmente invitaron a las delegaciones a que comunicasen antes de mayo de 1989 los sectores que les resultan de interés.

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

Como es sabido, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, entre otros, adoptó un régimen global para los océanos. A finales de 1988, la Convención, habiendo sido firmada por 159 Estados, había sido ratificada por 34 Estados y el Consejo de las Naciones Unidas para Namibia, tres más que a finales de 1986.

En el período final de sesiones, celebrado en 1982, fue adoptada, como es notorio, una Resolución aprobando la creación de una Comisión preparatoria, encargada de definir las actividades de base de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, la cual tendrá como finalidad el reglamentar las actividades mineras sobre los fondos situados más allá de las respectivas jurisdicciones nacionales (3).

La Comisión preparatoria prosiguió sus trabajos en sus quinta (marzo-abril y agosto-septiembre de 1987) y sexta sesiones (marzo-abril y agosto-septiembre de 1988). En 1987, fue elegido por aclamación como Presidente de la Comisión el Embajador de Cabo Verde, José Luis JESÚS. Igualmente, hay que subrayar la decisión de registrar la India (agosto), Francia, el Japón y la URSS (ambos en diciembre) como inversores pioneros en el marco de la Resolución II.

Los inversores pioneros se mostraron partidarios de que en la puesta en práctica de sus obligaciones sean tenidas en cuenta las circunstancias económi-

(3) En relación con dicha Convención: MORITAKA HAYASHI: «Registration of the First Group of Pioneer by the Preparatory Commission for the International Seabed Authority and for the International Tribunal for the Law of the Sea», *Ocean Development and International Law*, vol. 20, núm. 1, 1989, págs. 1-33.

cas y políticas acaecidas después de 1982. Por su parte, el Grupo de los 77 estimaba que era preciso atenerse a los términos de la Resolución II. Las negociaciones referentes a las obligaciones de los inversores pioneros registrados no habían terminado en 1988, debiendo ser proseguidas durante 1989, en la séptima sesión.

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

Bélgica fue el único Estado de la OCDE que se convirtió en parte contratante de la Convención de las Naciones relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. A finales de 1987, los Estados Miembros de la OCDE partes contratantes de la Convención eran nueve: República Federal de Alemania, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Noruega, Países Bajos, Reino Unido y Suecia.

De acuerdo con el artículo 52 de la Convención, la Conferencia de Revisión sobre la Convención se reunió en Ginebra desde el 31 de octubre al 18 de noviembre de 1988. Participaron en la Conferencia ciento dos Estados. De los sesenta y cuatro de ellos que eran Partes en la Convención, cincuenta eran Miembros del Grupo de los 77.

La Conferencia no pudo pasar revista al funcionamiento de la Convención debido a la existencia de un desacuerdo sobre el reglamento interior, particularmente en cuanto al derecho de voto de las Partes contratantes. Para los Grupos B y D, así como para China, cada Estado participante en la Conferencia debía tener derecho de voto mientras que para el Grupo de los 77 únicamente las Partes contratantes debían tener derecho de voto.

A fin de desbloquear el atolladero procedimental y de poder iniciar la discusión sobre los asuntos de índole marítimo, los Grupos se pusieron de acuerdo, a finales de la segunda semana de la Conferencia, sobre la base de una propuesta del Presidente de la Conferencia M. RAJWAR (India), en que la Conferencia funcionaría sobre la base del *consensus* en tanto en cuanto el Presidente se esforzaba en reglamentar las divergencias concernientes al reglamento interior. Aceptada esta propuesta, fueron dedicados dos días y medio a realizar un intercambio de puntos de vista superficial.

A finales de la tercera semana, la Conferencia aún no había adoptado un reglamento interior. Ante ello, el Presidente de la Conferencia y el Secretario General de la CNUCYD fueron invitados por unanimidad a llevar a cabo consultas con el fin de llegar a un acuerdo sobre dicho reglamento. Para poder llegar a una solución de compromiso, la Conferencia decidió

formar un pequeño grupo informal, conocido con el apelativo de «los colaboradores del Presidente», con la tarea de elaborar conjuntamente propuestas comunes sobre las reglas en torno a las que subsistían divergencias entre los grupos o los países participantes en la Conferencia de Revisión. Asimismo, la Conferencia pidió al Secretario General de las Naciones Unidas la convocatoria de la continuación de la Conferencia, una vez transcurridos tres meses después del logro de un acuerdo reglamentario.

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

La Convención, que había sido adoptada por *consensus* por 84 Estados en mayo de 1988, no logró entrar en vigor en 1988. Producidas las ratificaciones de México, el Senegal, Chile, Malawi y Rwanda, son necesarias las ratificaciones de otros 15 Estados para que la Convención entre en vigor.

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

La Convención fue firmada por Chile, Egipto, Uganda, Tanzania, Barbados, Rumanía, Marruecos, el Líbano, Hungría, el Senegal Bostwana, Tunicia, Sierra Leona y Nigeria, no perteneciendo ninguno de estos Estados a la OCDE. Por parte de los Estados Miembros de la OCDE se procedió a la adopción de una legislación que les permitirá convertirse en parte de las Reglas de Hamburgo, cuando ellos lo juzguen conveniente; otros se muestran partidarios de adoptar las Reglas de La Haya/Visby de 1967.

Ante el hecho de la reticencia manifestada por algunos Estados respecto a las Reglas de Hamburgo durante los diez últimos años, un gran número de cargadores operadores de todas las partes del mundo, en 1988, llamaron de nuevo la atención de sus gobiernos sobre las ventajas que supondría la ratificación de la Convención, la cual recibió el apoyo del Secretariado de la CNUCYD. En un sentido contrario, se manifestaron los armadores y los aseguradores (4).

(4) En relación con dicha Convención: KUROSH NASSERI: «The Multimodal Convention», *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 19, núm. 2, april 1988, págs. 231-250; *Multimodal Transport the 1980 U.N. Convention*, Papers of one day Seminar, Southampton University Faculty of Law, 12th September 1980.

3. Las flotas de los Estados Miembros de la OCDE

a) *Volumen y edad de las flotas*

Debido a la paralización casi total de las demoliciones y al número relativamente escaso de nuevos ingresos en la flota mundial, el reparto por talla de la flota y de sus elementos no ha variado apenas desde mediados de 1987. Sin embargo, parece que se asiste a un vuelco en la tendencia a los buques de un gran tonelaje, ora buques-cisterna ora transportadores de granel.

A mediados de 1988, había un único petrolero de más de 300.000 toneladas de registro bruto en la cartera de pedidos, inclinándose las preferencias hacia los buques de 250.000/280.000 toneladas de registro bruto, así como de 140.000 toneladas de registro bruto, con vistas a la travesía por el Canal de Suez. No había encargos de graneleros de más de 250.000 toneladas de registro bruto y los astilleros navales de Corea eran los únicos que tenían peticiones de más de 180.000 toneladas de registro bruto. Las peticiones se concentraron en dos grupos de buques, los buques de 60.000-80.000 toneladas y las unidades de 120.000-160.000 toneladas de registro bruto. La talla mediana de los buques cisterna encargados era casi la misma que la de la flota existente.

En cuanto a la edad de las flotas, se puede observar que la de la OCDE disminuyó debido a que los buques más antiguos fueron vendidos o matriculados bajo otros pabellones, siendo las flotas más modernas de la OCDE las de Alemania y del Japón, cuyas más de dos terceras partes tienen menos de diez años, mientras que Turquía no tiene en esta categoría más que el 16 por 100 de su flota. Los cuatro países de mayor libre matriculación presentan un contraste de edades, siendo el de Panamá el único que redujo la edad media de su tonelaje de 10,4 en 1987 a 10,3 años a mediados de 1988. La edad de la flota de las Bahamas pasó de 11,5 a 11,9 años, siendo más joven que la de Liberia que se encuentra en constante envejecimiento (pasando de 11,2 a 12,0 años). Por su parte, Chipre, aumentó su tonelaje en un 17 por 100 a lo largo del año, añadiendo a su flota casi únicamente buques antiguos de pequeño tonelaje, por lo que su media de edad pasó de 14,7 a 15,0 años. Únicamente un 10 por 100 de la flota chipriota tiene menos de 10 años, mientras que la flota panameña tiene casi en un 50 por 100 una edad inferior a dicha edad.

En materia de tonelaje desguazado, hay que señalar que el optimismo que prevalece, en cuanto al futuro del mercado petrolero y del granel seco, tuvo por efecto la suspensión casi total de la venta de buques para la demo-

lición. Únicamente fueron vendidos con tal fin, en 1988, 5,75 millones de toneladas de registro bruto contra 16,3 millones en 1987. Los buques cisterna representaban únicamente 2,5 millones de toneladas de registro bruto contra la cifra récord de 27,8 millones en 1985. Su porcentaje hubiera sido aún menor de no haber sido dañados seriamente, con motivo de la guerra del Golfo Pérsico, varios super-petroleros, con un total de 1,9 millones de toneladas de registro bruto. El descenso en las demoliciones hizo aumentar los precios del material a demoler, llegando a ser más que el doble del de 1986.

b) *Personal*

El número de marineros en los Estados más importantes de la OCDE, durante el período de 1981 a 1986, disminuyó a un ritmo anual medio de un 10 por ciento. En torno a este porcentaje se mantuvo el descenso durante 1987 y 1988, situándose en la mayoría de los Estados más grandes la reducción entre el 7 y el 13 por 100, no siendo estos porcentajes superados más que por Alemania, Finlandia, Noruega y los Países Bajos en 1987 y por Portugal en 1988. Turquía fue el único país de la OCDE con una flota importante, cuyos efectivos fueron objeto de un aumento, el cual alcanzó un 17 y 23 por 100, respectivamente, en 1987 y 1988.

La parte del personal no nacional empleado en los distintos Estados Miembros, contrariamente a los años precedentes, no parece haber disminuido sensiblemente. En aquellos Estados en los que es posible enrolar extranjeros, la disminución ha guardado las mismas proporciones tanto en los efectivos nacionales como en los extranjeros, excepto en la flota de Irlanda, en la cual, en 1987, el número de ciudadanos irlandeses aumentó en un 8 por ciento, mientras que el de los extranjeros descendía en cerca de los dos tercios.

ANTONIO MARTÍNEZ PUÑAL

*Profesor Titular de Derecho Internacional Público
Facultad de Derecho. Santiago de Compostela*