

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

Ginebra

EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2001

Capítulo VI

Capítulo VI

EL COMERCIO Y LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE

Este capítulo ofrece una actualización de lo ocurrido en los últimos tiempos en el transporte multimodal, incluidos los servicios ferroviarios de carga, así como información sobre la situación de los principales Convenios marítimos, la parte dedicada al transporte en la Conferencia de Bruselas sobre los Países Menos Adelantados, y las actividades de capacitación de la UNCTAD.

A. ADELANTOS REGISTRADOS EN EL TRANSPORTE MULTIMODAL

Reglamentación del transporte combinado

156. En los últimos 25 años del siglo XX, el transporte de mercancías experimentó cambios fundamentales al desarrollarse medios nuevos y mejores de transporte y comunicaciones. Uno de los pasos más importantes fue el invento y utilización de contenedores. Otro gran adelanto fue el transporte multimodal donde las mercancías se acarrean con un único contrato en modos de transporte diferentes, por ejemplo por carretera y por mar. A comienzos del siglo XXI sigue habiendo grandes cambios. Cada vez en mayor número los movimientos son multimodales o de almacén a almacén, pueden hacerse a medida del cliente y resultan más eficientes y menos costosos que los transportes unimodales segmentados. Más transportes se combinan ahora con varios servicios logísticos que aportan un valor añadido, tales como almacenamiento, agregación y desagregación de diferentes envíos, embalaje y desembalado de las mercancías, despacho aduanero y otros servicios de transitarios. Además, la tecnología de la información está empezando a desempeñar un importante papel en la creación de un transporte multifuncional más eficiente. Los sistemas de comunicación de datos electrónicos se emplean para intercambiar información, cerrar contratos de transporte y localizar y seguir la pista de las mercancías en tránsito, y probablemente se emplearán también para cumplir las funciones de los documentos tradicionales de transporte en un próximo futuro.

157. Un número apreciable de los envíos que se hacen son de puerta a puerta, utilizando un transporte multimodal con un único contrato y un solo documento. Sin embargo, no suelen estar reglamentados ni respaldados por una convención internacional ni por las legislaciones nacionales sobre el transporte de mercancías.

158. A pesar de varios intentos para establecer un marco legal uniforme que rijan el transporte multimodal no existe ningún régimen internacional. El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional Combinado de Mercancías de 1980 no logró atraer suficientes ratificaciones para entrar en vigor. Las Normas UNCTAD/CCI para los documentos de transporte multimodal, vigentes desde enero de 1992, no tienen fuerza de ley. Al ser de índole contractual, no surtirán efecto en caso de conflicto con una disposición legal imperativa.

159. La falta de un marco legal internacional en este particular que resulte ampliamente aceptable ha hecho que los gobiernos por separado y los órganos intergubernamentales regionales o subregionales tomen la iniciativa de promulgar una legislación para despejar las incertidumbres y problemas que existen en la actualidad. Preocupa la proliferación de planteamientos legales diversos y tal vez divergentes que se sumarían a la confusión y las dudas que ya existen acerca del régimen jurídico del transporte multimodal.

160. La multiplicación de enfoques nacionales diversos ha movido a varias organizaciones a iniciar investigaciones en esta esfera con miras a arbitrar posibles soluciones. En el documento preparado por la secretaría de la UNCTAD titulado: "Aplicación de las normas sobre transporte multimodal"

(UNCTAD/SDTE/TLB/2, 27 de junio de 2001) se hace un análisis de las normas y reglamentos sobre el transporte multimodal adoptados en los planos nacional, regional y subregional en los últimos años. El documento llega a la conclusión de que la uniformidad tan deseada de las disposiciones legales por las que se rige el transporte multimodal internacional de mercancías todavía no se ha logrado. El asunto sigue ocupando la atención de varias organizaciones internacionales e intergubernamentales, así como de los gobiernos por separado. La búsqueda de una legislación uniforme en este campo tan importante prosigue y claramente requiere que se trate con carácter prioritario en un foro mundial. Lo que sigue es un extracto del documento que recoge su resumen y conclusiones:

... Tal como se desprende del estudio, algunas jurisdicciones han adoptado el sistema de obligaciones de la red a cuyo tenor las obligaciones del operador de transporte multimodal (OTM), en caso de daños y perjuicios localizados, dependerán de las disposiciones del convenio internacional obligatorio o de la legislación nacional aplicable a la etapa concreta del transporte en la que se haya producido la pérdida o los daños y perjuicios. Así, las obligaciones del OTM cambian con arreglo a dónde se produzca el menoscabo. En caso de que éste no esté localizado, tales obligaciones se hacen casi siempre depender de las disposiciones generales de la ley, que no pueden fácilmente determinarse en todos los casos.

Varias legislaciones, siguiendo el planteamiento del Convenio sobre TM, adoptan un sistema de obligaciones de la red modificado que se basa en la falta o negligencia presuntas. Esas leyes se basan mucho en las disposiciones de ese Convenio y en las Reglas UNCTAD/CCI sobre Documentos del Transporte Multimodal⁷.

Por lo general, esas leyes y reglamentos se aplican a los contratos de transporte combinado cuando el lugar en el que se procede a la carga o a la entrega de las mercancías está ubicado en el país que ha promulgado las disposiciones. Esto equivale a decir que éstas tienen un ámbito de aplicación mucho más amplio y no se limitan a un determinado país o región.

Las leyes y reglamentos promulgados suelen ser de índole imperativa y a menudo disponen expresamente que cualesquiera estipulaciones contractuales contrarias son nulas de pleno derecho. De esta suerte los términos y condiciones generales no pueden usarse para impedir la aplicación de esas normas.

Las organizaciones regionales y subregionales de América Latina cuentan con miembros que pertenecen a más de una de ellas. Esas organizaciones han producido para sus países miembros leyes sobre transporte multimodal que no son totalmente uniformes sino que varían en cómo enfocan ciertos aspectos fundamentales. Algunos países, sin perjuicio de pertenecer a más de una organización, también han promulgado legislación que difiere de la establecida por las organizaciones a las que pertenecen. Así, la cuestión de qué ley se aplica en un determinado caso se convierte en un extremo importante.

Está claro que el deseo de llegar a una uniformidad legislativa en materia de transporte multimodal dista de haberse conseguido. La situación actual puede caracterizarse por la incertidumbre en lo que atañe a la ley aplicable a las operaciones de transporte combinado. El que no esté en vigor un régimen uniforme sobre obligaciones, la diversidad de leyes y reglamentos nacionales con diferentes planteamientos en puntos esenciales tales como el conjunto de obligaciones, los límites de éstas, los plazos de prescripción, etc., hacen difícil que las partes evalúen de antemano los riesgos incurridos.

También se suscita el problema cuando la pérdida no esté localizada y no se identifique la etapa de transporte donde se haya producido esa pérdida o los daños y perjuicios. En la práctica, se acostumbra usar documentos con términos tipo que comprenden diversas disposiciones en materia de obligaciones, pero por ser de índole contractual suelen estar subordinados a leyes y reglamentos nacionales imperativos divergentes. La situación se complica aún más cuando los daños y perjuicios se han producido gradualmente y durante todo el proceso de transporte.

La actual situación de desunión tan poco satisfactoria sobre el contenido de las obligaciones respecto de la carga en general y del transporte en particular ha incitado a varias organizaciones a estudiar posibles

⁷ Hay que señalar que las Reglas UNCTAD/CCI se prepararon para su incorporación a contratos de transporte de mercancías y no perseguían el que se usaran como ley tipo en las legislaciones nacionales de obligado cumplimiento. Habría que prestar especial atención a que en esas legislaciones figuraran disposiciones contractuales como las que se encuentran en las Reglas para asegurar que al conjugarse con disposiciones derivadas del Convenio sobre el Transporte Internacional Combinado no se producen consecuencias inesperadas.

medidas que mejoren ese estado de cosas. Las soluciones propuestas varían desde la preparación de todo un nuevo conjunto de leyes tipo, hasta un convenio internacional vinculante o no, similar a la Convención de las NU sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías de 1980, que se aplique en su defecto. Se reconoce que las leyes tipo aplicables por acuerdo contractual de las partes o un régimen internacional no vinculante serían más fácilmente aceptables pero no resultarían tan eficaces para promover la uniformidad. Si bien una convención internacional obligatoria sería en principio el modo mejor de lograr una uniformidad internacional, la experiencia ha mostrado que los convenios internacionales son difíciles de negociar y su entrada en vigor tarda mucho. Después de 20 años, el Convenio de las NU sobre el Transporte Internacional Combinado de Mercancías no ha entrado en vigor y es poco probable que lo haga en un próximo futuro, aunque una proporción apreciable de sus disposiciones se han aprovechado para preparar leyes nacionales y regionales o subregionales.

No obstante, la índole y el alcance de toda posible línea de actuación tendrían que decidirse en el plano internacional y con la participación de todas las partes interesadas. La adopción de soluciones nacionales o regionales individuales acrecentaría la incertidumbre ya existente en la falta de uniformidad y redundaría así en detrimento de la comunidad internacional. La coordinación y la cooperación de todos son fundamentales para llegar a una solución ampliamente aceptable. (párrafos 246 a 254)

Facilitación del comercio

161. Durante el año 2000 el Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos del comercio internacional del Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y la Contratación Electrónica (NU/CEFACT) hizo una actualización del Compendio de las recomendaciones en la materia. La versión original del Compendio se preparó en 1994 por NU/CEE y la UNCTAD para colaborar en la racionalización sistemática de los procedimientos y la documentación del comercio internacional.

162. El Compendio es muy completo y analítico, con las recomendaciones agrupadas por epígrafes sobre comercio en general, fiscalización y trámites oficiales (por ejemplo, los aduaneros), transporte y equipo de transporte, movimiento de personas, desplazamiento de cargas peligrosas, procedimientos de pago, uso de tecnología de la información y prácticas y normas mercantiles internacionales. El Compendio revisado se aprobó en marzo de 2001 y la versión final ha estado disponible desde junio de ese año en el sitio web <http://www.uncefact.org>.

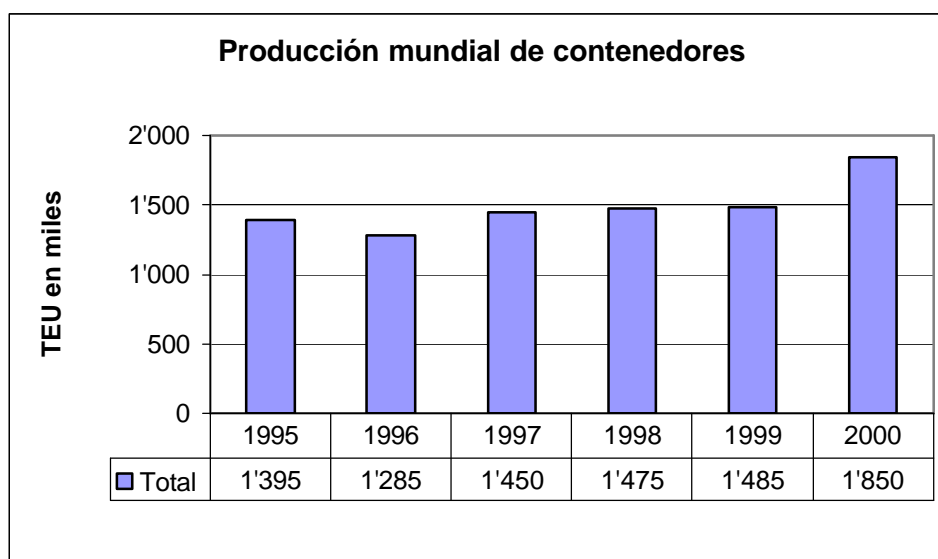
El arrendamiento de contenedores

163. La fabricación mundial de contenedores se cifró en el año 2000 en el equivalente de 1,85 millones de TEU, con un incremento del 24,6% respecto de 1999 (véase el gráfico 9). El debilitamiento de la demanda de contenedores en 1998 por causa de la desaceleración del comercio internacional tuvo efectos pequeños sobre el nivel de producción de contenedores cerrados en China. En 1999, muchos de los fabricantes de la República de Corea, la Provincia china de Taiwán, la India y otras partes registraron quiebras al no poder competir con los precios chinos. En los puertos europeos, por ejemplo, los contenedores procedentes de China se cotizaban entre 1.700 y 1.800 dólares por contenedor de 20 pies. El impulso principal de la tendencia a la baja de los precios de esos contenedores desde 1995 y 1999 fue unos bajos costos de producción, especialmente los de la mano de obra, en China. En ese país el precio más bajo en fábrica a que se llegó en 1999 fue de 1.350 dólares por contenedor de 20 pies.

164. Tal como indica el cuadro 43, en la producción mundial de contenedores predomina de modo muy mayoritario el contenedor de tipo corriente para carga seca, cuya fabricación aumentó 29,3% en 2000. Los fabricantes de fuera de China han empezado ahora a diversificarse o a desplazarse completamente a otros sectores más específicos, tales como contenedores especiales ISO, aquellos con caja móvil u otros contenedores de uso local. Las compañías europeas se centraron en la fabricación de móviles y frigoríficos cuando la producción general disminuyó casi el 50% desde 1996. La de contenedores frigoríficos aumentó 11,1% en 2000. La de contenedores de caja móvil duplicó en 1999 con creces la de 1995 y creció un 4,4% más en 2000.

GRÁFICO 9

Producción mundial de contenedores



Fuente: Containerisation International, febrero de 2001.

Nota: Los totales comprenden tanto los contenedores marítimos como otros tipos de unidades.

CUADRO 43

La producción mundial de contenedores, por tipos principales en 1999 y 2000

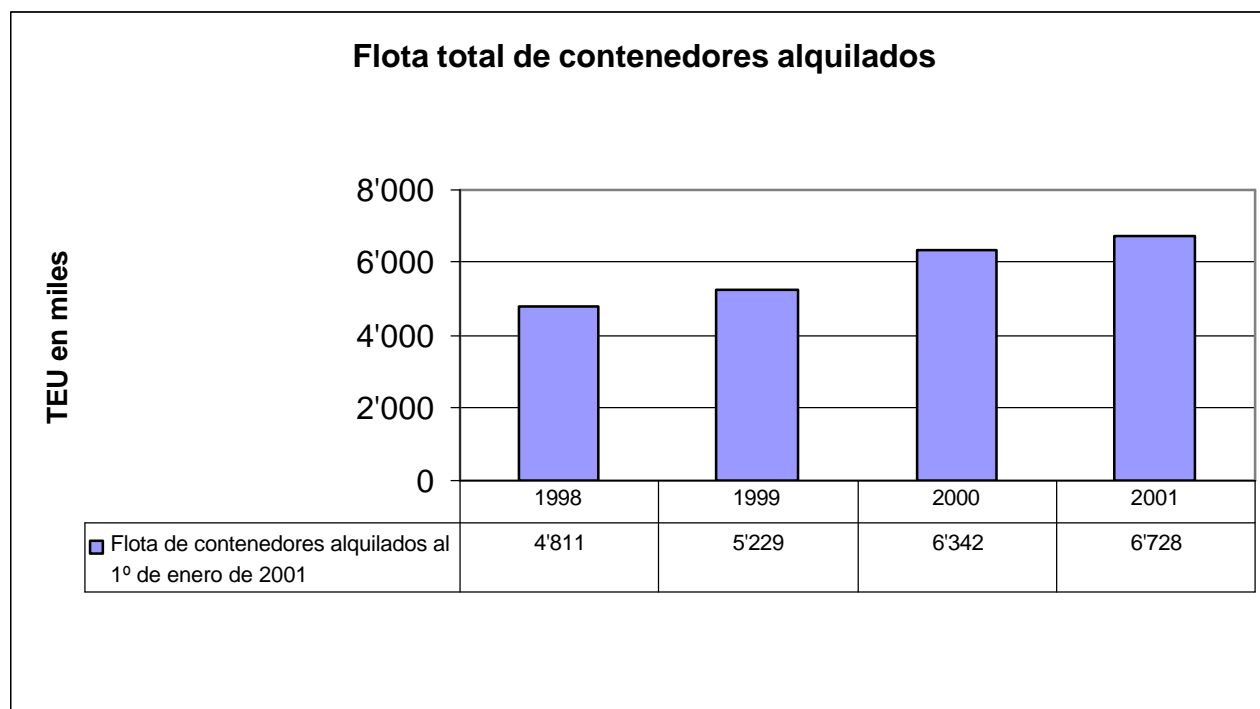
<i>Tipo de contenedor</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
Tipo corriente y tipo alto para carga seca	1 230 000	1 590 000
Especial para carga seca	65 000	64 000
Frigorífico	90 000	100 000
Cisterna	12 000	12 000
Europeo (caja móvil)	45 000	47 000
Estadounidense para el mercado interno	43 000	37 000
Total	1 485 000	1 850 000

Fuente: Containerisation International, febrero de 2001

Nota: Algunos de los totales del año 2000 son estimaciones.

165. El sector de alquiler de contenedores se vio afectado por la desaceleración del comercio mundial, su posterior recuperación y las inciertas perspectivas de finales del año 2000. La flota de contenedores arrendados aumentó 8,6% en 1998, seguido de un vigoroso 21,3% en 1999 y un modesto 6,0% en 2000 (véase el gráfico 10). El incremento del espacio destinado en los buques (véase el cuadro 7 del capítulo II) a contenedores y la necesidad de reposicionar éstos en rutas comerciales poco equilibradas impulsaron la demanda del material en alquiler.

GRÁFICO 10

Flota total de contenedores alquilados

Fuente: Estudios, anuales del IICL de la flota de contenedores arrendados, 1998-2001.

166. Los arrendadores compraron contenedores nuevos en gran cantidad en 1997 y 1998. Se estima que alrededor de 1,5 millones de TEU estaban almacenados a principios de 1999 en previsión de una subida de precios. Esto se tradujo en una oferta excesiva de contenedores nuevos para arrendar, empeorada por la acumulación de contenedores más antiguos disponibles en zonas de baja demanda de todo el mundo, especialmente en Europa y los Estados Unidos. La tasa de utilización disminuyó a menos de 81% a comienzos de 1999 y registró un nuevo descenso hasta el 79% al 1º de enero de 2000.

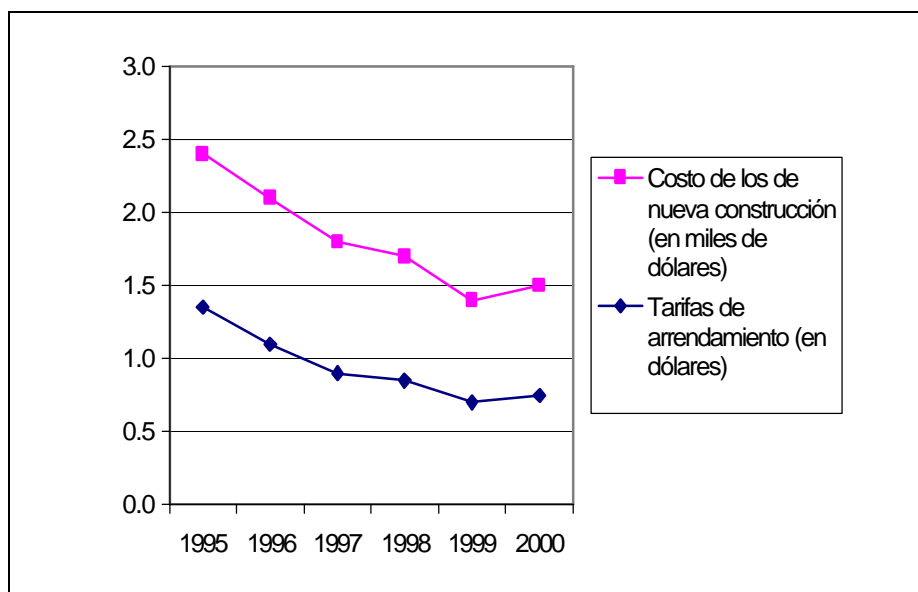
167. A comienzos del año 2000, del orden del 45% de la flota de contenedores arrendados correspondía a alquileres a largo plazo y el resto estaba arrendado con contratos básicos o sin arrendar. A pesar de unas compras reducidas y unos menores costos de funcionamiento gracias al empleo de tecnología de la información, los arrendadores siguen operando con pocos beneficios por las bajas tasas de utilización y los reducidos alquileres.

168. El gráfico 11 muestra que tanto las tarifas de alquiler como los precios de los contenedores nuevos se mueven a la par y alcanzaron su nivel inferior en 1999. La tarifa diaria de los contenedores arrendados a largo plazo, por lo general contenedores nuevos, descendió hasta un mínimo de 0,70 dólares, convirtiéndolos en una opción más atractiva que el alquiler básico cuyas tarifas habían bajado sólo a poco más de 1,20 dólares al día por causa de los elevados costos fijos de ese servicio. Tanto la proporción de alquileres como los precios de los contenedores nuevos se recuperaron algo en el año 2000.

169. La tendencia alcista de los precios de los contenedores nuevos comenzó a mediados de 2000 cuando las diferencias de precios respecto de China empezaron a reducirse. El vigor de esa tendencia todavía no estaba claro, ya que obedecía al incremento del costo de la materia prima, una mayor demanda de contenedores nuevos fomentada por la recuperación del Asia sudoriental y la consolidación de varios fabricantes chinos.

GRÁFICO 11

Evolución del precio de los contenedores nuevos y de las tarifas de arrendamiento

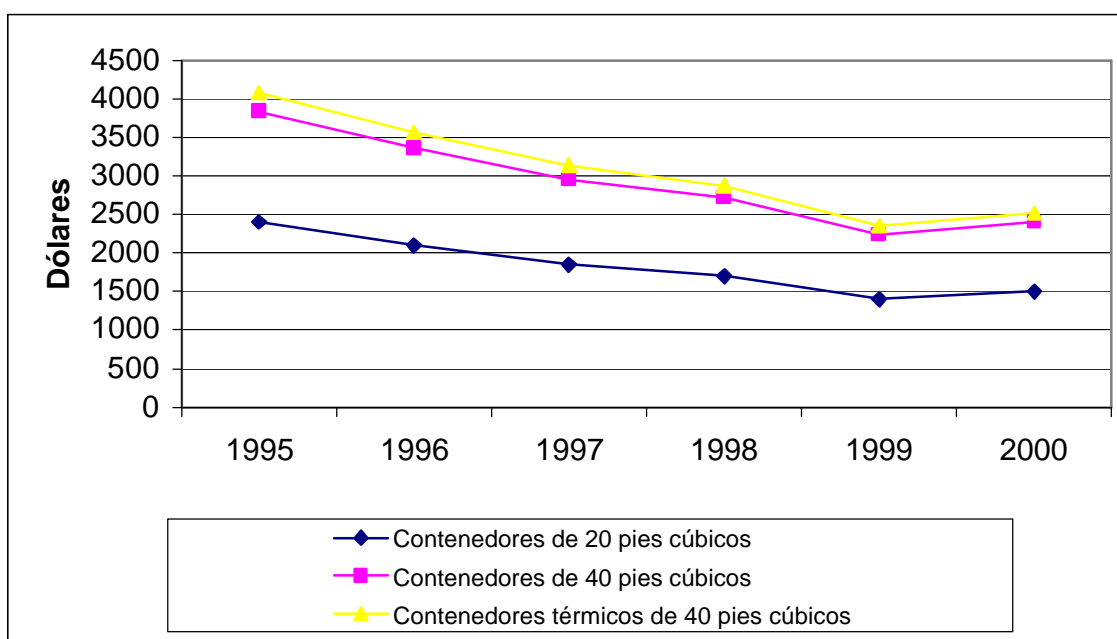


Fuente: Containerisation International, julio de 2000.

170. La tendencia general de los precios de los tipos de contenedores figura en el gráfico 12. El precio de un contenedor nuevo corriente para carga seca de 20 pies fue del orden de 1.500 dólares en 2000, con un incremento de 100 dólares respecto de 1999. Los precios en fábrica de los de 40 pies tanto corrientes como de tipo alto se han movido en conjunto más a la par y en la misma dirección desde 1995. A mediados de 2000 los precios en fábrica de estas dos últimas clases de contenedores han subido más, unos 160 dólares por encima de los precios vigentes un año antes.

GRÁFICO 12

Evolución de los precios de los contenedores de tipo corriente para cargueros, por tamaños



Fuente: Containerisation International, septiembre de 2000.

171. Las perspectivas a corto plazo de la demanda de equipo arrendado son alentadoras. La tasa media de utilización alcanzó el 84,4% a finales de 2000, porcentaje éste similar al de finales de 1997, pero mejor que las tasas logradas en 1998 y 1999 de 79 y 81% respectivamente. También, el alza de precios de los contenedores nuevos puede incitar a los operadores al alquiler más que a la compra.

172. Actualmente China es el principal fabricante de contenedores con casi el 70% del total mundial de unidades del tipo corriente de 20 pies. Las estimaciones para 1999 indican que las compañías chinas satisficieron alrededor del 85% de la demanda mundial de contenedores de carga seca, equivalente a más de 1,05 millones de TEU. Unas reducciones de capacidad de producción del orden del 10 al 15% en 1999 y 2000 y la gran demanda en este año último de contenedores nuevos de tipo corriente obligaron a las fábricas chinas a trabajar horas extras y a recurrir a líneas de producción dedicadas en principio a fabricar contenedores especiales.

Repercusiones de la tecnología de la información en el transporte y la mejora del comercio

173. El impacto más visible de la tecnología de la información en esas esferas es la cuantía en que los sitios y portales de Internet se usan en las actividades diarias de quienes prestan sus servicios en apoyo de las transacciones comerciales. Por ejemplo, en materia de transporte y navegación han entrado compañías que usan tecnologías nuevas para proporcionar servicios de corretaje a pesar de que tropezaron con dificultades para establecerse como alternativas viables a las firmas existentes. En otros casos, estas últimas crearon filiales de tecnología de la información para apurar su propio negocio.

174. En marzo de 2000, HPH montó su portal de Internet para complementar las actividades portuarias de la compañía. El portal se rediseñó a principios de 2001 para ofrecer soluciones logísticas que permitieran que las navieras transportaran mercancías por todo el mundo del modo más sencillo y eficiente (www.line.net). Actualmente el portal presta servicios a la comunidad de transitarios de carga, compradores y proveedores de transporte, bancos, compañías de seguros y organismos públicos, para todos los modos de transporte y todo tipo de carga. Planificación, carga e itinerarios del transporte, documentación electrónica y reserva de fletes en línea, localización y seguimiento de mercancías y adquisición de piezas de repuesto, suministros y abastos para buques y puertos son algunas de las tareas que se harán para los usuarios.

175. En la actualidad hay tres grandes portales en materia de transporte marítimo que se proponen ofrecer servicios en línea para fechas de salida, tarifas, reservas de fletes por cargadores, conocimientos de embarque, localización y seguimiento, y pagos. INTTRA (www.intra.com), un sistema de comercio electrónico, cuenta con el respaldo de P&O Nedlloyd, Hamburg Süd, CMA-CGM, Maersk-Sealand, Mediterranean Shipping Company y Hapag-Lloyd. En febrero de 2001 se lanzó un programa experimental de localización y seguimiento de mercancías. Otras empresas que reservan contenedores por vía electrónica son GTNexus y CargoSmart.

176. GTNexus (www.gtnexus.com) se formó mediante una asociación de una compañía de Internet para envíos en contenedor (Tradiant) y de varias navieras (APL, ANZDL, Canada Maritime, Cast, Contship Containerlines, Lykes Lines, TMM Lines, Hanjin, Hyundai K-Line, Mitsui OSK Lines, Senator Lines, Yang Ming y Zim). La compañía ha integrado sus aplicaciones de logística electrónica en los sistemas administrativos de aquéllas. En mayo de 2001 Hewlett Packard, el tercer mayor importador de productos electrónicos de los Estados Unidos, decidió hacer todo su transporte internacional por conducto de GTNexus.

177. CargoSmart (www.cargosmart.com) es el sistema de comercio electrónico desarrollado por OOCL y ofrece todos los servicios anteriores. Recientemente se han sumado a ella COSCO Container Lines y MISC. Todos esos portales buscan ofrecer a los cargadores información mejor y continua como medio de atraer y conservar clientela.

B. SERVICIOS DE TRANSPORTE Y CARGA EN EL SECTOR FERROVIARIO

178. El transporte de mercancías por tierra es una extensión natural del transporte marítimo. En el caso del petróleo crudo y de la carga seca a granel, se usan tubería, ferrocarril y cinta transportadora a larga distancia. En las líneas regulares de transporte la carretera ocupa un lugar predominante, en especial para la corta y mediana distancia. El uso del ferrocarril para el transporte de mercancías a larga distancia comenzó en el decenio de 1980 con los trenes de contenedores apilados en dos filas superpuestas desde la costa occidental de los Estados Unidos a Chicago y otros destinos en tierra. Además del ahorro del costo, se están haciendo patentes las ventajas ambientales de usar el ferrocarril en lugar de la carretera para transportar bienes.

179. Mejorar el servicio ferroviario sigue constituyendo un reto tanto para el sector como para los gobiernos. Las fusiones de las compañías de ferrocarriles, la privatización de los servicios e inversiones nuevas son algunos de los caminos emprendidos por los países para mejorar los servicios.

Las fusiones de empresas ferroviarias en los Estados Unidos

180. Las fusiones anteriores en los Estados Unidos se proponían formar una red relativamente fluida y amplia con pocas duplicaciones y lograr que las empresas de ferrocarril resultaran rentables. También fueron esas las razones de fusiones recientes tales como la de 1999 entre Canadian National Railway Company (CN) y US Illinois Central, que se tradujo en un aumento de 120% del tráfico en un año de funcionamiento. También la fusión, en febrero de 2000, entre el ramal de Florida de Rail America y RailTex de San Antonio (Texas, Estados Unidos) estableció uno de los operadores mayores de ferrocarriles regionales y de corta distancia y encontró un amplio respaldo por parte de los usuarios.

181. Por el contrario, la absorción de Conrail por Norfolk Southern y CSX Corporation en 1999 y la fusión de Southern Pacific Rail y Union Pacific en 1996 no dieron buen resultado. Los servicios se vieron perturbados y se registraron grandes demoras con costos imprevistos relativamente elevados para los cargadores. Por ello, la propuesta de fusión entre Canadian National Railway y Burlington Northern Santa Fe (BNSF) presentada en febrero de 2000 para constituir el mayor ferrocarril de América del Norte recibió una acogida cautelosa.

182. Los cargadores reaccionaron enérgicamente por el insatisfactorio resultado de esas grandes fusiones ante la Junta que supervisa el transporte de superficie (Surface Transportation Board - STB) en los Estados Unidos. De resultas de ello, la STB examinó las actuaciones y procedimientos de las fusiones ferroviarias a la luz de las condiciones vigentes en el sector y decidió en marzo de 2001 aplicar una moratoria de 15 meses a las fusiones. Tal decisión fue después ratificada por el Tribunal Federal de Apelaciones del Distrito de Columbia. A raíz de lo cual, CN y BNSF decidieron poco después abandonar su proyectada fusión.

183. La STB consideró que el principio rector de su política en esta materia debería ser el que la fusión propuesta redundara en beneficio público y contara con disposiciones para acrecentar la competencia. Esto último revestía importancia, ya que el número de ferrocarriles de la Clase 1 pasó de 30 en 1976 a sólo siete en 2000. Los cargadores consideraban que la ausencia de competencia en el ferrocarril se había convertido así en una barrera para que los usuarios siguieran siendo competitivos.

Privatización para un mejor servicio

184. Australia ha aplicado un programa de privatizaciones en sus ferrocarriles. El comienzo de la transformación de un sector público muy reglamentado en un sistema flexible, accesible a otras compañías, competitivo y privado tuvo lugar en 1997-1999, con la compra de V/Line Freight y Australia National por compañías privadas. El resultado de esa iniciativa se reflejó en la aparición de diversas compañías ferroviarias que competían entre sí con especialidades distintas, el establecimiento de un grupo de operadores de servicios regulares, tales como Lachlan Valley, Northern Rivers y Anstrac, y la formación de un grupo de apoyo de proveedores de servicios en lo que atañe a locomotoras, vagones, mantenimiento y personal. El plan para el año 2000 consistía en vender otras tres compañías ferroviarias

públicas, a saber, FrightCorp, Westrail Freight y National Rail para acrecentar los beneficios de la privatización.

185. En cuanto a permitir a compañías extranjeras que participen en el proceso de privatización, el Reino Unido está estudiándolo. Algunos grupos de ese país relacionados con el transporte apoyaban la idea pero otras partes estimaron que los operadores nacionales no podrían por ahora competir con las pujas más altas que probablemente ofrecerían las compañías extranjeras.

Inversiones y servicios en expansión

186. A comienzos del año 2000, el Gobierno de Australia asignó del orden de 150 millones de dólares para su plan cuatrienal de mejora de la infraestructura ferroviaria del país. Más del 60% de esos fondos se destinaron a Nueva Gales del Sur, cerca del 20% a Victoria, y menos del 10% para cada uno de los estados de Australia Occidental y Australia Meridional. Se esperaba que la asignación de esos fondos y las inversiones consiguientes mejoraran los horarios y la fiabilidad del servicio en muchos trayectos. Se esperaban reducciones del tiempo de tránsito a 10 horas en la ruta de Melbourne a Adelaida, de tres horas y media en la de Perth y Adelaida y de cinco horas en la de Melbourne a Brisbane (vía Sydney)

187. Las inversiones ferroviarias se hicieron a menudo para permitir a los puertos nacionales disponer de una zona mayor de influencia en tierra. El Gobierno regional flamenco (Bélgica) está pensando en añadir un segundo ferrocarril de acceso al puerto de Amberes. Además, proyecta una nueva ruta septentrional más corta que permita al puerto atender a destinos tierra adentro de Europa oriental.

188. Las inversiones en infraestructura ferroviaria y en servicios auxiliares también sirven para promover un transporte ambientalmente adecuado, como alternativa al transporte por carretera por zonas muy pobladas. En el año 2000, la Comisión Europea aprobó una subvención holandesa para construir dos terminales ferroviarios intermodales en Rotterdam (RSC Rotterdam y European Container Terminal). La subvención, que no superará el 20% de las inversiones totales, permitirá a los operadores del terminal ofrecer a sus clientes precios más bajos y reducir progresivamente la demanda de transporte por carretera.

189. También, el tráfico ferroviario ha permitido aumentar las redes existentes, en particular los servicios combinados desde puertos alemanes. En el primer semestre del 2000 se registró un incremento de los servicios por trenes completos de Intercontainer-Interfrigo (ICF) que se dirigen a Hungría desde Brementhaven y Hamburgo. El movimiento fue de 19.800 TEU, con un incremento del 25% respecto del mismo período de 1999.

190. Asimismo, algunos países están preparando planes ambiciosos para extender el transporte ferroviario a regiones más amplias. Un estudio reciente del Ministro brasileño de Transporte indicaba que en Sudamérica era inevitable una mayor actividad en ese particular. Aunque el incremento mayor se produciría en carga contenedorizada que discurriría por Santos y Rio de Janeiro, tiene implicaciones para los socios comerciales de Mercosur. Igualmente, China ha situado el desarrollo del Enlace Terrestre Continental Euroasiático en los primeros lugares de su lista de prioridades. Se trata de una ruta de 12.500 km que unirá los puertos de Lianyungang (China) y Rotterdam (Países Bajos).

C. SITUACIÓN DE LAS CONVENCIONES

191. Hay varias convenciones internacionales sobre las actividades comerciales y técnicas del transporte marítimo. En el recuadro 3 figura la situación de los convenios marítimos internacionales adaptados con los auspicios de la UNCTAD a finales de junio de 2001. En Internet hay información completa y actualizada de esas y otras convenciones pertinentes. Por ejemplo, la Organización Marítima Internacional (OMI) mantiene un sitio web con la situación de sus Convenciones en <http://www.imo.org/home.html>. Del mismo modo, los convenios relacionados con aspectos laborales están disponibles en el sitio web de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en <http://ilo.org> y más concretamente en, <http://ilolex.ilo.ch:1567/public/english/docs/convdisp.htm>. Las Convenciones relacionadas con el transporte se encuentran en el sitio web de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) en <http://www.uncitral.org/english/texts/transport/transportindex.htm>.

RECUADRO 3 Estados Contratantes de los convenios que se indican sobre transporte marítimo al 1° de agosto de 2001		
<i>Titulo de la Convención</i>	<i>Fecha de entrada en vigor o condiciones para la entrada en vigor</i>	<i>Estados Contratantes</i>
Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, 1974	Entró en vigor el 6 de octubre de 1983	Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Benin, Bulgaria, Burkina Faso, Cabo Verde, Camerún, Chile, China, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Dinamarca, Egipto, Eslovaquia, España, Etiopía, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gambia, Ghana, Guatemala, Guinea, Guyana, Honduras, India, Indonesia, Iraq, Italia, Jamaica, Jordania, Kenya, Kuwait, Líbano, Madagascar, Malasia, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, Mozambique, Níger, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Pakistán, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Centroafricana, República Checa, República de Corea, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Sierra Leona, Somalia, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Togo, Trinidad y Tabago, Túnez, Uruguay, Venezuela, Yugoslavia, Zambia (78)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo)	Entró en vigor el 1° de noviembre de 1992	Austria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Chile, Egipto, Gambia, Georgia, Guinea, Hungría, Jordania, Kenya, Líbano, Lesotho, Malawi, Marruecos, Nigeria, República Checa, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Sierra Leona, San Vicente y las Granadinas, Túnez, Uganda, Zambia . (28)
Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de Embarcaciones, 1986	Todavía no ha entrado en vigor – 40 partes contratantes con al menos 25% del tonelaje mundial con arreglo al anexo III del Convenio	Bulgaria, Côte d'Ivoire, Egipto, Georgia, Ghana, Haití, Hungría, Iraq, Jamahiriya, Árabe Libia, México, Omán. (11)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional Combinado de Mercancías, 1980	Todavía no ha entrado en vigor – 30 partes contratantes	Burundi, Chile, Georgia, Líbano, Malawi, Marruecos, México, Rwanda, Senegal, Zambia . (10)
Convenio Internacional sobre los Privilegios y las Hipotecas Marítimas, 1993.	Todavía no ha entrado en vigor – 10 partes contratantes	Federación de Rusia, Mónaco, San Vicente y las Granadinas, Túnez, Vanuatu (5)
Convenio internacional relativo al embargo preventivo de buques, 1999	Todavía no ha entrado en vigor – 10 partes contratantes	Bulgaria, Estonia (2)

Fuente: Para su situación oficial, véase www.un.org/law/

D. TRANSPORTE Y DESARROLLO EN LOS PAÍSES MENOS ADELANTADOS

192. La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países Menos Adelantados (PMA III) se celebró en Bruselas (Bélgica) en mayo de 2001 y tuvo una sesión sobre transporte y desarrollo. El establecimiento de una red coherente de transporte nacional e internacional es necesario para facilitar las relaciones comerciales entre zonas excedentarias y deficitarias. Los servicios de transporte son elementos esenciales para integrar regiones diferentes dentro de un país y con países vecinos, así como para acceder a los centros comerciales.

193. Unas disponibilidades limitadas de transporte y unos costos elevados obstan el comercio internacional de los 49 PMA, que exportan mercancías de bajo valor con contadas posibilidades de diferenciación. En 1999, las cantidades pagadas por el transporte de las importaciones de los PMA se estimaron en 5.000 millones de dólares para un monto total de importación c.i.f. de 27.500 millones de dólares. La existencia de un sistema de transporte que funcione es también un requisito previo para que la inversión extranjera directa se dirija a un país. En el caso de los PMA, esa inversión supuso sólo el 0,3% de los flujos mundiales en 1998.

194. La creación de asociaciones entre el sector público y el privado en algunos PMA ha mejorado la eficiencia del transporte y permitido financiar el desarrollo de infraestructuras. Por ejemplo, la participación reciente del sector privado en la gestión de un terminal de contenedores en un PMA del África oriental se tradujo en una duplicación de la productividad en la manipulación de carga. Los gobiernos deberían fomentar esas asociaciones y promover un continuo diálogo entre lo público y lo privado y consultas entre ambos como medio de acrecentar la eficiencia al transporte.

195. El transporte reviste particular importancia para el proceso de desarrollo basado en el comercio de los PMA sin litoral. El establecimiento de corredores regionales de tránsito y la adopción de normas y pautas comunes ayudan mucho a mejorar los sistemas de transporte. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito han concertado varios acuerdos bilaterales y regionales destinados a proporcionar un marco legal para las operaciones de tránsito, aunque se necesita mucho trabajo y atención para aplicarlos.

196. Los gobiernos deben coordinar el establecimiento de puertos, terminales, carreteras y demás infraestructuras del comercio internacional y abstenerse de gravar con impuestos excesivos las mercancías en tránsito. Unas mejores normas y prácticas en la gestión portuaria y del transporte elevarán la calidad y fiabilidad de este último. La aplicación de tecnología de la información y la capacitación de personal de dirección son medios relativamente poco costosos de mejorar la eficiencia. Actualmente, operadores de transporte en nueve PMA se han beneficiado del Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC) para mejorar la gestión de los recursos relacionados con el transporte de mercancías.

197. Además de lo anterior y paralelamente al apoyo internacional, los gobiernos de los PMA tendrán que centrarse en la eficiencia del transporte y tomar medidas para simplificar trámites administrativos y fortalecer la capacidad comercial de los suministradores nacionales de servicios de transporte. Esto permitirá aprovechar al máximo la infraestructura existente y reducir así las necesidades de financiación de obra nueva y propiciará el desarrollo económico de los PMA mediante una mayor eficiencia del transporte.

E. OTROS HECHOS

198. La disponibilidad de una capacidad local de formación que impulse cambios en materia de organización con miras a unos servicios eficientes de respaldo del comercio sigue siendo uno de los principales objetivos de la UNCTAD. El programa TRAINMAR se estableció en el decenio de 1980 para implantar y robustecer instituciones locales de formación que ofrezcan una capacitación de calidad en transporte marítimo bien adaptada a las condiciones locales. El empleo de tecnología moderna y la cooperación entre países fueron también rasgos del programa. Actualmente, las actividades de éste se llevan en dos planos: las de los institutos locales que forman la red mundial TRAINMAR y las que se producen específicamente por la secretaría de la UNCTAD para apoyar a la red.

199. Los miembros de la red se ocupan de proporcionar servicios de formación que respondan a las necesidades locales y, en particular, de desarrollar y realizar cursos de capacitación. Alrededor de 50 institutos de formación se benefician de su asociación con el programa TRAINMAR y todos los años ofrecen unas 10.000 plazas en los cursos disponibles, que se intercambian por medio de la red. Algunos institutos forman hasta 1.000 personas en toda la gama de cursos que ofrecen.

200. TRAINMAR ha estado activo en África desde 1980 y el programa entró en una nueva fase con el desarrollo del Conjunto de Certificados Portuarios (véase el recuadro 4). En la región Asia/Pacífico existen centros en los países siguientes: Egipto, Sri Lanka, India, Nepal, Tailandia, Malasia, Filipinas y Papua Nueva Guinea. Se ha creado un sistema electrónico regional de intercambio de información que se mantiene gracias a la contribución del Campion College de Katmandú (Nepal) (www.geocities.com/trainmar). Se está buscando financiación par mejorar la capacidad local de formación, centrándose especialmente en los servicios de transitarios. En el año 2000, se celebraron en la región con 859 participantes 61 cursos que se centraron sobre todo en gestión portuaria y logística del transporte. A principios de 2001 se acordó integrar en la región una serie de cursos disponibles en los centros sudamericanos. La capacitación de formadores propiciará la sostenibilidad de esa labor.

201. En Sudamérica los centros se organizan en torno a la red regional ATAS que ha desarrollado un Programa de especialización en transporte internacional y gestión de puertos que ahora forma parte de un programa universitario ordinario de especialidad en la Argentina y el Uruguay. En el año 2000, se celebraron más de 25 cursos para 800 profesionales. Los seis centros de la red centroamericana organizaron 105 cursos con 1.552 participantes, procedentes en su mayoría del sector portuario público de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá. También se organizaron cursos recientemente sobre tecnología de información y comunicación en puertos como parte de las recomendaciones para facilitar el comercio en Centroamérica. En la red de la zona del Caribe se ofreció un total de 200 seminarios para unos 2.500 profesionales, sobre todo del sector privado. Muchas de las actividades de esta última red se concentran en su programa de diplomatura sobre “Logística del Transporte Internacional de Mercancías” (TRANSLOG) que ahora forma parte de programas universitarios ordinarios en Panamá, México y Colombia. Dos centros nuevos se han sumado a la red, en Manzanillo (México) y Santo Domingo (República Dominicana).

202. El Programa de formación de trabajadores portuarios (PFTP) de la OIT ha empezado a aplicarse con carácter estable. Se tradujo al español por la ATAS en 1999 y se ha formado a un núcleo de profesionales como posibles instructores para cada uno de los 30 módulos del PFTP. En Centroamérica se adiestró para este programa a un equipo de instructores en cada país y se hizo un análisis de cuáles son las necesidades de formación que requiere la modernización portuaria de la subregión.

203. En la región del Mar Negro las actividades se centraron en Rumania y Georgia. Se celebró un total de 19 cursos para 343 profesionales como parte del proyecto de modernización del puerto de Constanza (Rumania) financiado por el Gobierno de Alemania. Se organizaron 10 cursos sobre técnicas de gestión portuaria y el papel de los puertos en el comercio internacional que dieron en inglés instructores extranjeros y los nueve cursos restantes se impartieron en rumano por instructores locales después de adaptarse y traducirse del español o el inglés. En Georgia las actividades de formación consistieron en la producción y traducción al ruso de materiales didácticos sobre funciones portuarias básicas y técnicas de gestión, tal como se habían definido en el análisis de las necesidades de capacitación efectuado en 1999. En una labor conjunta con NU/CEPAL, en noviembre de 2000 se organizó un seminario sobre modernización de puertos para 35 funcionarios georgianos en la Universidad Marítima Estatal Batumi (BSMA). Ese hecho inauguró oficialmente las actividades de formación para la comunidad portuaria georgiana.

RECUADRO 4

Certificado de gestión de puertos de la UNCTAD

En 1993 un Grupo Intergubernamental de expertos de la UNCTAD en puertos propuso crear un diploma de gestión portuaria para personal de dirección. Como consecuencia de esa recomendación, la secretaría de la UNCTAD exploró los medios de celebrar un curso de formación sobre el particular encaminado a lograr que los países en desarrollo pudieran encarar mejor los nuevos desafíos que sus puertos tendrían que afrontar.

Con el respaldo financiero de Bélgica se produjo el paquete de formación del “Certificado de gestión de puertos” juntamente con sus soportes audiovisuales. El curso de 210 horas, basado en la metodología TRAIN X, se ha preparado en francés y consta de ocho módulos que abarcan todos los asuntos que un director de puertos ha de dominar para realizar bien su labor y responder a desafíos futuros.

Como consecuencia de la fase experimental que se organizó en tres puertos africanos (Dakar, Libreville y Cotonou), se celebró el curso dos veces, terminándolo con éxito 93 personas. En realidad, el personal de dirección de los puertos generalmente sigue los módulos durante un período de un año para obtener el Certificado, que se otorga sólo a aquellos participantes que hayan presentado con éxito una memoria individual después de acabar su formación.

Recientemente se hizo una evaluación de las repercusiones de esta primera experiencia por parte de un equipo de tres consultores cuyo informe se presentó en mayo de 2001. En ella se reconocía que el material pedagógico es de gran calidad y que se ajusta a las necesidades actuales de la comunidad portuaria en materia de comercio y transporte internacional. En realidad, la aplicación de ese conocimiento adquirido en lo que atañe a los recursos humanos de las empresas participantes ha conducido a una mejora patente de sus actividades diarias. Ahora se están celebrando sesiones de capacitación para formadores africanos, facilitando así la sostenibilidad del proyecto. En términos globales, se trata de un nuevo enfoque basado en una asociación real entre todas las partes interesadas. También, el acuerdo de reparto de costos entre los tres puertos de que se trata y la contraparte europea (Bélgica) es un ejemplo de los cambios en la relación tradicional entre donantes y beneficiarios.

El material del Certificado de gestión de puertos de la UNCTAD se ha traducido al inglés y al portugués, y pronto se desarrollará una fase experimental con instrumentos de aprendizaje a distancia con la participación de Comoras, Túnez y Senegal. También se prevé ampliar en un próximo futuro la forma tradicional de formación para otros países en desarrollo y países menos adelantados, con arreglo a las peticiones de comunidades y puertos interesados en la aplicación de este programa.

Una información completa actualizada está disponible en el correspondiente sitio web: www.unctad.org/trainfortrade.

204. La secretaría siguió prestando apoyo a los centros afiliados para mantener, mejorar y ampliar sus servicios de capacitación, a menudo mediante una labor de cooperación. Se ha establecido un curso sobre métodos de formación flexibles para garantizar que los centros puedan atender con eficacia a las necesidades del sector de conocimientos actualizados. El material de los cursos está disponible en Internet, en CD-ROM y en papel. La fase primera consiste en un aprendizaje a distancia, y en la segunda se reunieron los instructores durante un seminario de una semana en el Centro de Formación Portuaria de la APEC en Amberes. Otros programas de formación de la red de las Naciones Unidas han solicitado utilizar ese curso. La secretaría también propició la colaboración entre el Centro Multimedia de la Academia Árabe de Ciencia y Tecnología y Transporte Marítimo de Alejandría (Egipto) y la ATAS para un curso basado en CD-ROM sobre gestión ambiental de puertos. Por último, la secretaría mantuvo contactos con representantes gubernamentales en Ginebra para facilitar información sobre servicios de formación disponibles y fomentar el uso de esos servicios por los gobiernos como parte de sus planes de mejoras comerciales. En octubre se preparó un Plan Mundial de Acción Estratégica mediante consultas en Internet y un seminario para participantes de todas las regiones que se celebró en Frankfurt, Alemania.