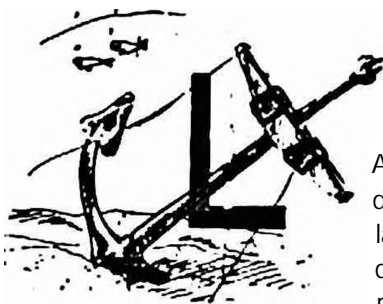


# PLANES DE UNCTAD PARA LA DISTRIBUCION DE CARGAS BLOQUEADAS POR PAISES DESARROLLADOS

Por  
Jorge MOLINA Hernández  
Capitán de corbeta (R)  
Armada de Chile



A QUINTA sesión de la Conferencia de las Naciones Unidas de Comercio y Desarrollo (UNCTAD V), llevada a efecto en Manila recientemente, terminó con una pesada atmósfera de discusiones y con la mayoría de los temas en tabla sin haber sido resueltos.

El Secretario de Comercio de Inglaterra, Sr. John Nott, expresó su consternación de que no fuera posible llegar a un acuerdo en las materias más importantes, mientras algunos delegados de países en desarrollo calificaron este hecho como de "obstrucción al desarrollo hecha por los países desarrollados presentada tal como un muro de piedra".

Un grupo de 77 de los 119 países del Tercer Mundo efectuaron previamente una reunión en Arusha, Tanzania, para preparar el temario que sería propuesto para la Conferencia. Los temas acordados en esa reunión fueron en resumen: la ratificación al acuerdo obtenido en

la Cuarta sesión de UNCTAD, en 1974, sobre el Código de Conducta para los medios de transporte; algunas iniciativas para aumentar la participación de los países subdesarrollados en el transporte de graneles; y proposiciones tendientes a la eliminación de las banderas de conveniencia.

El Código de Conducta señalado indicaba que la tuición sobre la distribución de cargas entre los países exportadores e importadores sería en la proporción de un 40o/o cada uno, dejando el 20o/o restante para la libre competencia.

## Desacuerdos

La proposición para la distribución de cargas sobre una base equitativa, que fuera considerada por partes iguales de un 50 % no fue aprobada por los países del bloque occidental, especialmente para el transporte de graneles tales como petróleo.

El petróleo a transportar desde países del Tercer Mundo es de 1,5 billones de toneladas,

lo que representa el 80% del tráfico mundial, por lo que diversos planteamientos fueron inevitables.

Con acalorado cambio de palabras el representante de transporte de la European Economic Community (EEC) Richard Burke, finalmente obtuvo un compromiso de solución al problema del Código de Conducta, en una fórmula por la cual los países de la EEC podrían estar en condiciones de ratificar. Por esta proposición el 40% del transporte de cargas entre esos países y las naciones subdesarrolladas podría ser lo adecuado.

Japón, Suecia y Noruega también encontraron suficiente esa fórmula para permitir la ratificación del Código. Con esto, el bloque soviético y los países de la EEC acordarían la ratificación final, ya que con ello se lograba el acuerdo requerido al contarse con votos representantes de más de un 25% del tonelaje a flote mundial, con lo cual el Código de Conducta se haría teóricamente efectivo.

Un inesperado veto presentó Estados Unidos, cuya Administración Marítima encontró inaceptable esta ratificación, que significaba finalizar con el sistema de Conferencia de líneas de carga y la creación de Consejos Administrativos entre los usuarios, lo cual vulneraría las leyes norteamericanas contra monopolios.

#### Efectos opuestos

Un miembro del Consejo Marítimo de los Estados Unidos dijo que se había estimado que "en una balanza, el Código podría tener efectos contrarios sobre la industria naviera norteamericana". Sin embargo, considerando que muchos de los intereses del negocio naviero de ese país operan bajo banderas extranjeras, y en los EE.UU. se sabe que prefieren los negocios comerciales bilaterales a las conferencias multinacionales, quizás su argumento sea consecuencia de orden académico.

La negativa de Estados Unidos para ratificar el Código de Conducta debe retener su aplicación práctica y ha debido ocasionar un gran desacuerdo en la Secretaría de UNCTAD.

La distribución de cargas propuesta dejó de chispear con vigorosos debates, pero sin perder el interés. Fue expuesta a veces violentamente por los delegados de Arabia Saudita y Qatar, quienes indicaron que las naciones subde-

sarrolladas pagaban contratos de transporte de cargas de 28 millones de dólares. Sin embargo, ellos fueron duramente atacados por Liberia, Grecia y la International Association of Independent Tanker Owners ("Intertanko"), siendo todos ellos los más importantes participantes del negocio de transporte de petróleo.

"INTERTANKO" teme que la distribución de carga propuesta, particularmente de petróleo, podría resultar con graves consecuencias para el abastecimiento mundial, y los productores necesitarían mantener una enorme flota de petroleros que no emplearían pasado un tiempo, ya que las necesidades de transporte pueden cambiar en el futuro. El tonelaje mundial necesitaría así incrementarse en un 10 a 15%. La distribución de cargas podría también hacer casi nulos convenios comerciales y la enorme flota de banderas de conveniencia, además de aumentar el precio del petróleo.

#### Fracaso de otro planteamiento

Cuando los países del Tercer Mundo vieron la hostilidad con que fueron acogidas sus proposiciones, trataron de encontrar una moción de compromiso para obtener algún resultado de UNCTAD V. Ello consistió en pedir un estudio para examinar la distribución de cargas en rutas específicas. Pero este compromiso no fue acordado por ambas partes; por los participantes del Tercer Mundo porque no insistieron en ello, y por los países del bloque oeste porque lo propuesto no se inclinó a la distribución de cargas en general.

#### Mención obtenida

Parte de las razones de la impasse producida fue la controvertida cuestión de la energía. Las principales naciones industrializadas insistieron en que la resolución clave sobre la evolución de la situación económica mundial debe referirse a la energía, y en este caso a la producida por el petróleo. Pero el Tercer Mundo se opuso a esto dirigido por los países de OPEP. La atmósfera que resultó así, no permitió el llegar a un acuerdo.

Finalmente se logró un voto a favor del propósito inicial presentado por el Tercer Mundo, en cuanto a la distribución de cargas, forzado por el sistema de UNCTAD que permite la

votación general en casos como éste. Los países del bloque oeste votaron en contra y el bloque socialista se limitó a la abstención.

La Secretaría de UNCTAD fue encargada en esta forma para efectuar una serie de estudios sobre la posibilidad de aumentar la participación de los países subdesarrollados en el transporte de graneles y los controles en aspectos legales a regir en el transporte de algunos productos a granel. También deben supervisarse todas las medidas para asegurar, hasta donde sea posible, que todas las cargas a granel transportadas entre países subdesarrollados sean embarcadas en buques nacionales. Estudios también se harán sobre la posible eliminación gradual del uso de banderas de conveniencia.

El representante del Ministerio de Transporte de Ivory Coast, Lamine Fakida, dijo que la resolución obtenida no significaba la elimina-

ción de compromisos unilaterales que tuvieran las naciones participantes en este momento. Dijo también que esto era una invitación al diálogo y deliberación con el mundo industrial para llegar a disponer de flotas propias para el transporte de graneles, pero que se reconoce que esto será un proceso gradual que, comenzando con el arriendo de naves o invitando a los armadores extranjeros a realizar contratos con países en desarrollo, permitirá su ejecución.

Las opiniones del Sr. Fakida coinciden plenamente con los resultados de UNCTAD V y dejan ver la responsabilidad de los países en desarrollo para ir adecuando sus políticas independientemente en cuanto al transporte marítimo, de modo de encontrarse en óptimas condiciones para cuando se logren una efectiva uniformidad de criterios y las bases de una reglamentación internacional de transporte.

