

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

UNCTAD



EL TRANSPORTE MARÍTIMO

2014



NACIONES UNIDAS

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

UNCTAD



EL TRANSPORTE MARITIMO

2014



NACIONES UNIDAS
Nueva York y Ginebra, 2014

NOTA

El informe titulado *El Transporte Marítimo* es una publicación periódica preparada por la secretaría de la UNCTAD desde 1968 con el fin de aumentar la transparencia de los mercados marítimos y analizar los acontecimientos pertinentes. Las correcciones de fondo o de forma que resulten necesarias a la luz de las observaciones que hagan los gobiernos se publicarán en una corrección.

*

**

Las firmas de los documentos de las Naciones Unidas se componen de letras mayúsculas y cifras. La mención de una de estas firmas indica que se hace referencia a un documento de las Naciones Unidas.

*

**

Las denominaciones empleadas en este documento y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites.

*

**

El contenido de esta publicación podrá citarse o reproducirse libremente siempre que se mencione su origen, con indicación de la firma del documento (UNCTAD/RMT/2014). Deberá remitirse a la secretaría de la UNCTAD en: Palacio de las Naciones, CH-1211 Ginebra 10, Suiza, un ejemplar de la publicación que contenga los pasajes citados o reproducidos.

UNCTAD/RMT/2014
PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

Número de venta: S.14.II.D.5

ISBN 978-92-1-312389-8
eISBN 978-92-1-05863-0

ISSN 0252-5410

RECONOCIMIENTOS

El Transporte Marítimo 2014 fue preparado por la UNCTAD. La preparación fue coordinada por Jan Hoffmann, con el apoyo administrativo y de formateo de Wendy Juan, la supervisión de José María Rubiato y la orientación general de Anne Miroux. Los autores fueron Regina Asariotis, Hassiba Benamara, Poul Hansen, Jan Hoffmann, Anila Premti, José María Rubiato, Vincent Valentine y Frida Youssef. También se recibieron importantes contribuciones de John R. Moon y Pablo Achurra.

John Rogers se encargó de la revisión editorial. La portada ha sido diseñada por Sophie Combette y Nadège Hadjemian. El formato y la presentación estuvieron a cargo de Nathalie Lorient.

Las observaciones atentas y valiosas contribuciones de los siguientes revisores merecen un especial agradecimiento:

- Capítulo 1: Clarkson Research Services y Tracy Chatman
- Capítulo 2: Clarkson Research Services, Pierre Latrille y Lefteris Papapostolou
- Capítulo 3: Nancy Drakou, Robert Piller e Ilias Visvikis
- Capítulo 4: Mary R. Brooks, Ki-Soon Hwang y Dong-Wook Song
- Capítulo 5: Mahin Faghfour, Stephen Fevrier, André Stochniol y Matthew Wilson
- Capítulo 6: John R. Moon

Se agradece también a Vladislav Chouvalov la revisión completa de la publicación.

ÍNDICE

Nota.....	ii
Reconocimientos	iii
Lista de cuadros, gráficos y recuadros.....	v
Siglas	viii
Notas explicativas	ix
Clasificación de los buques utilizada en <i>El Transporte Marítimo</i>	x
Resumen.....	xi
1. LA EVOLUCIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL	1
A. Situación y perspectivas de la economía mundial.....	2
B. El tráfico marítimo mundial.....	4
C. Perspectivas.....	21
2. ESTRUCTURA, PROPIEDAD Y REGISTRO DE LA FLOTA MUNDIAL.....	29
A. Estructura de la flota mundial	30
B. Propiedad y explotación de la flota mundial	33
C. Despliegue de la flota de portacontenedores y conectividad del transporte marítimo de línea.....	44
D. El registro de buques.....	45
E. Construcción naval, desguace y nuevos pedidos.....	48
3. FLETES Y COSTES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.....	53
A. Fletes	54
B. Algunos acontecimientos importantes en la financiación del transporte marítimo: ampliación del capital privado.....	64
4. NOVEDADES EN LOS PUERTOS	69
A. Tráfico portuario	72
B. Operaciones de terminales.....	73
C. Novedades relacionadas con los puertos.....	75
D. Desafíos principales a los que se enfrentan los puertos.....	77
E. Conclusiones.....	81
5. CUESTIONES JURÍDICAS Y NOVEDADES EN LA REGULACIÓN.....	85
A. Novedades importantes en la normativa del transporte	86
B. Novedades reglamentarias con respecto a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional y otras cuestiones ambientales.....	88
C. Otras novedades jurídicas y reglamentarias relativas al transporte	94
D. Estado de los convenios.....	102
E. Acuerdos internacionales de facilitación del comercio	102

6. EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN LOS PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO	117
A. Introducción	118
B. Lejanía de las redes mundiales de transporte marítimo	119
C. Servicios de transporte marítimo de los pequeños Estados insulares en desarrollo.....	120
D. Los costos del transporte en los pequeños Estados insulares en desarrollo	121
E. Conectividad del transporte marítimo de línea	123
F. Reducción del riesgo de desastres y adaptación al cambio climático.....	127
G. Perspectivas futuras	129

LISTA DE CUADROS, GRÁFICOS Y RECUADROS

Cuadros

1.1. Crecimiento de la producción mundial, 2011-2014 (variación porcentual anual).....	2
1.2. Crecimiento del volumen del comercio de mercancías, 2010-2013 (variación porcentual anual).....	4
1.3. Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indica (en millones de toneladas cargadas).....	5
1.4 a). Tráfico marítimo mundial en 2006-2013, por tipo de carga, grupos de países y regiones (en millones de toneladas).....	6
1.4 b). Tráfico marítimo mundial en 2006-2013, por tipo de carga, grupos de países y regiones (en porcentajes)	8
1.5. Principales productores y consumidores de petróleo y gas natural en 2013 (participación porcentual en el mercado mundial)	14
1.6. Algunos importantes graneles principales y acero: principales productores, usuarios, exportadores e importadores, 2013 (participación en el mercado, en porcentajes)	16
1.7. Estimación del tráfico de carga en las principales rutas del comercio contenedorizado Este-Oeste, 2009-2013 (en millones de TEU y variación porcentual anual).....	20
2.1. La flota mundial, por principales tipos de buques, 2013-2014 (cifras al comienzo de cada año, en miles de TPM; los porcentajes se muestran en cursiva)	31
2.2. Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipo de buque, al 1 de enero de 2014 (en porcentaje del total de buques y de TPM)	34
2.3. La propiedad de la flota mundial al 1 de enero de 2014 (en TPM)	36
2.4. Las 50 principales compañías de transporte de contenedores de línea, 1 de enero de 2014 (número de buques y capacidad total de transporte en servicio, en TEU, clasificadas por TEU).....	43
2.5. Los 35 pabellones de registro con las mayores flotas inscritas al 1 de enero de 2014 (en TPM)	46
2.6. Distribución de la capacidad en TPM de los tipos de buque, por grupos de países de registro, enero de 2014 (cifras de comienzo de año, en porcentajes de TPM; el crecimiento anual en puntos porcentuales se muestra en cursivas)	48

2.7.	Entregas de buques nuevos, según los principales tipos de buque y país de construcción, 2013 (en miles de TB)	49
2.8.	Ventas comunicadas de tonelaje para desguace, por tipos de buque y país de desguace, 2013 (en miles de TB)	49
3.1.	Mercados y precios de fletes de contenedores	56
3.2.	Tarifas de fletamento por tiempo de buques portacontenedores (en dólares por 14 toneladas TEU por día).....	59
3.3.	Índices para petroleros de Baltic Exchange.....	59
3.4.	Resumen del mercado de petroleros: tarifas al contado para el transporte de productos limpios y sucios del petróleo, 2010-2014 (Worldscale).....	60
3.5.	Algunas inversiones privadas recientes en el sector del transporte marítimo.....	66
4.1.	Tráfico portuario de contenedores en 80 países/economías en desarrollo y economías en transición en 2011, 2012 y 2013 (en TEU)	70
4.2.	Las 20 principales terminales de contenedores y su tráfico en 2011, 2012 y 2013 (en TEU y variación porcentual).....	73
4.3.	Los diez principales operadores mundiales de terminales, 2012 (en TEU y cuota de mercado).....	74
4.4.	Las principales terminales mundiales, 2013 (movimientos de contenedores por buque, por hora, para todos los tamaños de buques, y tráfico por puerto y por país).....	74
4.5.	Principales puertos del mundo, por productividad, 2013 (movimientos de contenedores por buque, por hora, para todos los tamaños de buques, y aumento porcentual)	75
4.6.	Tipos de contaminación producida en los puertos	80
5.	Estados contratantes en algunos convenios internacionales sobre el transporte marítimo al 30 de junio de 2014	103
6.	Despliegue de la flota de portacontenedores en algunos países insulares, mayo de 2014	124

Gráficos

1.1.	Índice de Producción Industrial de la OCDE e índices del PIB, el comercio de mercancías y el tráfico marítimo mundiales, 1975-2013 (1990 = 100).....	3
1.2.	Tráfico marítimo internacional en los años que se indica (en millones de toneladas cargadas)	10
1.3 a).	Comercio marítimo mundial, por grupos de países, 2013 (en porcentajes del tonelaje mundial).....	10
1.3 b).	Participación de los países en desarrollo en el comercio marítimo mundial, años indicados (en porcentajes del tonelaje mundial)	11
1.3 c).	Tráfico marítimo mundial, por regiones, 2013 (en porcentajes del tonelaje mundial).....	11
1.4.	El tráfico marítimo mundial en toneladas-milla de carga, por tipo de carga, 2000-2014 (en miles de millones de toneladas-milla)	13
1.5 a).	Comercio contenedorizado mundial, 1996-2014 (en millones de TEU y variación porcentual anual)	19
1.5 b).	Distribución del comercio contenedorizado mundial, por rutas, 2011-2014 (en millones de TEU).....	19
1.5 c).	Estimación del tráfico de carga en las principales rutas del comercio contenedorizado Este-Oeste, 1995-2013 (en millones de TEU)	21
2.1.	Crecimiento anual de la flota mundial, 2000-2013 (en porcentaje del TPM)	30

2.2.	Tamaño de la flota mundial, por principales tipos de buques, 1980-2014 (cifras al comienzo de cada año, en porcentaje del TPM)	31
2.3.	Tendencias de las entregas de buques portacontenedores con aparejo, 2005-2013 (nuevos buques portacontenedores con su propio aparejo para la manipulación de los contenedores, porcentaje del total de las entregas de portacontenedores)	32
2.4.	Propiedad de la flota mundial, por año de construcción (en TPM al 1 de enero de 2014).....	33
2.5.	Los 20 principales países propietarios de buques, propiedad efectiva, 1 de enero de 2014 (1.000 TPM, por país/economía de propiedad)	41
2.6.	Presencia de compañías de transporte marítimo de línea: número promedio de compañías por país y promedio de la capacidad de carga contenedorizada (TEU) por compañía y por país, 2004-2014	45
2.7.	Despliegue de flota por país: número total de buques y tamaño promedio (TEU) por buque, 2004-2014	46
2.8.	Pedidos mundiales, en tonelaje, 2000-2014 (en millones de TPM)	50
3.1.	Crecimiento de la demanda y la oferta en el transporte marítimo de contenedores, 2000-2014 (tasas anuales de crecimiento)	54
3.2.	Nuevo Índice ConTex, 2008-2014	57
3.3.	Índice de carga seca a granel de Baltic Exchange, 2012-2014 (año de base del índice 1985 = 1.000 puntos)	62
3.4.	Ingresos diarios de los buques graneleros, 2008-2014 (en dólares por día)	64
5.	Número de órganos nacionales de facilitación del comercio existentes (año de creación)	104
6.1.	Corrientes interregionales de contenedores, 2011	118
6.2.	Principal ruta de navegación Este-Oeste y ubicación de los mayores puertos de contenedores.....	119
6.3.	Los gastos en transporte internacional como porcentaje del valor de las importaciones, promedio 2004-2013.....	122
6.4.	Índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular, algunos PEID del Caribe, 2004-2014	125
6.5.	Índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular, algunos PEID del océano Índico, 2004-2014.....	125
6.6.	Índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular, algunos PEID y otras economías insulares del océano Pacífico, 2004-2014	126

Recuadros

5.1.	Estado actual de la serie de normas ISO 28000	99
5.2.	Tipos de órganos nacionales de facilitación del comercio	106

SIGLAS

ASEAN	Asociación de Naciones del Asia Sudoriental
bpd	barriles por día
Convenio BWM	Convenio Internacional para el control y gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques
CBP	Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos
Código III	Código de aplicación de los instrumentos de la OMI
CO ₂	dióxido de carbono
C-TPAT	Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo de los Estados Unidos
DIS	Registro Internacional Marítimo Danés
ECA	zonas de control de las emisiones
EEDI	Índice de Eficiencia Energética de Proyecto
FEU	unidad equivalente de 40 pies
GEI	gas de efecto invernadero
GESAMP-BWWG	Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la contaminación del mar
GLP	gas licuado del petróleo
GNL	gas natural licuado
IAPP	Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (OMI)
IFPAD	instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga
ISO	Organización Internacional de Normalización
JOC	Journal of Commerce
LSCI	Índice de conectividad del transporte marítimo de línea (UNCTAD)
MARPOL	Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques
MEPC	Comité de Protección del Medio Marino (OMI)
MLC	Convenio sobre el trabajo marítimo
MSC	Mediterranean Shipping Company
NIS	Registro Internacional Noruego de Buques
NO _x	óxidos de nitrógeno
OCDE	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
OEA	Operadores Económicos Autorizados
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OMA	Organización Mundial de Aduanas
OMC	Organización Mundial del Comercio
OMI	Organización Marítima Internacional
OTAN	Organización del Tratado del Atlántico Norte
PEID	pequeños Estados insulares en desarrollo
PIB	producto interior bruto
PMA	país menos adelantado
ppm	partes por millón
PPPA	personal privado de protección armada
SAFE	Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global
SOLAS	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar
SO _x	óxidos de azufre
TB	tonelada bruta
TEU	unidad equivalente de 20 pies
TPM	tonelada de peso muerto
VLCC	<i>very large crude carrier</i> , petroleros muy grandes
WS	Worldscale

NOTAS EXPLICATIVAS

- *El Transporte Marítimo 2014* abarca datos y acontecimientos desde enero de 2013 hasta junio de 2014. Cuando resultó posible, no se escatimaron esfuerzos por consignar datos más recientes.
 - La palabra “dólares” denota dólares de los Estados Unidos de América, a menos que se indique otra cosa.
 - Por “tonelada” se entiende tonelada métrica (1.000 kg) y por “milla” se entiende milla náutica, a menos que se indique otra cosa.
 - Como a veces se redondean las cifras, los porcentajes y datos parciales presentados en los cuadros no siempre suman el total correspondiente.
 - n.d. No disponible
 - Una raya (-) indica que la cantidad es nula.
 - Cuando en los cuadros y en el texto se hace referencia a “países” y “economías”, esos términos se aplican a países, territorios o zonas, según el caso.
 - La presente edición de *El Transporte Marítimo* no incluye anexos estadísticos impresos. En cambio, la UNCTAD ha ampliado la información de datos estadísticos en línea por medio de los siguientes enlaces:
 - Comercio marítimo: <http://stats.unctad.org/seabornetrade>
 - Flota mercante, por pabellón de registro: <http://stats.unctad.org/fleet>
 - Flota mercante, por país/economía de propiedad: <http://stats.unctad.org/fleetownership>
 - Índice de conectividad del transporte marítimo de línea: <http://stats.unctad.org/lsci>
 - Tráfico portuario contenedorizado: <http://stats.unctad.org/teu>
 - Base de datos relativos a los comités de facilitación del comercio, <http://unctad.org/TFC>
-

Clasificación de los buques utilizada en *El Transporte Marítimo*

Grupo	Buques comprendidos en esas categorías
Petroleros	Petroleros
Graneleros	Graneleros, buques de carga combinada
Cargueros	Buques multipropósito y especializados, buques de transbordo rodado, buques de carga general
Buques portacontenedores	Totalmente celulares
Otros buques	Cargueros de gas licuado de petróleo, cargueros de gas natural licuado, buques tanque para productos químicos (quimiqueros), buques tanque especializados, buques frigoríficos, buques de suministro de plataformas de extracción, remolcadores, dragas, cruceros, transbordadores y otros buques que no son de carga
Total de todos los buques	Comprende todos los tipos de buques antes mencionados

Grupos de buques por tamaño aproximado a que se hace referencia en esta publicación, con arreglo a la terminología generalmente usada en *El Transporte Marítimo*

Petroleros para el transporte de crudos

Petroleros muy grandes (VLCC)	200.000 TPM* o más
Suezmax	120.000 a 200.000 TPM
Aframax	80.000 a 119.999 TPM
Panamax	60.000 a 79.999 TPM

Graneleros de carga seca y mineraleros

Capesize	100.000 TPM o más
Panamax	60.000 a 99.999 TPM
Handymax	40.000 a 59.999 TPM
Handysize	10.000 a 39.999 TPM

Portacontenedores

Post-panamax	manga > 32,3 m
Panamax	manga < 32,3 m

Fuente: Clarkson Research Services.

Nota: A menos que se indique otra cosa, los buques a que se hace referencia en *El Transporte Marítimo* son todos los buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas brutas (TB), excluidos los buques que navegan en aguas interiores, los buques de pesca, los buques militares, los yates, las plataformas marítimas fijas y móviles, y las gabarras de suministro (pero no las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga, y las dragas).

* TPM, toneladas de peso muerto.

RESUMEN

El tráfico marítimo mundial aumentó un 3,8% en 2013

El crecimiento económico mundial decayó en 2013 debido a que la actividad económica en las regiones en desarrollo sufrió retrocesos y la situación en las economías avanzadas solo mejoró ligeramente. Como reflejo de un crecimiento difícil de la economía mundial (el 2,3% de crecimiento del producto interno bruto (PIB) mundial), el volumen del comercio mundial de mercancías se incrementó, aunque a la moderada tasa del 2,2%. Al mismo tiempo, el crecimiento del tráfico marítimo mundial se desaceleró y tuvo un promedio del 3,8%, con un volumen total de casi 9.600 millones de toneladas. En consonancia con las tendencias recientes, gran parte de la expansión fue impulsada por el crecimiento de las corrientes de carga seca, en particular las mercancías a granel, que aumentaron un 5,5%. La carga seca, incluidas las cinco principales mercancías a granel (mineral de hierro, carbón, cereales, bauxita y alúmina), el fosfato de roca, los graneles secundarios (productos forestales y similares), el comercio en contenedores y la carga general/fraccionada representaron la mayor proporción (70,2%). El tráfico de buques tanque (petróleo crudo, derivados del petróleo y gas) representó el 29,8% restante.

Las perspectivas de la economía mundial, el comercio y el transporte marítimo parecen estar mejorando, aunque siguieron existiendo diversos riesgos, principalmente de tendencias a la baja. Estos riesgos incluyen, en particular, la frágil recuperación de las economías desarrolladas, las dificultades que obstaculizan el crecimiento en las grandes economías emergentes y las tensiones geopolíticas, que pueden aumentar. Estos riesgos podrían apartar la economía mundial de la senda del crecimiento positivo. Por otra parte, las perspectivas de crecimiento incluyen el fortalecimiento de la recuperación económica de las economías avanzadas, las promesas del Grupo de los Veinte en la cumbre celebrada en febrero de 2014, de adoptar medidas para estimular el crecimiento mundial, los posibles beneficios derivados del incremento de iniciativas y acuerdos comerciales, la profundización de las relaciones Sur-Sur en materia de comercio e inversión, el aumento del comercio horizontal, la creciente demanda de bienes de consumo, especialmente en

Asia Occidental y África, y el crecimiento de las exportaciones de minerales y de productos basados en recursos naturales.

Los armadores se establecen cada vez más en terceros países

Tras un crecimiento anual del 4,1% en 2013, la flota mundial alcanzó un total de 1.690 millones de TPM en enero de 2014. Los graneleros representaban el 42,9% del tonelaje total, seguidos por los petroleros (28,5%) y los portacontenedores (12,8%). El crecimiento anual de 2013 fue inferior al registrado durante cualquiera de los últimos diez años y la tendencia, a principios de 2014, sugiere una tasa de crecimiento aún más baja para el año en curso. La desaceleración refleja el cambio de ciclo más prolongado de la construcción naval, que había alcanzado un máximo histórico en 2012.

En lo que respecta a los futuros pedidos de buques, durante 2013 y por primera vez desde la crisis económica y financiera, la cartera de pedidos interrumpió su tendencia decreciente y aumentó ligeramente para la mayoría de los tipos de buques. Después de la importante disminución anterior, se necesitará tiempo para que los nuevos pedidos de buques den lugar al comienzo de un nuevo ciclo de construcción naval.

En 2014, las principales flotas según el pabellón de matrícula son las de Panamá, seguido por Liberia, las Islas Marshall, Hong Kong (China) y Singapur. En conjunto, estos cinco registros más prominentes representaron el 56,5% del tonelaje mundial.

En cuanto a la propiedad de la flota, este número de *El Transporte Marítimo* presenta un novedoso análisis y una distinción entre el concepto de “nacionalidad del propietario efectivo” y la “ubicación de la propiedad efectiva”. Esta última expresión se refiere a la ubicación de la empresa de referencia principal, esto es, el país en el que está ubicada la empresa que tiene la principal responsabilidad comercial por el buque, mientras que la “nacionalidad del propietario efectivo” se refiere a la nacionalidad del propietario del buque, con independencia de la ubicación. Así como hoy en día la mayoría de los buques enarbolan el pabellón de un país diferente al de la nacionalidad del propietario,

los propietarios están ubicando cada vez más sus empresas en terceros países, añadiendo una posible tercera dimensión a la “nacionalidad” de un buque.

Los fletes han seguido siendo bajos y volátiles

El año 2013 se caracterizó otra vez por un mercado de fletes poco alentador y volátil: todos los segmentos del transporte marítimo se vieron afectados considerablemente, y los fletes en los mercados de carga seca y de los buques tanque llegaron en 2013 al mínimo de diez años; se registraron bajos niveles similares en el mercado de transporte marítimo de línea regular. Las causas generales de la baja de los fletes fueron principalmente el bajo nivel del desarrollo económico mundial, una demanda débil o vacilante y la persistencia del exceso de capacidad de suministro en los mercados del transporte marítimo mundial.

Las inversiones de capital privado continuaron desempeñando un papel clave en el sector del transporte marítimo, ya que la financiación bancaria tradicional siguió siendo muy limitada y solo disponible para unas pocas transacciones sólidas. En el año 2013, como en los años anteriores, fue importante la participación de los inversores institucionales (como los inversores privados y los fondos especulativos) en el sector del transporte marítimo. En los últimos años, los fondos de capital privado han prestado especial atención al sector del transporte marítimo, aprovechando la oportunidad que les ofrecían las difíciles condiciones del mercado de crédito y la inversión en empresas de transporte marítimo y la adquisición de buques, que, desde la crisis económica mundial, han llegado a un nivel de precios históricamente bajo: el valor de un buque se redujo hasta un 71% en cinco años. Desde la perspectiva de estos fondos, el principal objetivo general de la inversión en el sector del transporte marítimo consiste en vender o en hacer valer sus inversiones una vez que el mercado se recupere.

El tráfico portuario mundial de contenedores superó en 2013 los 650 millones de unidades equivalentes de 20 pies

Se estima que el tráfico portuario mundial de contenedores creció en 2013 un 5,1%, hasta llegar a 651,1 millones de unidades equivalentes de 20 pies (TEU).

Este aumento fue similar a un aumento registrado en 2012. La proporción del movimiento de los puertos de contenedores en los países en desarrollo se incrementó en 2013 en un porcentaje estimado en un 7,2%, superior al incremento del 5,2% estimado para el año anterior. Los puertos de Asia siguen dominando en cuanto a tráfico portuario y en materia de eficiencia de las terminales.

A pesar del crecimiento relativamente débil de los volúmenes del tráfico portuario, en comparación con la tendencia anterior a la crisis económica, el sector de operadores de terminales es muy activo. Varios operadores de terminales en todo el mundo han vendido una parte de sus participaciones con el propósito de simplificar y concentrar sus operaciones. Los operadores de terminales estrechamente vinculados a compañías de transporte marítimo han vendido terminales, mientras que los operadores de terminales mundiales tradicionales, como DP World y Stevedoring Services of America, han tratado de fortalecer su posición, centrándose en las inversiones.

Novedades legales y de reglamentación

Entre otros asuntos importantes figura la entrada en vigor, en 2015, del Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, de 2007, así como una serie de reglamentaciones relativas a cuestiones ambientales y asuntos conexos, y a la seguridad marítima y de la cadena de suministro.

Así, para apoyar aún más la aplicación de un conjunto de medidas técnicas y operacionales destinadas a aumentar la eficiencia energética y reducir las emisiones de gas de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte marítimo internacional, en abril de 2014 se adoptaron en la Organización Marítima Internacional (OMI) directrices y enmiendas adicionales. También prosiguió la labor de formulación de normas para reducir las emisiones de otras sustancias tóxicas que se generan al quemar combustibles del petróleo, en particular los óxidos de azufre (SOx) y los óxidos de nitrógeno (NOx), que contribuyen considerablemente a la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. También se han logrado progresos con respecto a las disposiciones ambientales y de otra índole del proyecto de Código Polar.

Se siguieron alcanzando progresos en lo tocante a la aplicación del marco y de los programas existentes

en la esfera de la seguridad marítima y de la cadena de suministro. En cuanto a la piratería marítima, vale la pena señalar que la tendencia a la baja de los incidentes de piratería marítima continuó frente a las costas de Somalia, el golfo de Adén y el océano Índico occidental. Sin embargo, la situación en el golfo de Guinea del África Occidental siguió siendo grave. En un informe analítico sustantivo, compuesto por dos partes, sobre los asuntos relativos a la piratería marítima, publicado por la UNCTAD, se destacan algunas de las tendencias, los costos y las repercusiones de la piratería para el comercio, y se hace un balance de las iniciativas reglamentarias y de otra índole adoptadas por la comunidad internacional con el objeto de luchar contra este problema.

En cuanto a los acuerdos internacionales sobre la facilitación del comercio, el Acuerdo sobre la Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) incluye la obligación de que los miembros de la OMC tengan un comité nacional de facilitación del comercio. Esto se considera necesario para la aplicación de muchas medidas de facilitación del comercio, especialmente si involucran a varias instituciones públicas y partes interesadas del sector privado.

Los pequeños Estados insulares en desarrollo

En el capítulo especial de este año se examinan las dificultades que afrontan los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) como resultado de su pequeño tamaño, la lejanía y la vulnerabilidad ante los riesgos naturales y los impactos del cambio climático.

Los pequeños Estados insulares en desarrollo son pequeños en su superficie, su población y su economía. La pequeñez es uno de los factores que contribuye a la vulnerabilidad de los PEID. Esto muy a menudo entraña un mercado interno pequeño y una base de

recursos restringida para oportunidades de exportación, con una limitada producción agrícola, mineral o manufacturera, lo que genera una elevada proporción de las importaciones en el PIB, aunque los volúmenes son pequeños. La insularidad, cuando se combina con la lejanía, supone rutas de transporte largas e indirectas, con volúmenes de importación y exportación relativamente bajos y desequilibrados, factores que tienen efectos importantes en los costos de transporte que debe sufragar el comercio de los PEID. Por ser pequeñas economías abiertas, los PEID también son vulnerables ante las crisis económicas y financieras mundiales. Por último, muchos PEID también están ubicados de forma desfavorable en relación con los sistemas climáticos globales y en zonas propensas a sufrir desastres naturales, incluidos los impactos previsible del cambio climático.

Los servicios de transporte marítimo que conectan los PEID con las redes comerciales mundiales hacen frente a graves problemas estructurales, operacionales y de desarrollo. La principal ruta Este-Oeste en todo el mundo, por la que circula el 85% del flujo mundial de contenedores, donde se logra la mayor parte de las economías de escala y donde funcionan los servicios de transporte marítimo de mayor calidad, circunnavega el planeta y no entra en el hemisferio sur, donde se encuentran la mayoría de los PEID. La lejanía de las principales rutas del comercio mundial constituye una gran desventaja en materia de costo y de tiempo, y también en lo que respecta a la calidad y la frecuencia de los servicios para acceder a los mercados internacionales. Además, las infraestructuras de servicios de transporte de los PEID corren un alto riesgo de interrupción en su funcionamiento, lo que constituye un factor adicional de incertidumbre y de costos asociados, debido a los frecuentes fenómenos climáticos perturbadores, que tienen importantes efectos en cuanto a la fiabilidad de los servicios de transporte y logística.





1



LA EVOLUCIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL

El crecimiento económico mundial decayó en 2013 debido a que la actividad económica en las regiones en desarrollo sufrió retrocesos y la situación en las economías avanzadas solo mejoró ligeramente. Como reflejo de un crecimiento difícil en la economía mundial (el 2,3% de crecimiento del producto interno bruto (PIB) mundial), el volumen del comercio mundial de mercancías se incrementó, aunque a la moderada tasa del 2,2%. Al mismo tiempo, el crecimiento del tráfico marítimo mundial se desaceleró y tuvo un promedio del 3,8%, con un volumen total de casi 9.600 millones de toneladas. En consonancia con las tendencias recientes, gran parte de la expansión fue impulsada por el crecimiento de las corrientes de carga seca, en particular las mercancías a granel, que aumentaron un 5,5%. La carga seca, incluidas a) las cinco principales mercancías a granel (mineral de hierro, carbón, cereales, bauxita y alúmina, y el fosfato de roca), b) los graneles secundarios (productos forestales y similares), c) el comercio en contenedores y d) la carga general/fraccionada representaron la mayor proporción (70,2%). El tráfico de buques tanque (petróleo crudo, derivados del petróleo y gas) representó el 29,8% restante.

Las perspectivas de la economía mundial, el comercio y el transporte marítimo parecen estar mejorando, aunque siguieron existiendo diversos riesgos, principalmente de tendencias a la baja. Estos riesgos incluyen, en particular, la frágil recuperación de las economías desarrolladas, las dificultades que obstaculizan el crecimiento en las grandes economías emergentes y las tensiones geopolíticas, que pueden aumentar. Estos riesgos podrían apartar la economía mundial de la senda del crecimiento positivo. Por otra parte, las perspectivas de crecimiento incluyen el fortalecimiento de la recuperación económica de las economías avanzadas, las promesas del Grupo de los Veinte en la cumbre celebrada en febrero de 2014, de adoptar medidas para estimular el crecimiento mundial, los posibles beneficios derivados del incremento de iniciativas y acuerdos comerciales, la profundización de las relaciones Sur-Sur en materia de comercio e inversión, el aumento del comercio horizontal, la creciente demanda de bienes de consumo, especialmente en Asia Occidental y África, y el crecimiento de las exportaciones de minerales y de productos basados en recursos naturales.

Este capítulo abarca la evolución entre enero de 2013 y junio de 2014. En la sección A se pasa revista al funcionamiento de la economía mundial y al comercio mundial de mercancías. En la sección B se examina la evolución del volumen del comercio marítimo internacional, incluso por segmentos del mercado. En la sección C se consideran las perspectivas futuras.

A. SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA MUNDIAL

1. Crecimiento económico mundial

El crecimiento económico mundial no tuvo resultados satisfactorios en 2013; la situación de las economías desarrolladas mejoró ligeramente, y en las regiones en desarrollo se registró una serie de reveses que limitaron la actividad económica. El PIB mundial aumentó un 2,3% en 2013, la misma tasa que el año anterior. Los resultados en las principales agrupaciones de países fueron desiguales. El crecimiento del PIB de las economías desarrolladas se aceleró hasta el 1,3% en comparación con 2012, y se desaceleró en las economías en desarrollo y las economías en transición (cuadro 1.1).

Como reflejo de los fuertes vínculos existentes entre el crecimiento económico y la actividad industrial, la producción industrial mejoró ligeramente en las economías desarrolladas, como lo demuestra el índice calculado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) (gráfico 1.1), que aumentó de 103,9 en 2012 a 104,8 en 2013 (OCDE, 2014). Por otra parte, la producción industrial del Brasil, por ejemplo, solo creció marginalmente, y se mantuvo prácticamente invariable en la India y la Federación de Rusia (OCDE, 2014), y se contrajo en la República de Corea (Clarkson Research Services, 2014a). En 2013, el crecimiento de la producción industrial de China se desaceleró hasta el 9,7%, por debajo del 10% registrado en 2012 y el 13,7% en 2011 (Clarkson Research Services, 2014a). Estas tendencias ponen de manifiesto una cierta redistribución del

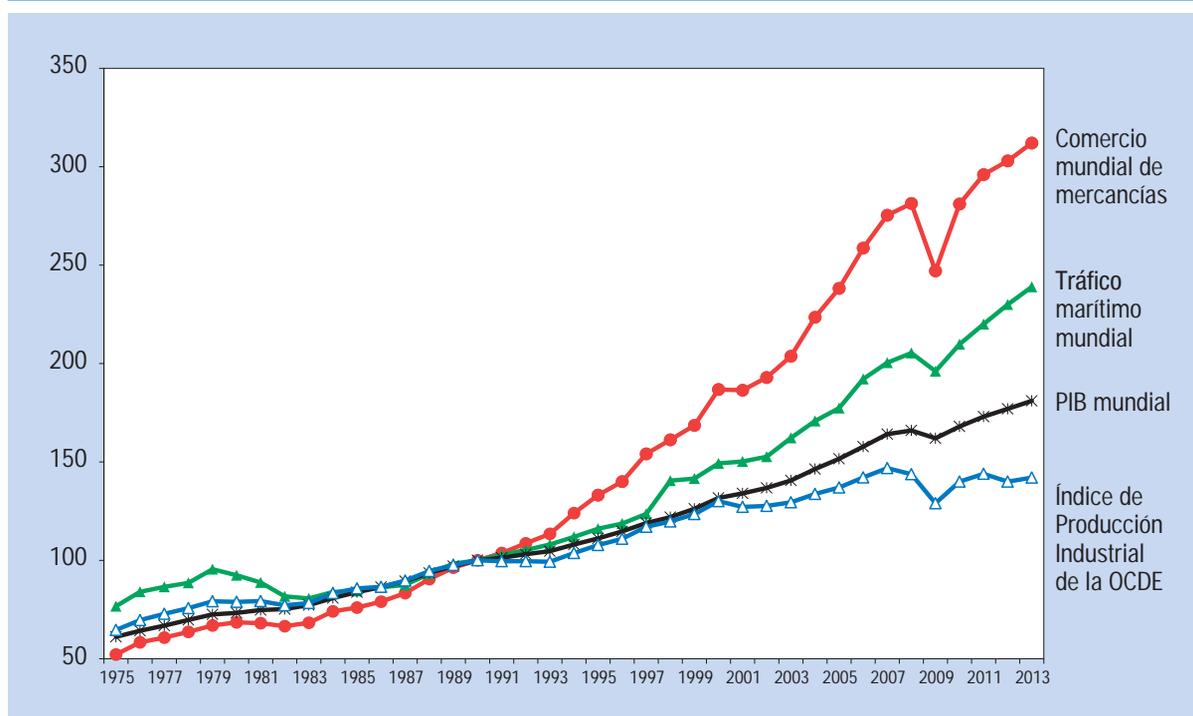
Cuadro 1.1. Crecimiento de la producción mundial, 2011-2014 (variación porcentual anual)

Región/país	2011	2012	2013	2014 ^a
MUNDO	2,8	2,3	2,3	2,7
Economías desarrolladas	1,4	1,1	1,3	1,8
de las cuales:				
Unión Europea 28	1,7	-0,3	0,1	1,6
de los cuales:				
Alemania	3,3	0,7	0,4	1,9
Francia	2,0	0,0	0,2	0,7
Italia	0,4	-2,4	-1,9	0,1
Reino Unido	1,1	0,3	1,7	3,1
Japón	-0,6	1,4	1,6	1,4
Estados Unidos	1,6	2,3	2,2	2,1
Economías en desarrollo	6,0	4,7	4,6	4,7
de las cuales:				
África	0,9	5,3	3,5	3,9
Sudáfrica	3,6	2,5	1,9	1,8
Asia	7,2	5,2	5,3	5,6
China	9,3	7,7	7,7	7,5
India	7,9	4,9	4,7	5,6
Asia Occidental	7,4	3,8	3,8	4,0
Países en desarrollo de América	4,3	3,0	2,6	1,9
Brasil	2,7	1,0	2,5	1,3
Países menos adelantados	3,6	4,9	5,4	5,7
Economías en transición	4,7	3,3	2,0	1,3
de las cuales:				
Federación de Rusia	4,3	3,4	1,3	0,5

Fuente: UNCTAD, *Informe sobre el Comercio y el Desarrollo*, 2014.

^a Previsiones.

Gráfico 1.1. Índice de Producción Industrial de la OCDE e índices del PIB, el comercio de mercancías y el tráfico marítimo mundiales, 1975-2013 (1990 = 100)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de la OCDE, *Main Economic Indicators*, junio de 2014; UNCTAD, *Informe sobre el Comercio y el Desarrollo*, 2014; UNCTAD; *El Transporte Marítimo*, varias ediciones; OMC, cuadros del apéndice, A1a; comunicado de prensa 721 de la OMC, publicado el 14 de abril de 2014, con el título "El comercio mundial en 2013 y las perspectivas para 2014".

crecimiento económico, de los países en desarrollo a las economías avanzadas.

El crecimiento del PIB en los Estados Unidos de América se redujo del 2,3% en 2012 al 2,2% en 2013, mientras que Europa parece estar saliendo de la larga recesión, ya que el crecimiento en la Unión Europea ha mejorado ligeramente (0,1% en 2013, en comparación con -0,3% en 2012). El crecimiento económico del Japón siguió siendo positivo y se amplió a un ritmo más rápido que en 2012 (1,6%), lo que refleja, en particular, el efecto de estímulo de las políticas monetarias aplicadas.

Los países en desarrollo —el catalizador del crecimiento mundial en los últimos años— se han enfrentado a dificultades derivadas de algunos problemas internos y de condiciones externas desfavorables, en particular una menor confianza de los inversores, una relativa ralentización del crecimiento en China, y perturbaciones en el sector financiero. Si bien el crecimiento del PIB de China tuvo un promedio del 7,7%, en comparación con el 9,3% de 2011 y el 7,7% de 2012, el crecimiento de la India

se desaceleró hasta un 4,7%, por debajo del 7,9% en 2011 y el 4,9% en 2012. La inestabilidad política continuó socavando las perspectivas económicas en Asia Occidental, donde el PIB aumentó un 3,8%, la misma tasa que en 2012. El crecimiento en los países en desarrollo de América también se desaceleró hasta el 2,6% en 2013, por debajo del 3% registrado en el año anterior. Impulsado principalmente por las necesidades de consumo de una creciente población de clase media y por importantes inversiones en las industrias extractivas, el crecimiento del PIB de África se incrementó un 3,5%, aunque fue una tasa inferior a la de 2012. En la región africana, los resultados fueron desiguales, con un crecimiento en África septentrional frenado por la inestabilidad política, mientras que el crecimiento en Sudáfrica se desaceleró, en parte como resultado de las huelgas en los sectores de la minería y de la industria manufacturera. El crecimiento en las economías en transición se vio especialmente afectado por la rápida desaceleración del aumento del PIB en la Federación de Rusia (el 1,3% en 2013, por debajo del 3,4% registrado en 2012).

El crecimiento del PIB, el comercio de mercancías y el tráfico marítimo están interrelacionados y siguen moviéndose al mismo ritmo (gráfico 1.1). Por lo general, el comercio puede crecer más rápidamente o más lentamente que el PIB, si bien desde la década de 1990 ha tendido a crecer aproximadamente el doble de rápido (OMC, 2014a). Dado que el comercio de mercancías se expandió a casi la misma tasa que el PIB, se está cuestionando la validez de la relación histórica establecida entre el PIB y el comercio.

2. El comercio mundial de mercancías

El volumen del comercio mundial de mercancías (esto es, el comercio en términos de valor, pero ajustado para tener en cuenta la inflación y la fluctuación de los tipos de cambio) se amplió un 2,2% en 2013, por debajo del 2,3% registrado en 2012. Limitada por una falta de crecimiento en la economía mundial, esta tasa sigue siendo moderada según los registros históricos, en comparación con los niveles anteriores a 2009 (cuadro 1.2).

En 2013, las economías desarrolladas registraron una demanda negativa de las importaciones, mientras que las economías en desarrollo aumentaron su demanda de importaciones un 5,5%. Asia fue la región de más rápido crecimiento de las importaciones (6,1%), liderada por China (8,8%) y Asia Occidental (8,6%). Las siguientes regiones de crecimiento más rápido fueron África (5,6%) y los países en desarrollo de América

(2,4%). El crecimiento de la demanda de importaciones en las economías en transición se desaceleró rápidamente hasta el 2,7%, por debajo del 5% registrado en 2012.

Todas las principales agrupaciones de países registraron un crecimiento positivo de las exportaciones en 2013 (1,3% en las economías desarrolladas, 5,1% en las economías en desarrollo y 1% en las economías en transición). Impulsadas, respectivamente, por el crecimiento de las exportaciones, del 7,6% en la India y del 4,8% en China, las exportaciones de Asia crecieron más rápidamente que las de cualquier otra región exportadora (4,3%). Los siguientes mejores resultados correspondieron a los Estados Unidos (2,6%), los países en desarrollo de América (1,5%), la Unión Europea (1,4%) y las economías en transición (1%). Las exportaciones, tanto de África como del Japón, se redujeron un 1,8%, debido, en el caso de África, al descenso de los volúmenes de exportación de petróleo de Argelia, Libia y Nigeria.

B. EL TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

1. Tendencias generales del comercio marítimo

Los resultados del comercio marítimo mundial en 2013 fueron configurados por diversas tendencias, entre ellas un crecimiento más equilibrado de

Cuadro 1.2. Crecimiento del volumen del comercio de mercancías, 2010-2013 (variación porcentual anual)

Exportaciones				Países/regiones	Importaciones			
2010	2011	2012	2013		2010	2011	2012	2013
13,9	5,5	2,3	2,2	MUNDO	13,8	5,4	2,1	2,1
12,9	4,9	0,5	1,3	Economías desarrolladas	10,8	3,4	-0,4	-0,4
de las cuales:								
11,6	5,5	-0,1	1,4	Unión Europea 28	9,4	2,8	-2,5	-1,2
27,5	-0,6	-1,0	-1,8	Japón	10,1	4,2	3,8	0,5
15,4	7,2	4,0	2,6	Estados Unidos	14,8	3,8	2,8	0,9
16,0	6,7	4,6	5,1	Economías en desarrollo	18,5	7,7	5,3	5,5
de las cuales								
10,3	-6,8	7,8	-1,8	África	6,5	3,9	11,8	5,6
8,1	5,1	3,1	1,5	Países en desarrollo de América	22,3	11,3	3,1	2,4
18,2	8,5	4,5	4,3	Asia	19,3	7,3	5,1	6,1
de los cuales:								
29,5	13,4	7,4	4,8	China	25,0	10,7	6,1	8,8
14,0	15,0	-1,8	7,6	India	13,8	9,7	5,5	0,1
4,2	9,1	9,8	2,2	Asia Occidental	8,6	8,2	8,7	8,6
11,4	4,1	1,3	1,0	Economías en transición	17,6	16,8	5,0	2,7

Fuente: UNCTAD, *Informe sobre el Comercio y el Desarrollo*, 2014, 1.2.

Nota: Los datos sobre el volumen del comercio se obtienen a partir de los valores del comercio internacional de mercancías deflacionados por los índices de valores unitarios de la UNCTAD.

la demanda (comercio), un persistente exceso de oferta en la flota mundial, en los diversos segmentos de mercado (véase un examen más detallado en el capítulo 2), niveles de precios relativamente elevados del combustible para buques, así como un uso más amplio de la navegación lenta, especialmente en el sector de los portacontenedores. Los volúmenes se ampliaron a una tasa más lenta, del 3,8%, llevando el total a cerca de 9.600 millones de toneladas. De estos envíos, la carga seca (productos básicos secos principales y secundarios transportados a granel, carga general, carga fraccionada y comercio contenedorizado) representó la mayor proporción (70,2%), seguida por el tráfico de buques tanque (petróleo crudo, derivados del petróleo y gas), que tuvo una proporción del 29,8% (cuadros 1.3 y 1.4, y gráfico 1.2). Gran parte de la expansión registrada en 2013 continuó siendo impulsada por el crecimiento de los flujos de carga seca, que crecieron un 5,5% hasta llegar a 6.700 millones de toneladas.

En 2013, los graneles principales siguieron siendo el componente principal del comercio de carga seca; los cinco principales productos básicos a granel (mineral de hierro, carbón, cereales, bauxita y alúmina, y fosfato de roca) representaron el 44,2% (2.920 millones

de toneladas) del volumen total de carga seca, y los graneles secundarios (productos forestales y similares) representaron el 21% (1.400 millones de toneladas) (Clarkson Research Services, 2014a). El comercio contenedorizado (1.500 millones de toneladas) y la carga general/fraccionada (834,9 millones de toneladas) representaron la proporción restante (el 35,4%, equivalente a alrededor de 2.400 millones de toneladas) (Clarkson Research Services, 2014a). Los cinco graneles principales son los que tuvieron un aumento más rápido, a una tasa del 6,5%, seguidos de la carga general/fraccionada (4,7%), el comercio contenedorizado (4,6%) y los graneles secundarios (3,9%) (Clarkson Research Services, 2014a). El aumento del tráfico en buques tanque indica tendencias divergentes, ya que los envíos de petróleo crudo disminuyeron (-1,7%), mientras que los volúmenes de derivados del petróleo aumentaron (3,2%) y el comercio del gas permaneció sin variaciones.

Los envíos de mineral de hierro y carbón, impulsados por la fuerte demanda de importaciones de Asia, en particular China y la India, siguen sosteniendo el comercio de los graneles secos más importantes. Los envíos de mineral de hierro se incrementaron un 7,1% y el comercio del carbón aumentó un 5% en

Cuadro 1.3. Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indica (en millones de toneladas cargadas)

<i>Año</i>	<i>Petróleo y gas</i>	<i>Graneles principales^a</i>	<i>Otra carga seca</i>	<i>Total (todas las mercancías)</i>
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 794	2 486	3 505	8 784
2012	2 841	2 742	3 614	9 197
2013	2 844	2 920	3 784	9 548

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por los países informantes en publicaciones de sus respectivos gobiernos y en sitios web del sector portuario, y otras fuentes especializadas. Los datos han sido revisados y actualizados para dar cabida a mejoras en la presentación de los informes, con inclusión de cifras más recientes y una información mayor con respecto al desglose por tipo de carga. Las cifras relativas a 2013 se han calculado sobre la base de datos preliminares o de los datos disponibles sobre el año más reciente.

^a Mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita/alúmina y fosfato de roca. Los datos de 2006 y años sucesivos se basan en varios números de *Dry Bulk Trade Outlook*, publicado por Clarkson Research Services.

2013 (Clarkson Research Services, 2014a). China representó más de dos tercios y más de un quinto, respectivamente, del comercio mundial de mineral de hierro y de carbón (Clarkson Research Services, varios números). A pesar de una relativa desaceleración de la expansión económica de China y de los esfuerzos realizados por este país para pasar de un crecimiento impulsado por las inversiones a un crecimiento impulsado por el consumo, lo que requiere menos comercio de materias primas, la actual urbanización, las crecientes necesidades de desarrollo de infraestructuras, incluido el transporte, así como las enormes necesidades de energía de China siguen impulsando la demanda de mineral de hierro y carbón. Los precios

internacionales más competitivos del mineral de hierro y del carbón y la necesidad de acumular existencias son también importantes factores que contribuyen a determinar los volúmenes comerciales de China.

El crecimiento del comercio contenedorizado se aceleró en 2013, con una ampliación del 4,6%, lo que refleja en particular el aumento de la demanda de importaciones de Europa y los Estados Unidos (Clarkson Research Services, 2014b). La caída de los volúmenes de petróleo crudo refleja, entre otras cosas, el efecto amortiguador sobre la demanda de la debilidad general de la situación económica y los niveles relativamente altos de los precios del petróleo, así como el incremento de las obligaciones de proteger el medio

Cuadro 1.4 a). Tráfico marítimo mundial en 2006-2013, por tipo de carga, grupos de países y regiones (en millones de toneladas)

Grupo de países	Año	Productos cargados				Productos descargados			
		Total	Crudos	Derivados del petróleo y gas	Carga seca	Total	Crudos	Derivados del petróleo y gas	Carga seca
<i>En millones de toneladas</i>									
Mundo	2006	7 700,3	1 783,4	914,8	5 002,1	7 878,3	1 931,2	893,7	5 053,4
	2007	8 037,7	1 813,4	933,5	5 287,1	8 140,2	1 995,7	903,8	5 240,8
	2008	8 229,5	1 785,2	957,0	5 487,2	8 286,3	1 942,3	934,9	5 409,2
	2009	7 858,0	1 710,5	931,1	5 216,4	7 832,0	1 874,1	921,3	5 036,6
	2010	8 408,9	1 787,7	983,8	5 637,5	8 443,8	1 933,2	979,2	5 531,4
	2011	8 784,3	1 759,5	1 034,2	5 990,5	8 797,7	1 896,5	1 037,7	5 863,5
	2012	9 196,7	1 785,7	1 055,0	6 356,0	9 188,5	1 929,5	1 055,1	6 203,8
	2013	9 548,2	1 755,3	1 088,5	6 704,4	9 505,1	1 889,5	1 090,6	6 524,9
Economías desarrolladas	2006	2 460,5	132,9	336,4	1 991,3	4 164,7	1 282,0	535,5	2 347,2
	2007	2 608,9	135,1	363,0	2 110,8	3 990,5	1 246,0	524,0	2 220,5
	2008	2 715,4	129,0	405,3	2 181,1	4 007,9	1 251,1	523,8	2 233,0
	2009	2 554,3	115,0	383,8	2 055,5	3 374,4	1 125,3	529,9	1 719,2
	2010	2 865,4	135,9	422,3	2 307,3	3 604,5	1 165,4	522,6	1 916,5
	2011	2 982,5	117,5	451,9	2 413,1	3 632,3	1 085,6	581,3	1 965,4
	2012	3 122,9	125,2	459,7	2 538,0	3 700,2	1 092,6	556,5	2 051,1
	2013	3 192,9	123,4	479,8	2 589,7	3 667,8	1 016,4	558,6	2 092,8
Economías en transición	2006	410,3	123,1	41,3	245,9	70,6	5,6	3,1	61,9
	2007	407,9	124,4	39,9	243,7	76,8	7,3	3,5	66,0
	2008	431,5	138,2	36,7	256,6	89,3	6,3	3,8	79,2
	2009	505,3	142,1	44,4	318,8	93,3	3,5	4,6	85,3
	2010	515,7	150,2	45,9	319,7	122,1	3,5	4,6	114,0
	2011	505,0	132,6	42,0	330,5	156,7	4,2	4,4	148,1
	2012	544,2	135,6	40,3	368,3	148,1	3,8	4,0	140,3
	2013	549,6	141,6	37,2	370,7	149,1	0,0	6,7	142,4

Cuadro 1.4 a). Tráfico marítimo mundial en 2006-2013, por tipo de carga, grupos de países y regiones (en millones de toneladas) (continuación)

Economías en desarrollo	2006	4 829,5	1 527,5	537,1	2 765,0	3 642,9	643,6	355,1	2 644,3
	2007	5 020,8	1 553,9	530,7	2 932,6	4 073,0	742,4	376,3	2 954,3
	2008	5 082,6	1 518,0	515,1	3 049,6	4 189,1	684,9	407,2	3 097,0
	2009	4 798,4	1 453,5	502,9	2 842,0	4 364,2	745,3	386,9	3 232,1
	2010	5 027,8	1 501,6	515,6	3 010,5	4 717,3	764,4	452,0	3 500,9
	2011	5 296,8	1 509,4	540,4	3 247,0	5 008,8	806,7	452,1	3 750,0
	2012	5 529,6	1 524,9	555,0	3 449,7	5 340,1	833,1	494,7	4 012,4
	2013	5 805,7	1 490,3	571,5	3 744,0	5 688,2	873,1	525,4	4 289,7
África	2006	721,9	353,8	86,0	282,2	349,8	41,3	39,4	269,1
	2007	732,0	362,5	81,8	287,6	380,0	45,7	44,5	289,8
	2008	766,7	379,2	83,3	304,2	376,6	45,0	43,5	288,1
	2009	708,0	354,0	83,0	271,0	386,8	44,6	39,7	302,5
	2010	754,0	351,1	92,0	310,9	416,9	42,7	40,5	333,7
	2011	723,7	338,0	68,5	317,2	378,2	37,8	46,3	294,1
	2012	757,8	364,2	70,2	323,4	393,6	32,8	51,0	309,8
	2013	821,3	354,2	68,5	398,6	423,2	34,7	55,7	332,9
América	2006	1 030,7	251,3	93,9	685,5	373,4	49,6	60,1	263,7
	2007	1 067,1	252,3	90,7	724,2	415,9	76,0	64,0	275,9
	2008	1 108,2	234,6	93,0	780,6	436,8	74,2	69,9	292,7
	2009	1 029,8	225,7	74,0	730,1	371,9	64,4	73,6	234,0
	2010	1 172,6	241,6	85,1	846,0	448,7	69,9	74,7	304,2
	2011	1 239,2	253,8	83,5	901,9	508,3	71,1	73,9	363,4
	2012	1 282,6	253,3	85,9	943,4	546,7	74,6	83,6	388,5
	2013	1 283,0	231,0	78,2	973,8	554,5	70,1	85,6	398,8
Asia	2006	3 073,1	921,2	357,0	1 794,8	2 906,8	552,7	248,8	2 105,3
	2007	3 214,6	938,2	358,1	1 918,3	3 263,6	620,7	260,8	2 382,1
	2008	3 203,6	902,7	338,6	1 962,2	3 361,9	565,6	286,8	2 509,5
	2009	3 054,3	872,3	345,8	1 836,3	3 592,4	636,3	269,9	2 686,2
	2010	3 094,6	907,5	338,3	1 848,8	3 838,2	651,8	333,1	2 853,4
	2011	3 326,7	916,0	388,2	2 022,6	4 108,8	697,8	328,0	3 082,9
	2012	3 480,9	905,8	398,1	2 177,0	4 386,9	725,7	355,5	3 305,7
	2013	3 693,9	903,6	423,9	2 366,5	4 697,3	767,5	380,1	3 549,7
Oceanía	2006	3,8	1,2	0,1	2,5	12,9	0,0	6,7	6,2
	2007	3,5	0,9	0,1	2,5	13,5	0,0	7,0	6,5
	2008	4,2	1,5	0,1	2,6	13,8	0,0	7,1	6,7
	2009	6,3	1,5	0,2	4,6	13,1	0,0	3,6	9,5
	2010	6,5	1,5	0,2	4,8	13,4	0,0	3,7	9,7
	2011	7,1	1,6	0,2	5,3	13,5	0,0	3,9	9,6
	2012	8,3	1,6	0,8	5,9	13,0	0,0	4,6	8,4
	2013	7,5	1,6	0,8	5,1	13,1	0,8	4,1	8,2

Cuadro 1.4 b). Tráfico marítimo mundial en 2006-2013, por tipo de carga, grupos de países y regiones (en porcentajes)

Grupo de países	Año	Productos cargados				Productos descargados			
		Total	Crudos	Derivados del petróleo y gas	Carga seca	Total	Crudos	Derivados del petróleo y gas	Carga seca
<i>En porcentajes</i>									
Mundo	2006	100,0	23,2	11,9	65,0	100,0	24,5	11,3	64,1
	2007	100,0	22,6	11,6	65,8	100,0	24,5	11,1	64,4
	2008	100,0	21,7	11,6	66,7	100,0	23,4	11,3	65,3
	2009	100,0	21,8	11,8	66,4	100,0	23,9	11,8	64,3
	2010	100,0	21,3	11,7	67,0	100,0	22,9	11,6	65,5
	2011	100,0	20,0	11,8	68,2	100,0	21,6	11,8	66,6
	2012	100,0	19,4	11,5	69,1	100,0	21,0	11,5	67,5
	2013	100,0	18,4	11,4	70,2	100,0	19,9	11,5	68,6
Economías desarrolladas	2006	32,0	7,4	36,8	39,8	52,9	66,4	59,9	46,4
	2007	32,5	7,5	38,9	39,9	49,0	62,4	58,0	42,4
	2008	33,0	7,2	42,3	39,7	48,4	64,4	56,0	41,3
	2009	32,5	6,7	41,2	39,4	43,1	60,0	57,5	34,1
	2010	34,1	7,6	42,9	40,9	42,7	60,3	53,4	34,6
	2011	34,0	6,7	43,7	40,3	41,3	57,2	56,0	33,5
	2012	34,0	7,0	43,6	39,9	40,3	56,6	52,7	33,1
	2013	33,4	7,0	44,1	38,6	38,6	53,8	51,2	32,1
Economías en transición	2006	5,3	6,9	4,5	4,9	0,9	0,3	0,3	1,2
	2007	5,1	6,9	4,3	4,6	0,9	0,4	0,4	1,3
	2008	5,2	7,7	3,8	4,7	1,1	0,3	0,4	1,5
	2009	6,4	8,3	4,8	6,1	1,2	0,2	0,5	1,7
	2010	6,1	8,4	4,7	5,7	1,4	0,2	0,5	2,1
	2011	5,7	7,5	4,1	5,5	1,8	0,2	0,4	2,5
	2012	5,9	7,6	3,8	5,8	1,6	0,2	0,4	2,3
	2013	5,8	8,1	3,4	5,5	1,6	0,0	0,6	2,2
Economías en desarrollo	2006	62,7	85,6	58,7	55,3	46,2	33,3	39,7	52,3
	2007	62,5	85,7	56,9	55,5	50,0	37,2	41,6	56,4
	2008	61,8	85,0	53,8	55,6	50,6	35,3	43,6	57,3
	2009	61,1	85,0	54,0	54,5	55,7	39,8	42,0	64,2
	2010	59,8	84,0	52,4	53,4	55,9	39,5	46,2	63,3
	2011	60,3	85,8	52,2	54,2	56,9	42,5	43,6	64,0
	2012	60,1	85,4	52,6	54,3	58,1	43,2	46,9	64,7
	2013	60,8	84,9	52,5	55,8	59,8	46,2	48,2	65,7
África	2006	9,4	19,8	9,4	5,6	4,4	2,1	4,4	5,3
	2007	9,1	20,0	8,8	5,4	4,7	2,3	4,9	5,5
	2008	9,3	21,2	8,7	5,5	4,5	2,3	4,7	5,3
	2009	9,0	20,7	8,9	5,2	4,9	2,4	4,3	6,0
	2010	9,0	19,6	9,4	5,5	4,9	2,2	4,1	6,0
	2011	8,2	19,2	6,6	5,3	4,3	2,0	4,5	5,0
	2012	8,2	20,4	6,6	5,1	4,3	1,7	4,8	5,0
	2013	8,6	20,2	6,3	5,9	4,5	1,8	5,1	5,1

Cuadro 1.4 b). Tráfico marítimo mundial en 2006-2013, por tipo de carga, grupos de países y regiones (en porcentajes) (continuación)

América	2006	13,4	14,1	10,3	13,7	4,7	2,6	6,7	5,2
	2007	13,3	13,9	9,7	13,7	5,1	3,8	7,1	5,3
	2008	13,5	13,1	9,7	14,2	5,3	3,8	7,5	5,4
	2009	13,1	13,2	7,9	14,0	4,7	3,4	8,0	4,6
	2010	13,9	13,5	8,7	15,0	5,3	3,6	7,6	5,5
	2011	14,1	14,4	8,1	15,1	5,8	3,7	7,1	6,2
	2012	13,9	14,2	8,1	14,8	5,9	3,9	7,9	6,3
	2013	13,4	13,2	7,2	14,5	5,8	3,7	7,8	6,1
Asia	2006	39,9	51,7	39,0	35,9	36,9	28,6	27,8	41,7
	2007	40,0	51,7	38,4	36,3	40,1	31,1	28,9	45,5
	2008	38,9	50,6	35,4	35,8	40,6	29,1	30,7	46,4
	2009	38,9	51,0	37,1	35,2	45,9	34,0	29,3	53,3
	2010	36,8	50,8	34,4	32,8	45,5	33,7	34,0	51,6
	2011	37,9	52,1	37,5	33,8	46,7	36,8	31,6	52,6
	2012	37,8	50,7	37,7	34,3	47,7	37,6	33,7	53,3
	2013	38,7	51,5	38,9	35,3	49,4	40,6	34,9	54,4
Oceanía	2006	0,0	0,1	0,01	0,0	0,2	-	0,7	0,1
	2007	0,1	0,1	0,01	0,0	0,2	-	0,8	0,1
	2008	0,1	0,1	0,01	0,0	0,2	-	0,8	0,1
	2009	0,1	0,1	0,02	0,1	0,2	-	0,4	0,2
	2010	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	-	0,4	0,2
	2011	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	-	0,4	0,2
	2012	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	0,4	0,1
	2013	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,4	0,1

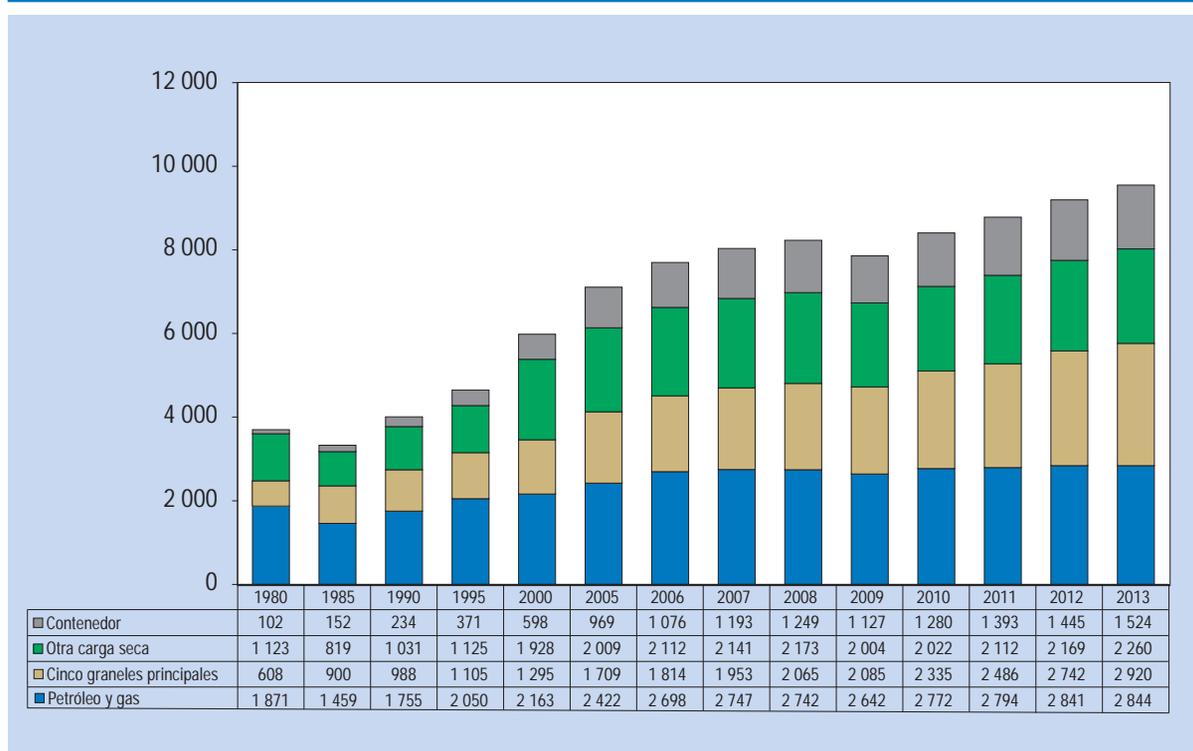
Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por los países informantes en publicaciones de sus respectivos gobiernos y en sitios web del sector portuario, y otras fuentes especializadas. Los datos de 2006 y años sucesivos han sido revisados y actualizados para dar cabida a mejoras en la presentación de los informes, con inclusión de cifras más recientes y una información mayor con respecto al desglose por tipo de carga. Las cifras relativas a 2013 se han calculado sobre la base de datos preliminares o de los datos disponibles sobre el año más reciente.

ambiente. No obstante, el principal factor sigue siendo la revolución del esquisto en los Estados Unidos y la caída de las importaciones de crudo del país como resultado de la amplia oferta interna. En lo tocante al comercio del gas, los envíos se vieron limitados por un aumento mínimo de las instalaciones de licuefacción.

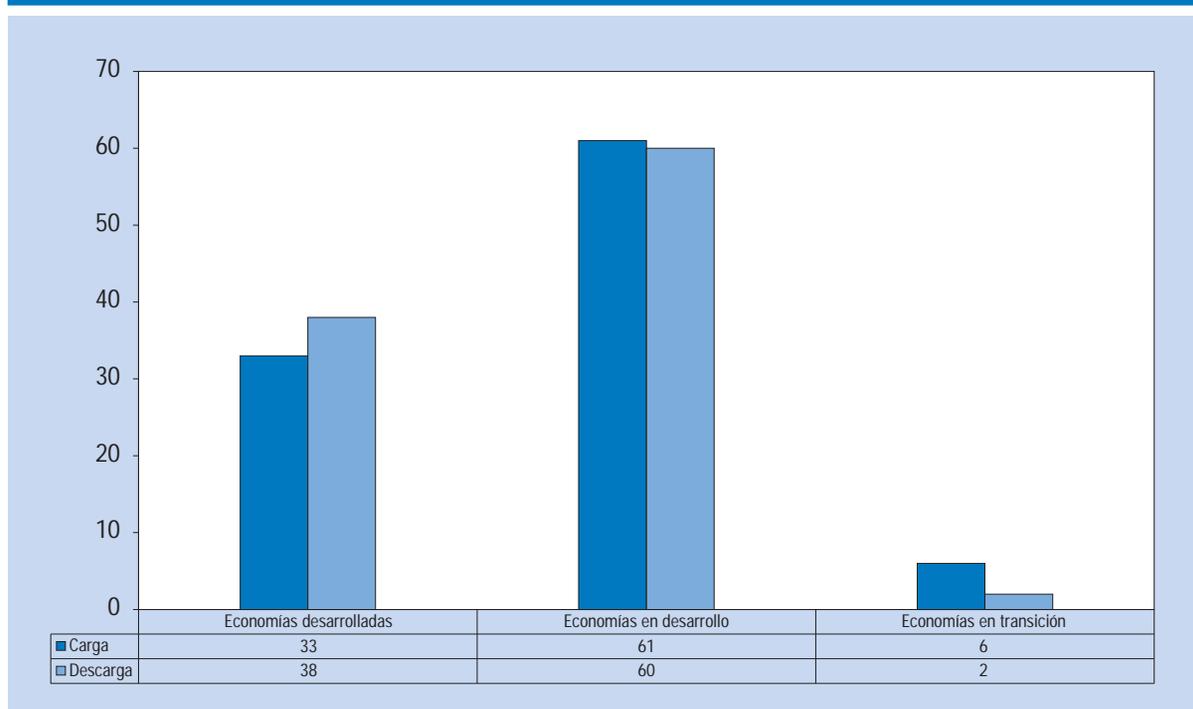
Aunque en 2013 el crecimiento económico en los países en desarrollo se desaceleró, estos países siguieron contribuyendo en gran medida al comercio marítimo internacional. Su contribución en términos de mercancías cargadas en todo el mundo aumentó hasta el 61%, por encima del 60% registrado en 2012, mientras que su demanda de importaciones, medida por el volumen de mercancías descargadas, llegó al 60%, por encima del 58% registrado en 2012 (gráfico 1.3 a). Esto refleja su creciente participación en el sistema de comercio mundial, el aumento del comercio Sur-Sur/comercio

intraasiático, así como el aumento de su consumo de productos básicos y bienes de consumo, que corresponde al aumento de la urbanización y el crecimiento demográfico, y a las clases medias emergentes. Por otra parte, la contribución de cada país y los niveles de integración en las redes mundiales de comercio y las cadenas de suministro siguen siendo desiguales. Otra tendencia es la evolución observada en las últimas cuatro décadas en cuanto a la distribución de las mercancías cargadas y descargadas. Como se indica en el gráfico 1.3 b), la proporción de mercancías cargadas y descargadas en los países en desarrollo han sido casi equivalentes en los últimos años.

Asia siguió siendo la principal zona de carga y descarga en 2013, y su proporción de importaciones (descargas) fue particularmente dominante (gráfico 1.3 c)). Otras zonas de carga importantes fueron, en orden

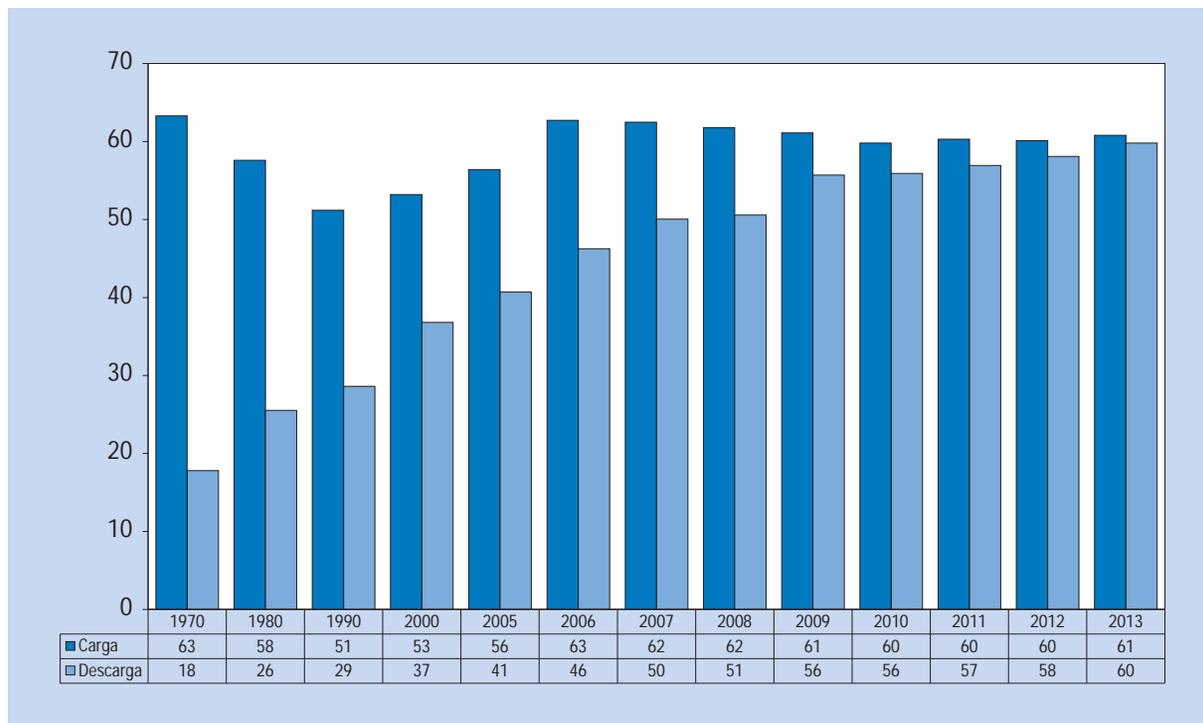
Gráfico 1.2. Tráfico marítimo internacional en los años que se indica (en millones de toneladas cargadas)

Fuente: UNCTAD, *El Transporte Marítimo*, varios números. Para el período 2006-2013, el desglose por tipo de carga se basa en Clarkson Research Services, *Shipping Review and Outlook*, varios números.

Gráfico 1.3 a). Comercio marítimo mundial, por grupos de países, 2013 (en porcentajes del tonelaje mundial)

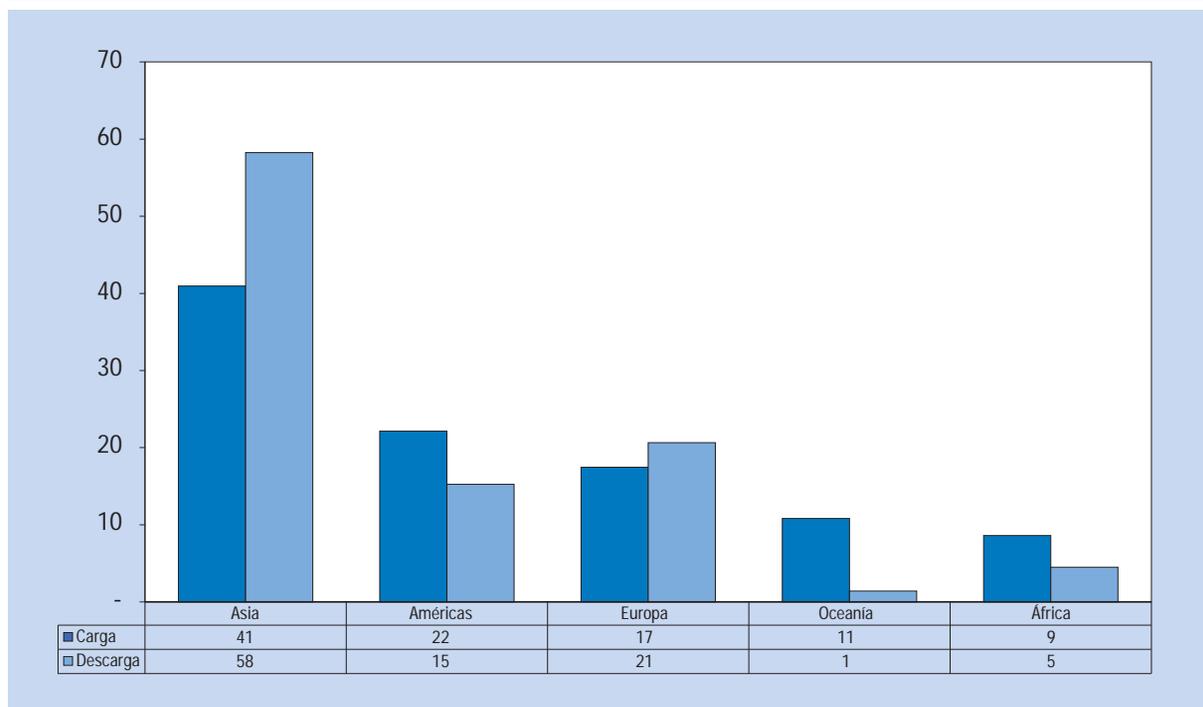
Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por los países informantes en publicaciones de sus respectivos gobiernos y en sitios web del sector portuario, y otras fuentes especializadas. Las cifras estimadas se han calculado sobre la base de datos preliminares o de los datos disponibles sobre el año más reciente.

Gráfico 1.3 b). Participación de los países en desarrollo en el comercio marítimo mundial, años indicados (en porcentajes del tonelaje mundial)



Fuente: UNCTAD, *El Transporte Marítimo*, varios números.

Gráfico 1.3 c). Tráfico marítimo mundial, por regiones, 2013 (en porcentajes del tonelaje mundial)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por los países informantes en publicaciones de sus respectivos gobiernos y en sitios web del sector portuario, y otras fuentes especializadas. Las cifras estimadas se han calculado sobre la base de datos preliminares o de los datos disponibles sobre el año más reciente.

descendente, las Américas, Europa, Oceanía y África. En cuanto a la descarga, las otras regiones que tuvieron las proporciones más elevadas, aparte de Asia, y en orden descendente, fueron Europa, las Américas, África y Oceanía. Es probable que estas proporciones sigan cambiando, a medida que se modifiquen las pautas y los asociados comerciales, que África y los países en desarrollo de América se conviertan en zonas de importante potencial de crecimiento, y que crezca rápidamente el comercio en las rutas secundarias del comercio contenedorizado que sirven al comercio Sur-Sur y al comercio intrarregional.

2. Comercio marítimo en toneladas-milla

En 2013, el comercio marítimo mundial medido en toneladas-milla aumentó un 3,6%, con lo que el total ascendió a 50 billones de toneladas-milla (Clarkson Research Services, 2014c). Las toneladas-milla generadas por los envíos de petróleo crudo descendieron un 1,8% (Clarkson Research Services, 2014c) debido principalmente a la caída de las importaciones de petróleo crudo en los Estados Unidos. En conjunto, el comercio de derivados del petróleo y de gas, medido en toneladas-milla, aumentó un 3,9%, debido al rápido crecimiento del comercio de derivados del petróleo (6,2%) (Clarkson Research Services, 2014c). El comercio de gas disminuyó un 1,4%, debido a los volúmenes más bajos de gas natural licuado (GNL) transportados durante el año.

Aunque los envíos de petróleo crudo a nivel mundial cayeron en 2013, el aumento de la demanda de importaciones de crudo en Asia y el cambio de las pautas relativas a las fuentes de suministro han apoyado en general el crecimiento de las toneladas-milla de petróleo crudo. El incremento de los envíos de petróleo crudo desde el Caribe y África Occidental a Asia, en particular China, ha impulsado la demanda de toneladas-milla para los grandes petroleros. El aumento de la producción nacional en los Estados Unidos y sus efectos sobre la demanda de importaciones de petróleo crudo ha tenido algunas repercusiones para el crecimiento del comercio de crudo en toneladas-milla, en particular la posibilidad de que los envíos desde los países en desarrollo de América y África Occidental a Asia compensaran la contracción observada.

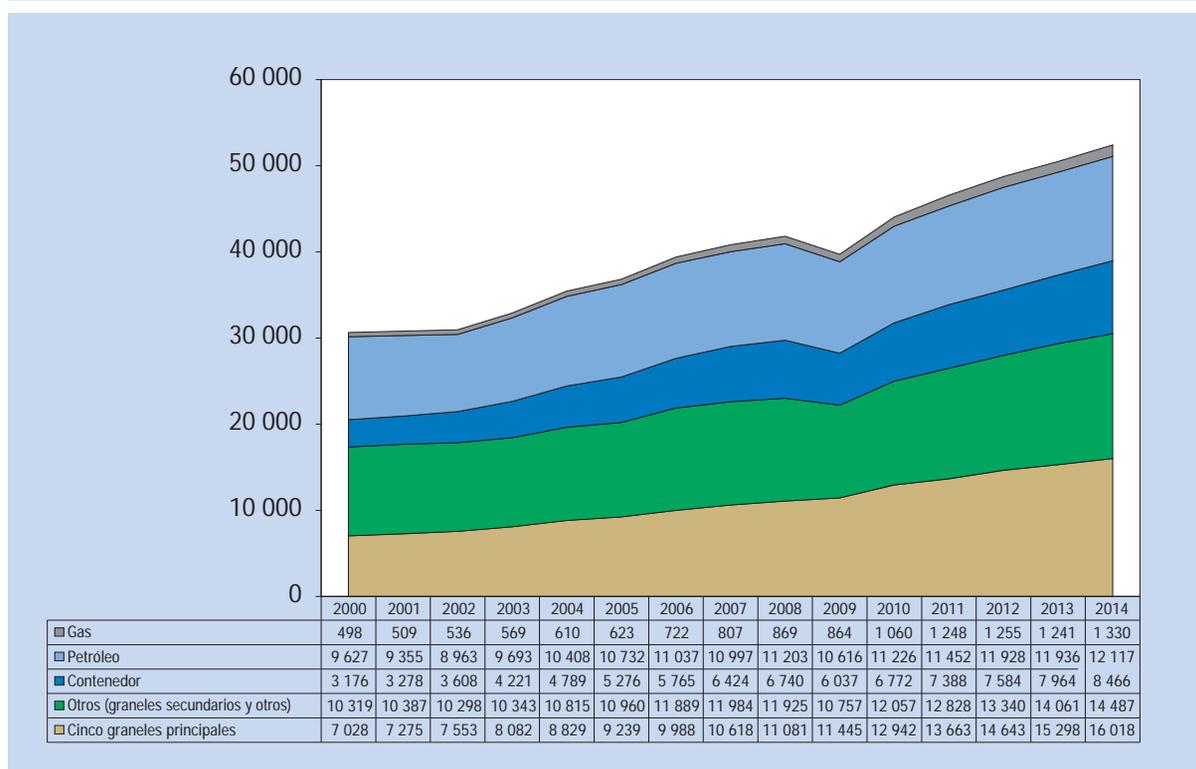
Las toneladas-milla generadas por el comercio de los graneles principales aumentaron un 4,5% en 2013. Las toneladas-milla de comercio de cereales, que están

sujetas a cambios en las pautas climáticas, en particular los períodos de sequía que alteran los volúmenes de exportación y la demanda de toneladas-milla, se incrementaron en 2013. Como las sequías ocurridas en los Estados Unidos durante la campaña agrícola 2012-2013 limitaron la producción, los envíos de cereales tuvieron que transportarse a través de distancias más largas, desde el Brasil a Asia. En este contexto, las toneladas-milla del comercio de cereales aumentaron el 6,2% en 2013, apoyado también por el crecimiento de las importaciones de China, especialmente desde lugares distantes (Bosamia, 2013a). El aumento de las toneladas-milla de cereales refleja en particular el incremento de las importaciones de soja en China, procedentes de los Estados Unidos y el Brasil. Durante la última década, las importaciones de China procedentes del Brasil han aumentado en general más rápidamente que las procedentes de los Estados Unidos, impulsando así la demanda de toneladas-milla de cereales.

La demanda de toneladas-milla de carbón y mineral de hierro también aumentó en 2013, un 3,6% y un 3,5%, respectivamente. El crecimiento del comercio de mineral de hierro en toneladas-milla fue sostenido por una mayor producción de acero, precios internacionales más competitivos del mineral de hierro, la mejora de los resultados económicos en Europa, la expansión de la minería y la reducción de las limitaciones de la oferta (por ejemplo, las condiciones climáticas que limitaron las exportaciones procedentes de Australia y el Brasil). Desde 2011, el aumento de las importaciones de mineral de hierro en toneladas-milla fue impulsado en gran medida por el aumento de las exportaciones australianas cercanas a los mercados. Sin embargo, se prevé que el crecimiento sea impulsado cada vez más por las importaciones de más largo alcance procedentes del Brasil, donde están en curso proyectos de expansión de las explotaciones mineras (Bosamia, 2013b).

El comercio de carbón en toneladas-milla es impulsado por el crecimiento de las importaciones asiáticas de carbón, que han aumentado considerablemente desde 2007, debido al crecimiento de los envíos de más largo alcance de carbón procedentes del Atlántico, Indonesia y la India. Aunque las toneladas-milla generadas por las importaciones de Europa han disminuido durante los últimos años, el fuerte crecimiento de las importaciones asiáticas de toneladas-milla ha impulsado en general el comercio de carbón en toneladas-milla (el 43,5% desde 2007). En consecuencia, las importaciones asiáticas de carbón y los cambios

Gráfico 1.4. El tráfico marítimo mundial en toneladas-milla de carga, por tipo de carga, 2000-2014
(en miles de millones de toneladas-milla)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services, *Shipping Review and Outlook*, primavera de 2014 (Clarkson Research Services, 2014c).

Cifras de 2013: Estimaciones.

Cifras de 2014: Previsiones.

en las tendencias de las toneladas-milla han impulsado la demanda mundial de envíos de carbón (graneles), tendencia que va a continuar (Bosamia, 2013c). El comercio de fosfato de roca en toneladas-milla disminuyó un 10,9%, debido a la reducción del volumen y también de las distancias recorridas.

El crecimiento del comercio de bauxita, medido en toneladas-milla, aumentó como resultado de un incremento del 25,7% de los envíos destinados a China. Este incremento fue impulsado por la rápida expansión de China en la capacidad de producción de alúmina, y también por la limitación de la oferta y la calidad deficiente de las reservas de bauxita de China. China es muy dependiente de las importaciones de bauxita, en particular las procedentes de Indonesia, cuyas restricciones aplicadas a la exportación de materias primas está generando incertidumbre para este comercio. En consecuencia, China ha estado abasteciéndose de bauxita procedente de otros lugares,

como Australia, la India y otras regiones, como lo demuestran los primeros envíos de bauxita africana, en particular procedentes de Ghana y de Guinea, y también de Guyana, que se recibieron en 2012.

Como reflejo del aumento de los volúmenes, el comercio contenedorizado aumentó en toneladas-milla un 5% en 2013, por encima del 2,7% registrado en 2012 (Clarkson Research Services, 2014c). Durante la última década, la distancia media recorrida por el comercio contenedorizado se redujo ligeramente porque el comercio entre Asia y Europa y el comercio a través del Pacífico está siendo contrarrestado por el rápido crecimiento de las corrientes comerciales de más corta distancia dentro de Asia. No obstante, como el comercio por medio de las rutas secundarias, incluido el comercio Norte-Sur mediante navegación a larga distancia, está creciendo rápidamente, resulta probable que la distancia media recorrida por el comercio en contenedores aumente.

Cuadro 1.5. Principales productores y consumidores de petróleo y gas natural en 2013 (participación porcentual en el mercado mundial)

<i>Producción mundial de petróleo</i>		<i>Consumo mundial de petróleo</i>	
Asia Occidental	33	Asia y el Pacífico	33
Economías en transición	17	América del Norte	23
América del Norte	16	Europa	15
Países en desarrollo de América	12	Países en desarrollo de América	10
África	10	Asia Occidental	10
Asia y el Pacífico	9	Economías en transición	5
Europa	3	África	4
<i>Producción mundial de gas natural</i>		<i>Consumo mundial de gas natural</i>	
América del Norte	25	América del Norte	25
Economías en transición	23	Asia y el Pacífico	19
Asia Occidental	17	Economías en transición	16
Asia y el Pacífico	14	Europa	14
Europa	8	Asia Occidental	14
Países en desarrollo de América	7	Países en desarrollo de América	8
África	6	África	4

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, sobre la base de datos publicados en *British Petroleum – Statistical review of world energy 2014* (British Petroleum, 2014a), y de Clarkson Research Services, *Shipping Review and Outlook*, primavera de 2014 (Clarkson Research Services, 2014c).

Nota: El petróleo incluye el petróleo crudo, los esquistos bituminosos, las arenas bituminosas y los líquidos del gas natural. Se excluyen los combustibles líquidos de otras fuentes, tales como la biomasa y los derivados del carbón.

3. El tráfico marítimo, por tipo de carga

a) El tráfico de petroleros

La evolución de la economía mundial ha configurado el tráfico petrolero en 2013. Entre otros factores que definieron ese tráfico figuran los altos niveles de precios del petróleo (los precios medios superaron los 100 dólares por barril por tercer año consecutivo), la demografía, las incertidumbres geopolíticas, los adelantos en la eficiencia tecnológica y energética, y también los cambios en la oferta y la demanda, ya que algunos mercados de consumo tradicionales, como los Estados Unidos, han emergido como grandes proveedores y posibles grandes exportadores de petróleo crudo.

En 2013, se importaron menos volúmenes de crudo en los Estados Unidos y se exportaron más productos

refinados. Las economías en desarrollo, en particular China y la India, se están convirtiendo en grandes importadores de petróleo crudo, en particular teniendo en cuenta su capacidad de refinación actual y su prevista ampliación. Esto, a su vez, puede modificar aún más las pautas del tráfico de petroleros, y Asia podría convertirse en un importante proveedor de derivados del petróleo.

i) Petróleo crudo

Los envíos mundiales de petróleo crudo disminuyeron un 1,7% en 2013, y el volumen total tuvo un promedio de 1.800 millones de toneladas. Entre los factores que influyeron en estos resultados figuraron la dinámica de la oferta y la demanda resultante de las perturbaciones geopolíticas, el aumento de la producción nacional en el mercado de consumo tradicionalmente más grande, así como las débiles condiciones generales de la economía mundial y la limitación de la demanda. La debilidad de la demanda de petróleo crudo importado en los Estados Unidos y el cierre de refinerías en Europa contribuyeron significativamente a esta disminución. En el cuadro 1.5 se ofrece un panorama general de los consumidores y productores de petróleo a nivel mundial.

Los principales puertos de descarga o zonas de importación se encontraban en el Japón, América del Norte, Europa y los países en desarrollo de Asia. Las importaciones de petróleo crudo de los Estados Unidos se redujeron un 13%, de 7,7 millones a 6,7 millones de barriles por día (bpd) (British Petroleum, 2014a), el nivel más bajo registrado en más de dos décadas. Las importaciones también disminuyeron en el Canadá y el Japón. Por otra parte, las importaciones de crudo por vía marítima de China aumentaron un 6,8%, llegando a 7,7 millones de bpd y, por tanto, superando a los Estados Unidos como el mayor importador neto de petróleo del mundo. Otros importadores, con inclusión de África, los países en desarrollo de América, Australia, Europa, la India y Singapur, han aumentado sus importaciones de crudo, aunque con porcentajes diferentes. Las importaciones de Asia reflejan el aumento de las necesidades de consumo y también los esfuerzos realizados por los países de la región, incluidas China y la India, para construir refinerías locales.

Las principales zonas de carga de petróleo crudo siguieron estando ubicadas en Asia Occidental, África, los países en desarrollo de América y las economías en transición. Casi todos los principales exportadores

de crudo redujeron sus exportaciones o mantuvieron sus niveles de 2012. Mientras que el Canadá incrementó sus envíos de crudo en 2013 (8,6%), otros, entre ellos los países en desarrollo de América, Asia Occidental, las economías en transición y África han limitado sus exportaciones.

ii) Los productos refinados del petróleo

El total de la capacidad de refinación mundial aumentó un 1,4% en 2013, más o menos la misma proporción que el año anterior, con volúmenes que llegaron a 94,9 millones de bpd (British Petroleum, 2014a). Se prevé que la capacidad se incremente, impulsada por los proyectos de expansión en Asia, en particular China y la India. Por otra parte, las refinerías se están cerrando cada vez más en Europa, a medida que aumentan las restricciones en la región de la OCDE y crece la competencia de las refinerías de Asia (Danish Ship Finance, 2013).

En 2013, los envíos de derivados del petróleo aumentaron un 4,7%, compensando en cierta medida la caída de los envíos de petróleo crudo (Clarkson Research Services, 2014c). Las estimaciones de la UNCTAD sugieren que los envíos de derivados del petróleo en todo el mundo, incluido el gas, han aumentado un 3,1%, de 1.060 millones de toneladas en 2012 a 1.090 millones de toneladas en 2013, gracias en particular al incremento de los volúmenes de exportación de los Estados Unidos (+18,5% en 2013) (British Petroleum, 2014a). Como los volúmenes de crudo excedentes producidos en los Estados Unidos no se pudieron exportar, las refinerías de ese país están procesando el crudo con miras a exportar derivados del petróleo. En 2013, China, las economías en transición, Europa, Singapur y Asia Occidental aumentaron sus envíos, mientras que en algunas regiones las exportaciones se contrajeron (África, los países en desarrollo de América y la India) o bien se estancaron (Canadá).

Los envíos fueron también impulsados por la demanda de China y algunos países con capacidad de refinación limitada, como Indonesia, Malasia, Tailandia y Viet Nam. Las importaciones de Europa y los países en desarrollo de América también se incrementaron en 2013, debido, respectivamente, a la reducida capacidad de refinación de la región y a la creciente demanda del Brasil. Las importaciones de derivados del petróleo de los Estados Unidos se redujeron un 1,3% en 2013, una tendencia estrechamente relacionada

con el aumento de la producción de esquisto (British Petroleum, 2014a).

iii) Gas natural y gas licuado

La producción mundial de gas natural aumentó un 1,1% en 2013, una tasa inferior al promedio de diez años, que era del 2,6%. Los Estados Unidos representaron el 20% de la producción mundial y siguieron siendo el primer productor mundial. En el cuadro 1.5 se ofrece un panorama general de los consumidores y productores mundiales de gas natural. Como reflejo de las tendencias de la oferta y la demanda, los volúmenes de comercio mundial de gas natural se mantuvieron estables en 2013 (-0,3%), muy por debajo del promedio histórico del 5,2%. El crecimiento del comercio mundial de gas natural licuado (GNL) prácticamente se estancó (0,3%) en 2013, mientras que el incremento de las importaciones en los países en desarrollo de América, China y la República de Corea se vieron en parte compensados por una disminución de las importaciones en Francia, España y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Qatar siguió siendo el principal exportador de GNL, con una proporción del 32,4% de las exportaciones mundiales de GNL.

El número de proyectos activos en todo el mundo durante los últimos tres años tuvo un promedio de 839 (*Shipping and Finance*, 2014). Sin embargo, el aumento de las exportaciones se vio limitado en 2013 por la reducción de la capacidad de exportación debido a la falta de nuevas e importantes instalaciones de licuefacción. Además, como los precios del carbón cayeron y el carbón se hizo más asequible en Europa, la demanda de gas se redujo también. Al representar solo el 15,6% del comercio marítimo mundial de gas, el incremento del gas licuado de petróleo (GLP) se mantuvo estable en 2013, con un volumen total de 44 millones de toneladas (Clarkson Research Services, 2014c). El Japón siguió siendo el mayor importador mundial de GLP, seguido por la República de Corea, China y la India.

b) Tráfico de carga seca: graneles principales y secundarios y otro tipo de carga seca

Los graneles secos son la columna vertebral del comercio marítimo internacional, lo que refleja, en particular, el rápido crecimiento de la demanda de las regiones en desarrollo emergentes. En 2013, los envíos mundiales de carga seca en todo el mundo llegaron

Cuadro 1.6. Algunos importantes graneles principales y acero: principales productores, usuarios, exportadores e importadores, 2013 (participación en el mercado, en porcentajes)

<i>Productores de acero</i>		<i>Usuarios de acero</i>	
China	49	China	47
Japón	7	Unión Europea	10
Estados Unidos	5	América del Norte	9
India	5	Economías en transición	4
Federación de Rusia	4	Países en desarrollo de América	3
República de Corea	4	Asia Occidental	3
Alemania	3	África	2
Turquía	2	Otros	22
Brasil	2		
Ucrania	2		
Otros	17		
<i>Exportadores de mineral de hierro</i>		<i>Importadores de mineral de hierro</i>	
Australia	49	China	67
Brasil	27	Japón	11
Sudáfrica	5	Unión Europea	9
Canadá	3	República de Corea	5
Suecia	3	Otros	8
Otros	13		
<i>Exportadores de carbón</i>		<i>Importadores de carbón</i>	
Indonesia	34	China	19
Australia	32	Japón	17
Estados Unidos	9	Unión Europea	16
Colombia	7	India	16
Federación de Rusia	7	República de Corea	11
Sudáfrica	6	Provincia china de Taiwán	5
Canadá	3	Malasia	2
Otros	2	Tailandia	2
		Otros	12
<i>Exportadores de cereales</i>		<i>Importadores de cereales</i>	
Estados Unidos	19	Asia	31
Argentina	12	Países en desarrollo de América	21
Unión Europea	11	África	20
Australia	10	Asia Occidental	18
Ucrania	9	Europa	7
Canadá	8	Economías en transición	3
Otros	31		

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de la Asociación Mundial del Acero (2014), Clarkson Research Services, *Dry Bulk Trade Outlook*, junio de 2014 (Clarkson Research Services, 2014a), y Consejo Mundial de Cereales, 2014.

a 6.700 millones de toneladas, lo que representó un incremento del 5,5% con respecto a 2012. El comercio de graneles secos creció un 5,6% y representó el 64,6% del volumen mundial de carga seca (Clarkson Research Services, 2014a). De este total, los cinco graneles principales alcanzaron un total de aproximadamente 2.900 millones de toneladas, mientras que los graneles secundarios llegaron a 1.400 millones de toneladas (Clarkson Research Services, 2014a). Los cinco graneles principales siguieron impulsando el crecimiento en este segmento de mercado, aumentando un 6,5% en 2013, por encima del 3,5% registrado en 2012.

Los exportadores de graneles están bastante diversificados: los proveedores de varios productos clave abarcan diferentes regiones y aparecen cada vez más en el mercado pequeños exportadores. Entre los proveedores principales figuran la Argentina, Australia, el Brasil, el Canadá, los Estados Unidos, Indonesia y Sudáfrica. También están apareciendo nuevos proveedores, que exportan más de un producto (por ejemplo, Liberia, el Perú y Sierra Leona). En cuanto a las importaciones, empero, parece haber una mayor concentración: la demanda se origina principalmente en las regiones en desarrollo emergentes de Asia, en particular China y cada vez más la India. En el cuadro 1.6 se ofrece un panorama general de los productores y usuarios de acero a nivel mundial, y de los importadores y exportadores de algunos de los principales graneles.

i) Producción y consumo de acero y envíos de mineral de hierro

Como reflejo del continuo crecimiento registrado en la industria siderúrgica, el comercio mundial de mineral de hierro aumentó firmemente un 7,1% y siguió ocupando el lugar principal, con volúmenes que se duplicaron entre 2004 y 2013. Los envíos de mineral de hierro alcanzaron un total de 1.200 millones de toneladas en 2013, por encima de los 1.100 millones de toneladas en 2012 y 593 millones de toneladas en 2004 (Clarkson Research Services, 2014c). Los principales exportadores de mineral de hierro fueron Australia y el Brasil, que en conjunto representaron el 75,6% de los envíos mundiales de mineral de hierro en 2013 (Clarkson Research Services, 2014a). Sin embargo, están apareciendo cada vez más otros proveedores más pequeños como importantes mercados que pueden ofrecer perspectivas promisorias para el comercio, especialmente en África. En 2013, mientras

que la mayoría de las exportaciones de graneles se enviaron desde Sudáfrica, otros países africanos también han contribuido una importante proporción. Entre ellos figuran los exportadores de mineral de hierro de Liberia y Sierra Leona y los exportadores de carbón de Mozambique. La expansión de la capacidad minera de extracción de carbón y mineral de hierro, en particular en Guinea, es probable que aumente significativamente los volúmenes de carga a granel enviada desde África.

Por otra parte, las exportaciones de mineral de hierro de la India se redujeron, mientras que su demanda de importación de graneles generalmente sigue aumentando. Al ser el cuarto mayor productor de acero en todo el mundo, la India también está importando cada vez más carbón de coque, una tendencia que va a continuar en los próximos años debido al aumento previsto de la capacidad de producción de acero (Clarkson Research Services, 2013).

China siguió siendo el principal mercado de consumo del mineral de hierro enviado desde Australia y el Brasil en 2013. Con el impulso de grandes inversiones en construcción e infraestructura, China representa más de dos tercios del comercio mundial de mineral de hierro. Sin embargo, esto no deja de presentar riesgos, dada la extrema dependencia del sector del transporte marítimo mundial de la demanda de importaciones de China, que actualmente está cambiando su paradigma de crecimiento económico, pasando de un crecimiento impulsado por la inversión a otro basado en el consumo. Mientras tanto, un cierto crecimiento de otras regiones ayudó a impulsar más el comercio de mineral de hierro, lo que incluye a Europa y el Japón.

ii) El comercio de carbón

En 2013, el volumen total de los envíos de carbón (térmico y de coque) creció un 5% hasta llegar a 1.180 millones de toneladas. El comercio de carbón térmico, que representa casi el 78% del comercio mundial de carbón, aumentó un 2,9%, una tasa mucho más baja que la del 14,6% registrada en 2012. Las importaciones de Asia son el principal componente del comercio mundial de carbón, con volúmenes que han crecido rápidamente en los últimos años. Las importaciones de carbón térmico de Asia registraron el mayor crecimiento (5,3%), mientras que las importaciones de la Unión Europea se redujeron un 5,9%. Entre los principales importadores figuraron Alemania, China, la India, el Japón, Malasia, la Provincia china de Taiwán, el Reino Unido y la República de Corea.

Australia e Indonesia representaron en 2013 el 64,5% de los envíos mundiales. Indonesia siguió siendo el principal exportador de carbón tras superar en 2010 a Australia como el mayor proveedor de este producto, y los envíos mundiales de carbón aumentaron un 10,2% en 2013 (Clarkson Research Services, 2014a). El crecimiento de las centrales eléctricas de carbón en la India está impulsando la demanda de carbón térmico, mientras que los bajos precios internacionales han estimulado el incremento de las importaciones de China. Los envíos procedentes de Colombia, los Estados Unidos y Sudáfrica también se han incrementado en la última década, debido en parte al rápido crecimiento de la demanda en Asia. Sin embargo, las exportaciones colombianas disminuyeron un 7,3%, debido a las interrupciones de suministro producidas durante el año (Clarkson Research Services, 2014a). Desde la recesión económica, las exportaciones de carbón de Sudáfrica a Europa se han desviado hacia Asia, donde la demanda ha aumentado. Por otra parte, las exportaciones de carbón térmico procedentes de los Estados Unidos han aumentado, mientras que la demanda interna de carbón se redujo a raíz de una mayor utilización del gas de esquisto para la generación de energía.

En lo que respecta al carbón de coque, los envíos aumentaron rápidamente en 2013 (12,8%), impulsados por el incremento de los volúmenes de importación de Asia (19%) (Clarkson Research Services, 2014a). Las importaciones de China por sí solas se incrementaron un 73,4%, de 34,6 millones de toneladas en 2012 a 60 millones en 2013, debido en gran parte a las interrupciones de los suministros por vía terrestre procedentes de Mongolia. Al ser el principal exportador mundial de carbón de coque en 2013 (55,2%), Australia aumentó sus exportaciones en un sólido 17,3%, mientras que los envíos procedentes del Canadá y la Federación de Rusia aumentaron el 15,4% y el 19,1%, respectivamente. En los Estados Unidos, las exportaciones de carbón (térmico y de coque) se redujeron un 6,9% (Clarkson Research Services, 2014a), debido a los costos de producción relativamente altos y a los bajos precios internacionales del carbón, en comparación con los precios del gas.

iii) El comercio de cereales

El comercio mundial de cereales (con inclusión del trigo, los cereales secundarios y la soja) aumentó un 3,2%, con lo que el total ascendió en 2013 a 384 millones de toneladas (Clarkson Research Services, 2014a). Este

incremento refleja en particular las condiciones climáticas más favorables en los Estados Unidos, en el caso del trigo, y los precios más bajos en el caso de los cereales secundarios (Clarkson Research Services, 2014d).

El Japón siguió siendo el mayor importador mundial de trigo y cereales secundarios, con un total de 23,9 millones de toneladas, seguido por China (19,8 millones de toneladas). La demanda de los procesadores de semillas oleaginosas está impulsando la demanda de soja y determinando cada vez más las pautas del comercio mundial de cereales. En 2013, el comercio de la soja siguió creciendo y se incrementó un 7% (Clarkson Research Services, 2014a), impulsado por la demanda de importaciones de China. La Argentina y el Brasil, dos grandes productores de soja, probablemente también serán importantes consumidores (Clarkson Research Services, 2014d), una tendencia que afectará al comercio mundial de cereales, ya que es probable que las exportaciones de estos dos importantes productores se reduzcan.

Los Estados Unidos, el principal exportador mundial de cereales, con una participación del 19% en 2013, amplió sus envíos (trigo y cereales secundarios) un 54,2% en 2013-2014, recuperándose de la fuerte contracción (-31,4%) registrada el año anterior (Clarkson Research Services, 2014a). Las exportaciones de trigo cayeron en la Argentina y Australia, pero se incrementaron en el Canadá y la Unión Europea. Por otra parte, los envíos de cereales secundarios aumentaron en Australia, la Unión Europea y Ucrania, pero cayeron en la Argentina y el Canadá (Clarkson Research Services, 2014d).

iv) Bauxita/alúmina y fosfato de roca

El comercio de bauxita suscita incertidumbre debido a las prohibiciones de exportación introducidas por Indonesia en enero de 2014. Las exportaciones de bauxita procedentes de Indonesia representaron aproximadamente el 50% del comercio mundial de bauxita en 2013 y casi el 70% de las importaciones de China. Aunque una mayor proporción de las importaciones se origina actualmente en lugares distintos, como África y los países en desarrollo de América, no es previsible que los suministros de estos países compensen totalmente la caída de las exportaciones indonesias. En este contexto, algunas empresas están planeando construir refinerías de alúmina en Indonesia, como respuesta a la legislación que restringe la exportación de minerales de hierro no procesados (United States Geological Survey, 2014).

Los envíos mundiales de fosfato de roca cayeron un 6,7% en 2013 porque el procesamiento de fertilizantes se lleva a cabo cada vez más en su origen (Clarkson Research Services, 2014a). Los volúmenes de exportación mundial de fosfato de roca alcanzaron un total de 28 millones de toneladas, por debajo de los 30 millones registrados en 2012. Se estima que la producción mundial de fosfato ha aumentado en 2013, y se prevé que la capacidad de producción anual se incremente, sobre todo en la Arabia Saudita, el Brasil, China, Marruecos y el Perú (United States Geological Survey, 2014). Se han planeado o están en curso otros proyectos de desarrollo importantes en Argelia, Australia, el Canadá, la Federación de Rusia, Kazajistán, Namibia, el Togo y Túnez.

v) Carga seca: graneles secundarios

En 2013, el crecimiento del comercio de graneles secundarios se desaceleró hasta llegar al 3,9% (Clarkson Research Services, 2014a), con volúmenes totales medios de 1.400 millones de toneladas. De este total, el 44% correspondió a los metales y minerales (por ejemplo, el cemento, el mineral de níquel y la antracita); el 34% correspondió a las manufacturas (esto es, los productos forestales y de acero), y el 21,9% correspondió a los graneles agrícolas (por ejemplo, el azúcar) (Clarkson Research Services, 2014a). Los metales y minerales tuvieron el crecimiento más rápido (6%), seguidos por las manufacturas (3,7%) y los graneles agrícolas, que se mantuvieron estables debido al reducido comercio de semillas/harinas oleaginosas y al limitado crecimiento del comercio de azúcar (Clarkson Research Services, 2014a).

vi) Otra carga seca: el comercio contenedorizado

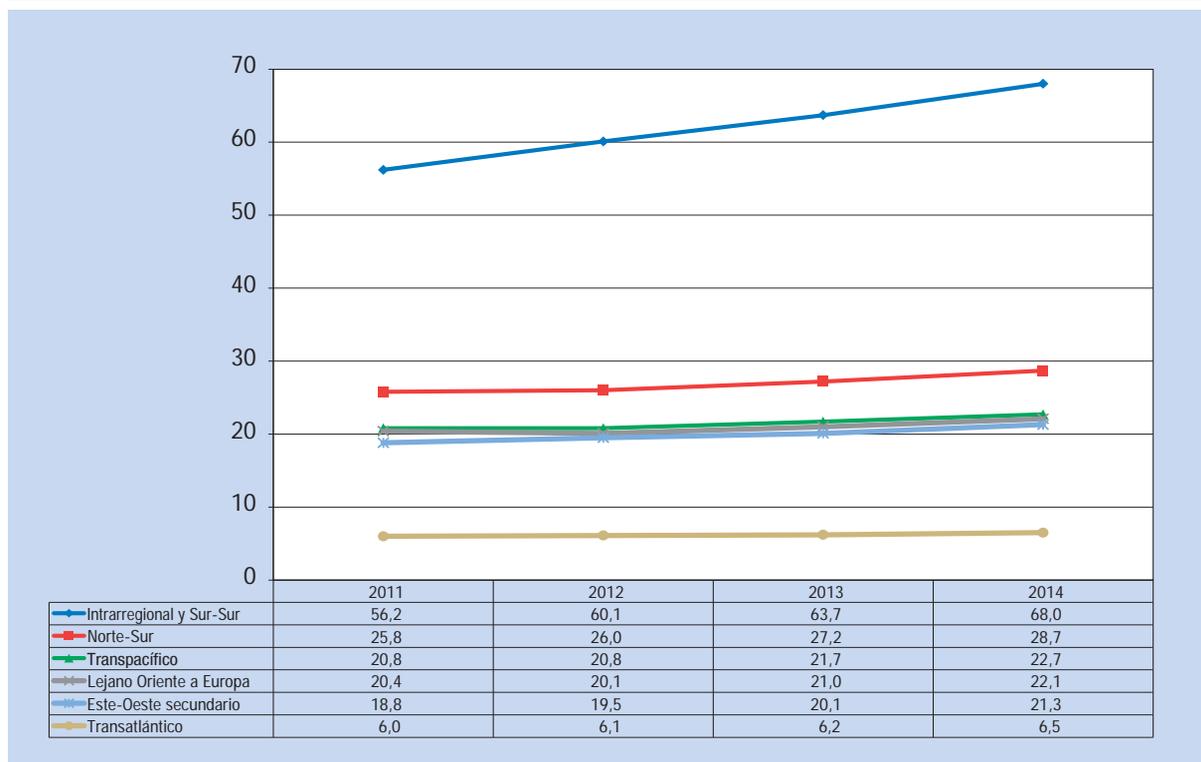
El comercio contenedorizado mundial aumentó un 4,6% en 2013, con lo que el volumen total llegó a 160 millones de TEU, por encima de los 153 millones de TEU registrados en 2012 (gráfico 1.5 a)) (Clarkson Research Services, 2014b). En conjunto, el comercio intrarregional (liderado por el comercio intraasiático) y el comercio Sur-Sur, representaron el 39,8% del comercio contenedorizado mundial en 2013, seguidos en orden descendente por el comercio Norte-Sur (17%), el comercio transpacífico (13,6%), el comercio entre el Lejano Oriente y Europa (13,1%), el comercio Este-Oeste secundario (12,6%) y el comercio transatlántico (3,9%). En el gráfico 1.5 b) se indica la

Gráfico 1.5 a). Comercio contenedorizado mundial, 1996-2014 (en millones de TEU y variación porcentual anual)



Fuente: Basado en Drewry Shipping Consultants, *Container Market Annual Review and Forecast 2008/2009*, y Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, varios números.

Gráfico 1.5 b). Distribución del comercio contenedorizado mundial, por rutas, 2011-2014 (en millones de TEU)



Fuente: Sobre la base de Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, junio de 2014 (Clarkson Research Services, 2014b).

contribución de cada ruta y puntos comerciales al potencial de crecimiento y el aumento de los cambios en las regiones.

Las tres rutas para el mayor comercio entre el Este y el Oeste, concretamente la ruta transpacífica, la que une Asia y Europa y la transatlántica, unen las tres principales regiones económicas, esto es, Asia (en particular China) —el centro manufacturero del mundo— y Europa y América del Norte, tradicionalmente los principales mercados de consumo. En conjunto, Asia, Europa y América del Norte representaron casi el 80% del PIB mundial en 2012 (a precios constantes de 2005) (UNCTADstat – Statistical Database, 2014). En 2013, el total de los volúmenes transportados en contenedores por esta importante ruta comercial Este-Oeste aumentó un 4,3%, con lo que el total ascendió a 48,3 millones de TEU, o sea el 30,2% del comercio contenedorizado mundial (véanse el cuadro 1.7 y el gráfico 1.5 c)).

Las corrientes comerciales que involucran a Europa reflejan en cierta medida el aumento de la confianza de los consumidores y de las empresas en Europa y los Estados Unidos. Las importaciones europeas procedentes de Asia aumentaron un 3,1%, mientras que las exportaciones destinadas al mercado asiático crecieron a una tasa menor (1,8%). La ruta entre Asia y Europa es aquella en la que se prevé que circulen los portacontenedores de tamaño muy grande que se están construyendo. El crecimiento ha alcanzado cierta velocidad en la ruta transatlántica: las importaciones contenedorizadas de los Estados Unidos,

procedentes de Europa, aumentaron un 5,8%, mientras que las corrientes en la dirección opuesta se incrementaron un 3,6%.

El total del comercio intrarregional y Sur-Sur aumentó un 6%, mientras que los volúmenes del comercio Sur-Sur se vieron limitados por una demanda más débil en los países en desarrollo de América (Clarkson Research Services, 2014b). El total del comercio intrarregional aumentó un porcentaje estimado del 6,6% en 2013, con volúmenes que llegaron a unos 45 millones de toneladas (Clarkson Research Services, varios números). Una gran parte del crecimiento del comercio intrarregional fue impulsado por el comercio intraasiático, en el que participan China y la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN).

Como reflejo de un cambio en las regiones clave, el siguiente crecimiento más rápido en la demanda del comercio en contenedores en 2013 correspondió a las rutas del comercio Norte-Sur. La fuerte expansión en estas corrientes comerciales más pequeñas, que incluyen Asia, África y Oceanía ha ayudado en cierta medida a compensar la debilidad de la demanda de los países en desarrollo de América.

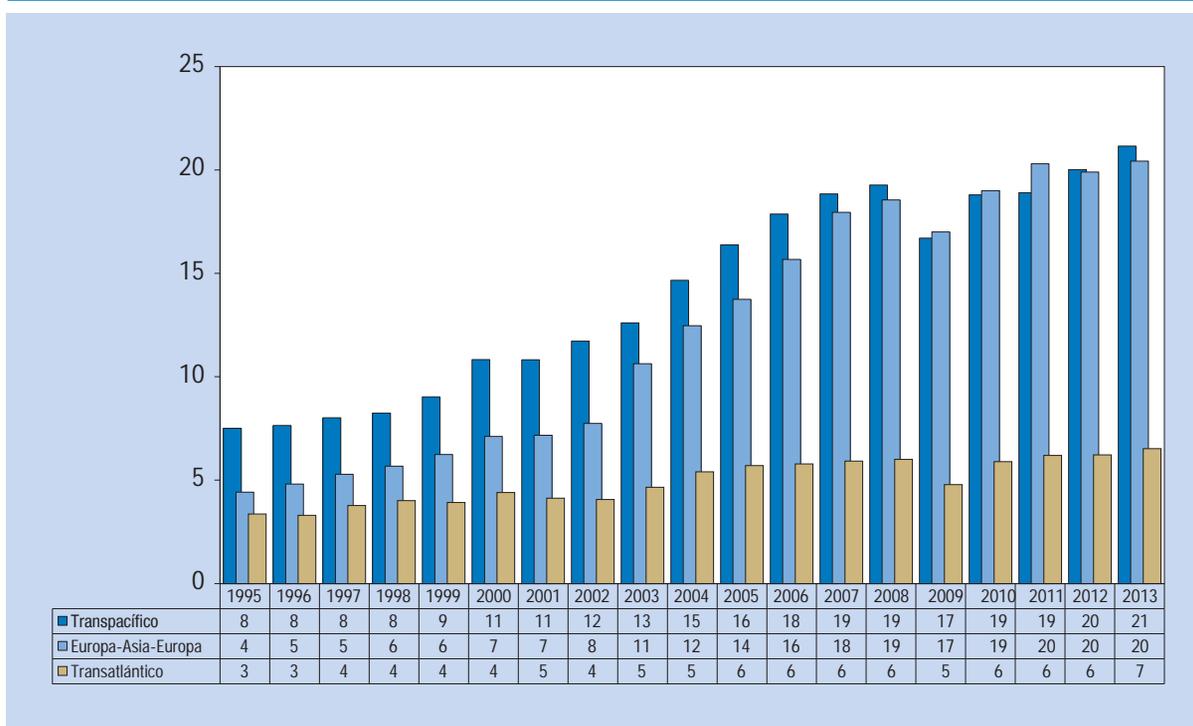
En general, las corrientes de comercio en contenedores en 2013 se desarrollaron en el contexto de: a) una mayor derivación de los buques de mayor tonelaje, desde las rutas principales a las rutas más pequeñas y secundarias; b) una mayor utilización de la navegación lenta, que se inició en 2007 como respuesta al rápido incremento de los precios del combustible con el fin de hacer frente a un exceso de oferta de

Cuadro 1.7. Estimación del tráfico de carga en las principales rutas del comercio contenedorizado Este-Oeste, 2009-2013 (en millones de TEU y variación porcentual anual)

Año	Transpacífico		Europa-Asia		Transatlántico	
	Asia-América del Norte	América del Norte-Asia	Asia-Europa	Europa-Asia	Europa-América del Norte	América del Norte-Europa
2009	10,6	6,1	11,5	5,5	2,8	2,5
2010	12,3	6,5	13,3	5,7	3,2	2,7
2011	12,4	6,6	14,1	6,2	3,4	2,8
2012	13,1	6,9	13,7	6,3	3,6	2,7
2013	13,8	7,4	14,1	6,4	3,8	2,8
Variación porcentual 2012-2013	4,6	7,6	3,1	1,8	5,8	3,6

Fuente: Datos de MDS Transmodal publicados en Data Hub Statistics, *Lloyd's List Containerisation International*, www.containershipping.com, abril, mayo y junio de 2014.

Gráfico 1.5 c). Estimación del tráfico de carga en las principales rutas del comercio contenedorizado Este-Oeste, 1995-2013 (en millones de TEU)



Fuente: Base de datos *Global Insight*, publicada en *Bulletin Fal*, edición N° 288, N° 8 del 2010 (Comercio marítimo internacional de América Latina y el Caribe, año 2009 y proyecciones para 2010) (Comisión Económica para América Latina y el Caribe). Los datos de 2009, 2010, 2011 y 2013 están tomados del 1.7.

capacidad, y c) los continuos esfuerzos para construir alianzas. La creación de alianzas de transporte marítimo, en particular, se está convirtiendo en una importante estrategia de los armadores para controlar los costos y maximizar la utilización de capacidad de los buques más grandes, como se desprende de la actividad de creación de alianzas y los acuerdos de cooperación en materia de servicios entre compañías en 2013. Un hecho importante ha sido la Red P3, acordada entre Maersk Line, Mediterranean Shipping Company (MSC) y CMA-CGM. Aunque la Comisión Federal Marítima aprobó la alianza propuesta, sujeta a un requisito de vigilancia, el Ministerio de Comercio de China rechazó el acuerdo (*Lloyd's List*, 2014a) (véase el capítulo 2).

Otros hechos que cabe mencionar se refieren, entre otras cosas, a: a) los cambios normativos aprobados con los auspicios de la OMI, que exigen que los pesos de los contenedores se verifiquen a más tardar en julio de 2016; b) la postergación de los planes para escanear el 100% de los contenedores de retorno en los Estados Unidos, debido a los efectos negativos

asociados sobre las corrientes de carga y los costos y las dificultades para aplicar tal requisito (Clarkson Research Services, 2014e); c) la controversia sobre el sobrecoste y los retrasos en las obras de ampliación del canal de Panamá; d) los planes de la Comisión del Canal de Nicaragua para construir un nuevo canal que una los océanos Atlántico y Pacífico, y e) el procedimiento antimonopolio de la Comisión Europea, que afecta a un total de 14 líneas de transporte marítimo, todas las cuales figuran entre las principales 20 empresas navieras en cuanto a la capacidad utilizada (*Lloyd's List*, 2013).

C. PERSPECTIVAS

1. El crecimiento económico y el comercio de mercancías

Las perspectivas son en general positivas para los resultados económicos e industriales mundiales; se prevé que el PIB mundial crecerá un 2,7% en 2014,

lo que supone en particular un mejor desempeño de las economías desarrolladas. Impulsado por China, el crecimiento de Asia seguirá fomentando el crecimiento mundial, a pesar de la desaceleración del crecimiento económico de China observado a lo largo de los dos últimos años y del actual cambio estructural de la economía y la base comercial chinas. Es probable que los cambios en la estructura de la demanda de importaciones de China afecten a los asociados comerciales y a las rutas de navegación. Los asociados comerciales directamente involucrados son, entre otros, Alemania, Australia, el Brasil, Chile, Indonesia, el Japón, Malasia, la Provincia china de Taiwán y la República de Corea, que representan importantes porcentajes de las importaciones de China de mineral de hierro y cobre, así como de maquinaria, piezas y componentes necesarios para la fabricación de productos electrónicos y eléctricos (Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, 2014).

Se prevé que el crecimiento en el África Subsahariana se acelere en 2014 y más allá, impulsado por una expansión de los mercados internos, a medida que una gran proporción de la población de la región se suma a la clase media baja y que continúen las inversiones en infraestructura. Los inversores están cada vez más a la altura del potencial de crecimiento de África, debido en particular al auge de su sector de los recursos, el desarrollo de la infraestructura y el aumento de la demanda de los consumidores (Economist Intelligence Unit, 2012). Algunos observadores prevén que para 2025 el consumo anual de los países en desarrollo aumentará hasta 30 billones de dólares y que cabe esperar que las economías en desarrollo tengan más de la mitad de los 1.000 millones de hogares con ingresos anuales superiores a 20.000 dólares (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2013). Si estas proyecciones se hacen realidad, las pautas y la dinámica del crecimiento del comercio se verán probablemente afectadas. Al mismo tiempo, la inversión en proyectos portuarios en África está aumentando y se estima que llegará a más de 10.000 millones de dólares en los próximos cinco años; por otra parte, hay proyectos en marcha, en particular en Ghana, Namibia, Nigeria, Kenya, la República Unida de Tanzania y Sudáfrica, destinados a conectar a África con los mercados internacionales (*IHS Maritime Fairplay*, 2014).

Las perspectivas del comercio mundial de mercancías también están mejorando, y se prevé que se aceleren hasta llegar al 4,7% en 2014 y al 5,3% en 2015 (OMC,

2014a). Entre los factores impulsores del crecimiento figuran un aumento de la demanda de Europa, el fortalecimiento de la recuperación de los Estados Unidos y el aumento del comercio entre los países de Asia. El grado de integración regional seguirá variando: algunos de los países de Asia Oriental, como la República Democrática Popular Lao, Mongolia y Myanmar, tendrán importantes participaciones en los intercambios regionales, debido en particular al comercio de productos intermedios. Una tendencia que se está desarrollando actualmente es el aumento del comercio horizontal (esto es, el comercio de los mismos bienes), con inclusión de bienes intermedios y productos finales, que probablemente impulsarán el comercio Sur-Sur y configurarán la demanda de los servicios de transporte marítimo.

2. Comercio marítimo internacional

En lo que respecta al transporte marítimo, el crecimiento previsto del PIB y del comercio de mercancías indica una posible recuperación que, no obstante, sigue siendo frágil. En febrero de 2014, el nivel medio de confianza expresada por encuestados que operan en los mercados de transporte marítimo fue de 6,5 en una escala de 1 a 10, frente a un 6,1 registrado en noviembre de 2013. Este es el nivel más alto desde que la encuesta se realizó por primera vez en mayo de 2008.

Se prevé que el tráfico marítimo mundial aumente un 4,2% en 2014, impulsado por una gran expansión del comercio de los cinco graneles principales, en particular el mineral de hierro y el carbón, así como por la recuperación del comercio en contenedores y de los envíos de GNL. La continua urbanización de China y los precios internacionales competitivos del mineral de hierro apoyan el crecimiento previsto de los graneles principales. Por otra parte, también se ha observado que el auge del crecimiento del comercio de los productos básicos registrado en el período 2003-2008 ya ha pasado y no es probable que vuelva pronto (*The Maritime Executive*, 2014).

Las perspectivas de la economía mundial, el comercio y el transporte marítimo parecen estar mejorando, pese a que siguen existiendo algunos riesgos de deterioro. Se trata, en particular, de la frágil recuperación de las economías desarrolladas, las dificultades a que hacen frente las grandes economías emergentes y las tensiones geopolíticas, que se pueden agravar. Estos riesgos podrían desviar la economía mundial de su camino de crecimiento positivo. Por otra parte, los

posibles factores positivos incluyen el fortalecimiento de la recuperación económica en las economías desarrolladas, las promesas formuladas por el Grupo de los Veinte en la cumbre celebrada en febrero de 2014, de adoptar medidas para estimular el crecimiento mundial, los posibles beneficios derivados de las crecientes iniciativas y acuerdos comerciales, la profundización del comercio Sur-Sur y las relaciones de inversión, la ampliación del comercio horizontal, el aumento de la demanda de los consumidores (especialmente en Asia Occidental y África) y el posible aumento de las exportaciones de minerales y de productos basados en recursos naturales.

a) Petróleo crudo y productos derivados del petróleo

Se prevé que el tráfico de petroleros aumente apenas un 2,1%; los envíos de petróleo crudo y productos derivados del petróleo se incrementarán el 1,2% y el 3,6%, respectivamente (Clarkson Research Services, 2014c). El principal acontecimiento producido en las modalidades del comercio de petróleo crudo sigue siendo la revolución del esquisto en los Estados Unidos, que ha provocado que las importaciones de ese país caigan en picado y ha creado la posibilidad de que los Estados Unidos pasen a ser un exportador de petróleo crudo a nivel mundial. En otros lugares, se prevé que las exportaciones de África Septentrional se verán limitadas por los disturbios civiles, el envejecimiento de los campos petroleros y una infraestructura relativamente pobre. Se prevé que los envíos procedentes de Asia Occidental y África Occidental sigan desviándose de América del Norte hacia Asia, en particular China, ya que estas regiones necesitan nuevos mercados de exportación y China sigue diversificando sus fuentes de suministro. Esta previsión se enmarca en el contexto del cambio del crecimiento energético desde los países adelantados a las regiones en desarrollo, ya que casi la totalidad de las proyecciones de crecimiento tienen lugar en estos últimos, en particular China y cada vez más la India (British Petroleum, 2014b).

Por consiguiente, están surgiendo nuevas rutas marítimas para los productos derivados del petróleo y el petróleo crudo, gracias al impulso procedente de los cambios en la producción, el volumen y la estructura de la demanda, así como por la ubicación de las refinerías a nivel mundial. Estas nuevas modalidades indican que probablemente el sector del petróleo seguirá acercándose más a los mercados, que el barril

marginal de producción se desplace hacia el oeste, es decir hacia América del Norte, mientras que la capacidad de refino se desplace hacia Asia (UNCTAD, 2013). Las nuevas rutas comerciales crearán una mayor navegación a larga distancia, generando más toneladas-milla para los petroleros dedicados al transporte de crudo. Si la prohibición de las exportaciones de crudo de 1975 se revocara en los Estados Unidos, cabría esperar que en los próximos dos años ese país exportara petróleo crudo (*Lloyd's List*, 2014b).

Por otra parte, las tensiones geopolíticas siguen pesando sobre las perspectivas de crecimiento del tráfico de petroleros. La contribución de la República Islámica del Irán sigue siendo incierta, a pesar del acuerdo provisional alcanzado en 2013 con el fin de aliviar las sanciones internacionales sobre su sector de tráfico de petroleros. Además, un aumento de las tensiones en las principales zonas productoras y exportadoras, en particular Asia Occidental, África Septentrional y partes del África Subsahariana, siguen representando un riesgo fundamental.

Se prevé que la demanda de productos derivados del petróleo continuará creciendo, impulsada por el aumento de las necesidades en los países en desarrollo de Asia y de América, en particular a medida que esos países emprendan el camino de su industrialización y que la capacidad de refino existente siga siendo insuficiente (UNCTAD, 2013). Se prevé que el crecimiento del comercio de los productos derivados del petróleo se incremente en las rutas de travesía larga desde Asia Occidental y la India hacia el Lejano Oriente (UNCTAD, 2013). Se prevé asimismo que las importaciones de crudo de China aumenten un 10% en 2014 y que la producción nacional se incremente en apenas el 1% (Clarkson Research Services, 2014f). Se prevé que las importaciones del Japón aumenten en 2014, impulsadas por el cierre de varias refinerías. Esto, a su vez, también podría socavar el crecimiento de las importaciones de petróleo crudo.

b) El comercio de gas natural licuado

Se prevé que los envíos mundiales de GNL aumenten un 5% en 2014, con el apoyo del incremento de la capacidad de oferta en la región de Asia y el Pacífico y, más adelante, de los Estados Unidos. Nuevas zonas están entrando en funcionamiento en la región del Caspio. El crecimiento se verá sostenido por la producción de Asia Occidental y África (por ejemplo, Israel, Mozambique y la República Unida de Tanzania)

y, a largo plazo, de China, los países en desarrollo de América, África Septentrional y partes de Europa. Los Estados Unidos se están convirtiendo en un posible primer exportador mundial de GNL, y se espera que el país cree una capacidad de más de 200 millones de toneladas anuales de GNL (equivalente a 2,5 veces la capacidad de Qatar) (*Shipping and Finance*, 2014). También están previstos o en construcción algunos proyectos destinados a la producción y las exportaciones en Australia e Indonesia, y Malasia y Singapur están construyendo terminales bidireccionales para la importación y exportación de GNL (*Shipping and Finance*, 2014). La Federación de Rusia está invirtiendo considerablemente en el sector, con la finalidad de llegar a 40 millones de toneladas anuales para 2020 (*Shipping and Finance*, 2014). En cuanto a las importaciones, las consideraciones ambientales y la necesidad de reducir las emisiones de carbono están aumentando el atractivo de la generación de energía por medio del gas y cada vez más como un combustible para el transporte. Se prevé que los mercados de países en desarrollo de Asia, como China y la India, apoyen el crecimiento de la demanda de GNL como combustible, junto con la diversificación de la demanda de toneladas-milla que impulsa el comercio. Hay muchas instalaciones previstas o en curso de construcción en Asia, especialmente en China y la India, con miras a las importaciones de GNL.

En general, las perspectivas del comercio de GNL son positivas, ya que se prevé que el consumo mundial se incremente debido a: a) el aumento de la producción y las exportaciones en los Estados Unidos; b) los hallazgos de nuevos yacimientos de gas en todo el mundo (por ejemplo, en Chipre, Israel, Mozambique y la República Unida de Tanzania); c) el crecimiento previsto de las importaciones de GNL en Asia, sostenido en particular por el compromiso estratégico de China de promover la utilización del gas; d) la disminución del uso de la energía nuclear, y e) el atractivo del gas como una alternativa “ecológica” a otros combustibles fósiles. No obstante, los riesgos geopolíticos también están eclipsando las perspectivas del comercio de GNL porque tienen posibilidades de redefinir las modalidades y las rutas comerciales. Un ejemplo de ello es la tensión existente entre la Federación de Rusia y Ucrania y los posibles efectos secundarios de un aumento del conflicto sobre los importadores de gas europeos. El 34% de las importaciones de gas natural de la Unión Europea proceden de la Federación de Rusia, y una gran parte del mismo transita por medio

de tuberías a través de Ucrania (*Lloyd's List*, 2014b). La perturbación del suministro de gas podría llevar a Europa a importar más GNL por vía marítima en lugar de las tuberías. Esto también podría significar que los envíos procedentes de Europa se reducirían, ya que sería menos probable que algunos países, como España, Bélgica y Francia, volvieran a cargar el GNL importado para enviarlo a otros mercados de precios superiores de Asia o países en desarrollo de América. Si bien estas tendencias necesitarán tiempo para desarrollarse, las exportaciones de GNL procedentes de los Estados Unidos podrían proporcionar una fuente alternativa de GNL transportado a bordo de buques. Esto, a su vez, afectará a la demanda de cargueros de gas y las corrientes y la dirección del comercio de GNL.

c) Comercio de graneles secos

Se prevé que el comercio de productos básicos a granel crezca un 4,5% en 2014, impulsado por un sólido crecimiento previsto del comercio de mineral de hierro y sostenido por el continuado estímulo del desarrollo de las infraestructuras en China, la recuperación en los Estados Unidos y las políticas monetarias favorables en el Japón. El comercio relacionado con las infraestructuras respalda el crecimiento del comercio de productos básicos a granel, una tendencia que probablemente continuará. El comercio generado por esas inversiones representó el 45% del comercio de mercancías en 2013 y se prevé que se duplique para 2020, a medida que aumenten las inversiones en capacidad productiva (*Shipping and Finance*, 2013a). Se prevé que las importaciones relacionadas con las infraestructuras tendrán el mayor crecimiento en las economías emergentes, como Viet Nam, Malasia e Indonesia, seguidos por la India, Bangladesh, Egipto y Turquía (HSBC Bank, 2013). En lo que respecta a China, que representó la mayor parte de las inversiones en infraestructuras en la última década, sigue habiendo margen para más importaciones relacionadas con las infraestructuras, habida cuenta de la ampliación de sus necesidades de energía y de transporte público (*Shipping and Finance*, 2013b). Esto entraña algunas repercusiones importantes para el comercio marítimo, en particular el del mineral de hierro, el carbón, los minerales y los metales.

El crecimiento de la producción australiana de mineral de hierro sigue siendo un motor fundamental, y se prevé que Australia represente la mayor parte del

crecimiento del comercio mundial de mineral de hierro en 2014. Se prevé que la expansión prevista de las actividades mineras por las tres principales empresas de extracción de mineral de hierro en Australia, así como por algunas compañías mineras más pequeñas, fortalecerá aún más el crecimiento de las exportaciones australianas.

Se prevé que el comercio de carbón aumente un 4,8% en 2014, impulsado en particular por el incremento de la capacidad de las centrales eléctricas de carbón en Asia (Clarkson Research Services, 2014a). Es probable que el mercado mundial del carbón esté más configurado por los acontecimientos que afectan a la producción nacional de carbón de China, a medida que las minas sean más seguras y que el desarrollo de la infraestructura de las redes ferroviarias facilite el transporte de carbón desde el interior hasta las regiones industriales costeras. Estas tendencias afectarán a la demanda de importaciones de carbón de China y podrían convertir nuevamente a este país en un exportador neto. Las medidas ambientales, sobre todo en Europa, también son un factor clave que podría determinar el volumen del comercio mundial de carbón. En cuanto a la oferta, se prevé que las exportaciones de carbón térmico de Australia y Colombia aumenten en 2014, mientras que los riesgos de baja están limitando el incremento de las exportaciones de carbón térmico procedente de Indonesia, debido a la limitación de los niveles de producción de carbón del país.

Algunos observadores sostienen que el sector del comercio a granel ocupará un lugar preponderante, debido al aumento de la población y la urbanización en el mundo; se prevé que los consumidores urbanos añadan a la economía mundial aproximadamente 20 billones de dólares anuales en gastos adicionales para 2025, lo que a su vez dará lugar a un auge del comercio de productos básicos (UNCTAD, 2013).

Habida cuenta de que se prevé que 1.000 millones de personas van a entrar en la categoría de consumidores y de la urbanización en curso y el desarrollo de infraestructuras en las regiones en desarrollo, el crecimiento de la demanda de recursos y materias primas y, por tanto, del comercio de graneles resulta inevitable (UNCTAD, 2013). Solo en el sector portuario, las necesidades de infraestructura se estiman en más de 2,5 veces el nivel de la actual infraestructura portuaria. Sin embargo, el hecho de depender enormemente de la demanda de importaciones de China y, en menor

medida, de la India, así como la elevada concentración en el comercio de mineral de hierro y carbón son motivo de preocupación. Existe la posibilidad de que estos importantes mercados y productos básicos, en particular en el caso de China, se modifiquen debido a los cambios en las pautas de crecimiento, la necesidad de lograr un crecimiento más equilibrado y sostenible y el aumento de los imperativos ambientales.

d) Comercio contenedorizado

Se prevé que el comercio mundial contenedorizado aumente un 5,6% en 2014, debido, entre otros factores, a la mejora de las perspectivas de la principal ruta comercial Este-Oeste (Clarkson Research Services, 2014b). Sin embargo, las rutas secundarias siguen siendo el principal motor del comercio contenedorizado mundial, y se prevé que sus volúmenes aumenten un 6% en 2014. Se prevé que el comercio intrarregional, encabezado por el comercio entre países de Asia, aumente un 7,7% en 2014, hasta llegar a más de 50 millones de TEU (Clarkson Research Services, 2014b). Si bien China es uno de los protagonistas principales que impulsan el comercio intraasiático, las perspectivas de futuro también señalan otros posibles agentes importantes, esto es, los países de la ASEAN. Se prevé que la cooperación económica entre los países de la ASEAN contribuyan al comercio en general y al comercio intraasiático en particular. Desde 2002, China ha sido uno de los tres principales socios comerciales de la ASEAN, y su comercio bilateral alcanzó la cifra de 400.000 millones de dólares en 2012 y se prevé que llegará a 500.000 millones en 2015 (*China Daily*, 2013), lo que representa casi diez veces más que en 2002.

Se prevé que el comercio Norte-Sur crezca un 5,5% en 2014, reflejando las perspectivas positivas resultantes de un mayor comercio en el que participarán Asia, Oceanía y África. En este último caso, Nigeria pone de manifiesto el potencial de crecimiento a largo plazo, y el volumen del tráfico anual de contenedores en los puertos de Nigeria alcanzará, según se prevé, la cifra de 10 millones de TEU en 2040, por encima de los 1,4 millones de TEU actuales (*Business Day*, 2014). Esta predicción se basa en la previsión de que la población de Nigeria aumentará, de una cifra estimada de 170 millones de personas a 289 millones, siguiendo a la India, China, los Estados Unidos y el Pakistán en la clasificación demográfica mundial (*Business Day*, 2014).

El factor negativo es que algunas tendencias pueden eclipsar el desempeño del comercio contenedorizado. Entre esas tendencias figuran los costos del consumo de combustible; el aumento del tamaño de los buques y sus repercusiones para los más pequeños, que no pueden beneficiarse de las economías de escala; las demoras en la ampliación del canal de Panamá; la evolución de la reglamentación

y las normas y controles en materia de competencia; la creciente capacidad de suministro con especificaciones equivocadas, y las consecuencias para la “derivación” de la capacidad de los buques, de las rutas principales a rutas secundarias más pequeñas. Esto, a su vez, podría aumentar la presión sobre las tasas y los ingresos, socavando la rentabilidad.

REFERENCIAS

- Bosamia D. (2013a). Chinese grain imports on the rise. Clarkson Research Services. 24 de octubre.
- Bosamia D. (2013b). Iron ore drivers providing support. Clarkson Research Services. 13 de diciembre.
- Bosamia D. (2013c). Changing share of coal exporters to Asia. Clarkson Research Services. 21 de agosto.
- British Petroleum (2013). Statistical review of world energy 2013. Disponible en http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/statistical-review/statistical_review_of_world_energy_2013.pdf (consultado el 22 de septiembre de 2014).
- British Petroleum (2014a). Statistical review of world energy 2014. Junio. Disponible en [bp.com/statisticalreview](http://www.bp.com/statisticalreview) (consultado el 22 de septiembre de 2014).
- British Petroleum (2014b). BP energy outlook 2035. Enero. Disponible en http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/Energy-economics/Energy-Outlook/Energy_Outlook_2035_booklet.pdf (consultado el 22 de septiembre de 2014).
- (Business Day) (2014). Nigerian seaports to grow container traffic to 10m TEUs in 2040. 5 de marzo.
- (China Daily) (2013). China playing a rising role in ASEAN business. 11 de octubre.
- Clarkson Research Services (2013). (Dry Bulk Trade Outlook). Julio.
- Clarkson Research Services (2014a). (Dry Bulk Trade Outlook). Junio.
- Clarkson Research Services (2014b). (Container Intelligence Monthly). Junio.
- Clarkson Research Services (2014c). (Shipping Review and Outlook). Primavera.
- Clarkson Research Services (2014d). (Dry Bulk Trade Outlook). Abril.
- Clarkson Research Services (2014e). (Container Intelligence Monthly). Mayo.
- Clarkson Research Services (2014f). (China Intelligence Monthly). Varios números.
- Danish Ship Finance (2013). Shipping market review. Abril. Disponible en http://www.shipfinance.dk/en/SHIPPING-RESEARCH/~/_media/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review-April-2013.ashx (consultado el 22 de septiembre de 2014).
- Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2014). (World Economic Situation and Prospects 2014). Publicación de las Naciones Unidas. N° de venta E.14.II.C.2. Nueva York.
- Economist Intelligence Unit (2012). Into Africa: emerging opportunities for business. The Economist. Special report. Disponible en http://www.eiu.com/Handlers/WhitepaperHandler.ashx?fi=Into_Africa_report_June_2012.pdf&mode=wp&campaignid=IntoAfrica2012 (consultado el 22 de septiembre de 2014).
- HSBC Bank (2013). HSBC global connections – Global overview. Octubre.
- (IHS Maritime Fairplay) (2014). Unlocking Africa's potential. 13 de febrero.
- Lloyd's List* (2012). Get ready for a new world oil map. 12 de octubre.
- Lloyd's List* (2013). Shipping lines facing antitrust proceedings revealed. 26 de diciembre.
- Lloyd's List* (2014a). China's Ministry of Commerce kills P3. 17 de junio.
- Lloyd's List* (2014b). US crude exports on tankers – your questions answered. 30 de abril.
- OCDE (2014). Main economic indicators, industry and services. Disponible en http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=MEI_REAL (consultado el 23 de septiembre de 2014).
- OMC (2014a). World trade 2013, prospects for 2014. Comunicado de prensa N° 721. Ginebra. 14 de abril.
- OMC (2014b). Regional trade agreements gateway. Disponible en http://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/region_e.htm (consultado el 19 de septiembre de 2014).
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2013). (Human Development Report 2013. The Rise of the South: Human Progress in a Diverse World). Nueva York. Disponible en <http://hdr.undp.org/en/2013-report> (consultado el 22 de septiembre de 2014).
- (Shipping and Finance) (2013a). Boom in commodities trade by 2025, due to one billion people entering consuming class. Mayo.

(Shipping and Finance) (2013b). World merchandise trade to growth 8% annually until 2030. Octubre.

(Shipping and Finance) (2014). Natural gas demand to overtake crude oil's earlier than 2050. Mayo.

(The Maritime Executive) (2014). Shipping confidence hits the highest level since 2008. 28 de marzo.

UNCTAD (2013). *(El Transporte Marítimo)*, 2013. Publicación de las Naciones Unidas. N° de venta S.13.II.D.9. Nueva York y Ginebra.

UNCTADstat – Statistical Database (2014). Disponible en http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=fr (consultado el 23 de septiembre de 2014).

United States Geological Survey (2014). (Mineral Commodity Summaries). Disponible en <http://minerals.usgs.gov/minerals/pubs/mcs/2014/mcs2014.pdf> (consultado el 23 de septiembre de 2014).



2

ESTRUCTURA, PROPIEDAD Y REGISTRO DE LA FLOTA MUNDIAL

En este capítulo se expone la oferta del sector del transporte marítimo. Abarca los tipos de buques, la edad, la propiedad y la matriculación de la flota mundial, así como las entregas, los desguaces y los pedidos de buques nuevos.

Tras un crecimiento anual del 4,1% en 2013, la flota mundial alcanzó un total de 1.690 millones de toneladas de peso muerto (TPM) en enero de 2014. Los graneleros representaban el 42,9% del tonelaje total, seguidos por los petroleros (28,5%) y los buques portacontenedores (12,8%). El crecimiento anual de 2013 fue inferior al observado durante cualquiera de los últimos diez años y la tendencia, a principios de 2014, sugiere una tasa de crecimiento aún menor para el corriente año. La desaceleración refleja el punto de inflexión del mayor ciclo histórico de construcción naval, que alcanzó su punto máximo en 2012.

En lo que respecta a futuras entregas de buques, en 2013, por primera vez desde la crisis económica y financiera, los pedidos interrumpieron su tendencia a la baja y aumentaron ligeramente en la mayoría de tipos de buques. Tras la importante disminución previa, hará falta tiempo para la reanudación de los pedidos de buques hasta llegar al inicio de un nuevo ciclo de construcción naval.

Las flotas más grandes en 2014, por pabellón de registro, son las de Panamá, seguida por Liberia, las Islas Marshall, Hong Kong (China) y Singapur. En conjunto, estos cinco principales registros representan el 56,5% del tonelaje mundial.

En cuanto a la propiedad de la flota, en este número de El Transporte Marítimo se presenta un novedoso análisis y una distinción entre el concepto de “nacionalidad del propietario efectivo” y la “ubicación de la propiedad efectiva”. Esta última expresión se refiere a la ubicación de la empresa de referencia principal, esto es, el país en el que está ubicada la empresa que tiene la principal responsabilidad comercial por el buque, mientras que la “nacionalidad del propietario efectivo” se refiere a la nacionalidad del propietario del buque, con independencia de la ubicación. Así como hoy en día la mayoría de los buques enarbolan el pabellón de un país diferente al de la nacionalidad del propietario, los propietarios están ubicando cada vez más sus empresas en terceros países, añadiendo una posible tercera dimensión a la “nacionalidad” de un buque.

A. ESTRUCTURA DE LA FLOTA MUNDIAL

1. Crecimiento de la flota mundial y principales tipos de buques

Durante los doce meses anteriores al 1 de enero de 2014, la flota mundial creció 65,9 millones de TPM, lo que representa un aumento del 4,1% con respecto al 1 de enero de 2013¹. Este crecimiento anual es inferior al observado en cualquiera de los diez años anteriores (gráfico 2.1), aunque sigue siendo más elevado que la tendencia observada hasta ahora en 2014. El aumento neto de 65,9 millones de TPM registrado en 2013 se debe a las adiciones de tonelaje de 112,8 millones de TPM, frente a los desguaces, pérdidas y otras retiradas de 46,9 millones de TPM.

En 2012 se produjo el final del ciclo de construcción naval más largo que haya habido, según se informa en *El Transporte Marítimo* del último año, y se pone de manifiesto en la disminución adicional de nuevas entregas de tonelaje a lo largo de 2013 (gráfico 2.4). En términos absolutos, el tonelaje construido en 2013

era inferior al construido en cualquiera de los cinco años anteriores.

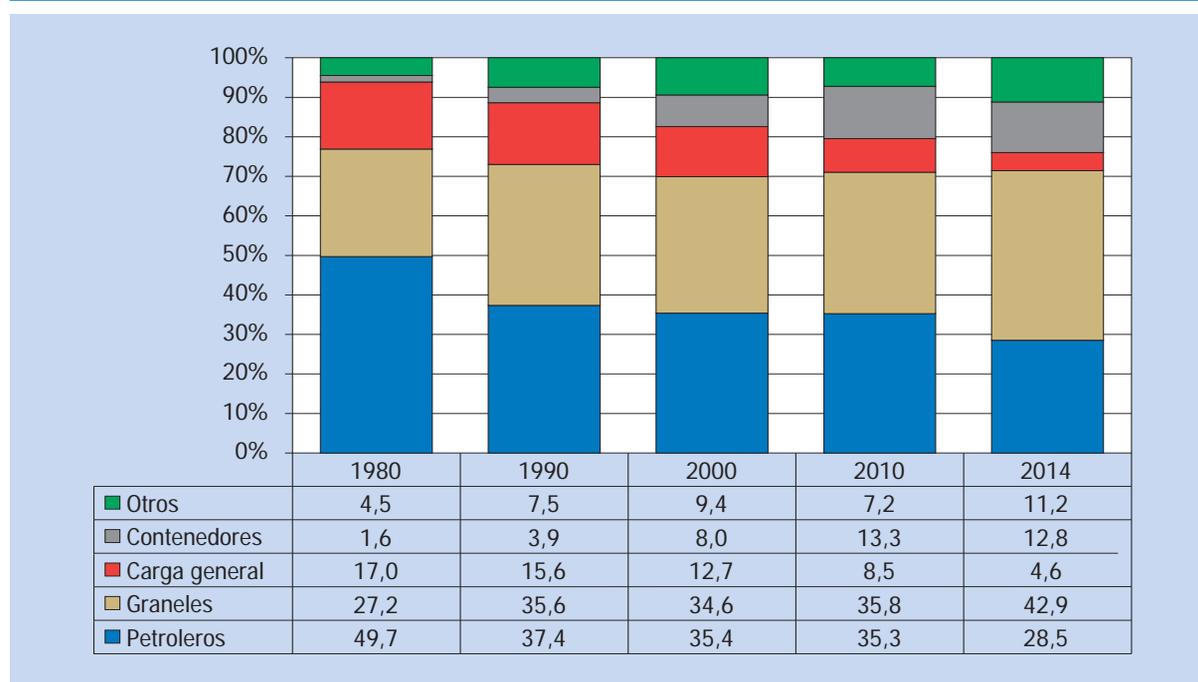
La tasa de crecimiento más alta en 2013 se observó en el caso de los buques graneleros (+5,8%), seguidos por los buques portacontenedores (+4,7%), otros tipos de buques (+4%) y petroleros (+1,9%). La flota de buques de carga general se mantuvo estancada (-0%). Entre otros tipos de buques, los de suministro de plataformas de extracción (+5,1%) y los cargueros de gas (+4,7%) registraron las mayores tasas de crecimiento (cuadro 2.1).

En enero de 2014, la flota mundial alcanzó un total de 1.690 millones de TPM (cuadro 2.1). Los graneleros representan el 42,9% del tonelaje total, seguidos por los petroleros (28,5%) y los buques portacontenedores (12,8%). Desde 1980, la proporción mundial de buques graneleros ha aumentado un 58%, mientras que los petroleros han disminuido un 43%. Mientras tanto, como la carga que no es a granel se ha incluido cada vez más en contenedores, la proporción de la flota de contenedores ha aumentado un 677% desde 1980, mientras que la proporción de la flota de carga general ha disminuido un 73% (gráfico 2.2).

Gráfico 2.1. Crecimiento anual de la flota mundial, 2000-2013 (en porcentaje del TPM)



Fuente: UNCTAD, *El Transporte Marítimo*, varios números.

Gráfico 2.2. Tamaño de la flota mundial, por principales tipos de buques, 1980-2014 (cifras al comienzo de cada año, en porcentaje del TPM)

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por Clarkson Research Services y de números anteriores de *El Transporte Marítimo*.

Nota: Todos los buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueado bruto igual o superior a 100 TB, excluidos los buques que navegan en aguas interiores, los buques de pesca, los buques militares, los yates, las plataformas marítimas fijas y móviles y las gabarras de suministro (pero no las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga, y las dragas).

Cuadro 2.1. La flota mundial, por principales tipos de buques, 2013-2014 (cifras al comienzo de cada año, en miles de TPM; los porcentajes se muestran en cursiva)

<i>Tipos principales</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>Variación porcentual 2014/2013</i>
Petroleros	472 890	482 017	1,9%
	<i>29,1%</i>	<i>28,5%</i>	
Graneleros	686 635	726 319	5,8%
	<i>42,2%</i>	<i>42,9%</i>	
Cargueros	77 589	77 552	0,0%
	<i>4,8%</i>	<i>4,6%</i>	
Portacontenedores	206 547	216 345	4,7%
	<i>12,7%</i>	<i>12,8%</i>	
Otros tipos de buques:	182 092	189 395	4,0%
	<i>11,2%</i>	<i>11,2%</i>	
Buques para el transporte de gas	44 346	46 427	4,7%
	<i>2,7%</i>	<i>2,7%</i>	
Buques quimiqueros	41 359	42 009	1,6%
	<i>2,5%</i>	<i>2,5%</i>	
Buques de suministro a plataformas marítimas	68 413	71 924	5,1%
	<i>4,2%</i>	<i>4,3%</i>	
Transbordadores y buques de pasaje	5 353	5 601	4,6%
	<i>0,3%</i>	<i>0,3%</i>	
Otros/n.d.	22 621	23 434	3,6%
	<i>1,4%</i>	<i>1,4%</i>	
Total mundial	1 625 750	1 691 628	4,1%
	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por Clarkson Research Services.

Nota: Todos los buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueado bruto igual o superior a 100 TB.

En la flota de contenedores, prosigue la tendencia hacia los buques sin aparejo. Cada vez menos buques llegan con sus propios "aparejos" (es decir, con equipos de manipulación de la carga), lo que hace necesario que los puertos proporcionen grúas de buque a tierra para realizar la carga y descarga de contenedores. En 2013, un mínimo histórico de solo el 3,8% de la capacidad de nuevos portacontenedores fue transportado en buques sin aparejo (gráfico 2.3). Esta es una tendencia importante, especialmente para los puertos más pequeños de los países en desarrollo, que a menudo siguen dependiendo de los buques con aparejo para el comercio exterior del país. A más largo plazo, todos los puertos de contenedores tendrán que invertir en sus propias grúas para manipular los contenedores entre el buque y el muelle a fin de manipular la carga de buques sin aparejo cada vez más grandes.

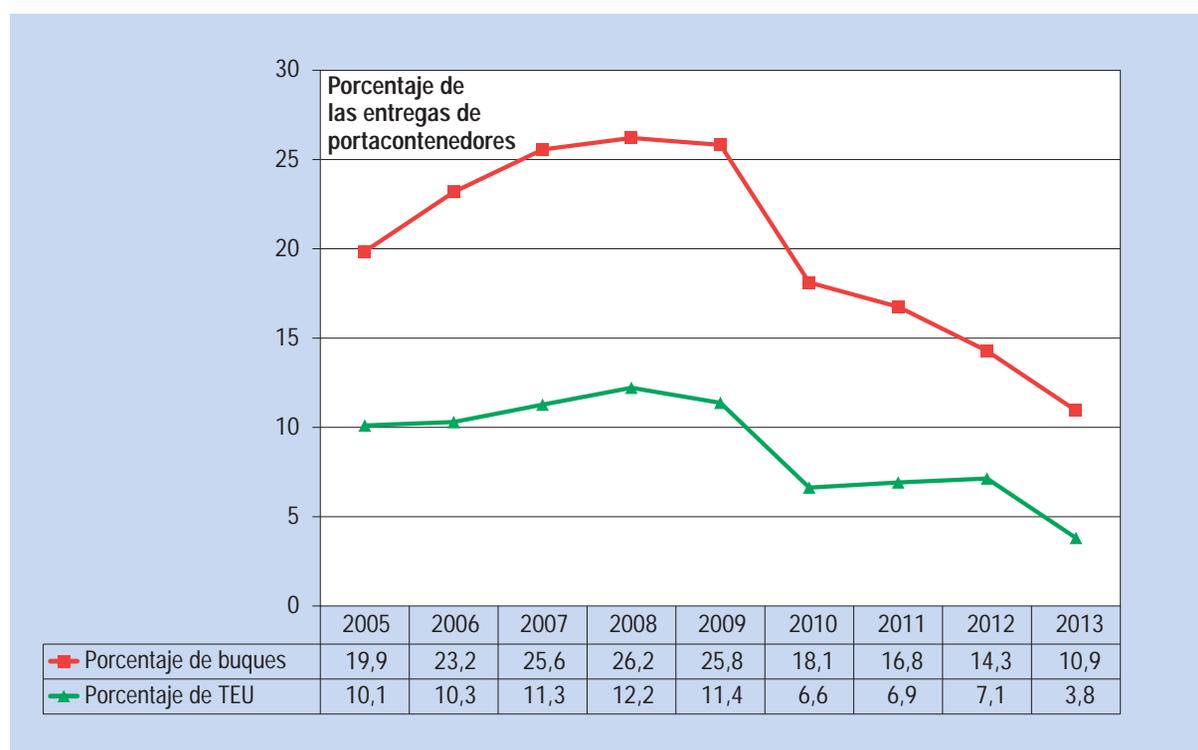
El tamaño de los portacontenedores también sigue creciendo. En los años 2013 y 2014 se han alcanzado nuevos récords en cuanto al tamaño de las cargas. A partir de los buques de 16.000 TEU desplegados por CMA-CGM a principios de 2013, estos fueron

superados por la serie de 20 buques de Maersk, de 18.270 TEU a mediados de 2014, que se prevé serán superados por buques de 19.000 TEU construidos en la República de Corea para China Shipping a fines de 2014 (Dynamar B.V., 2014). La exacta capacidad de carga de contenedores de un buque es a veces un tema de debate ya que, por ejemplo, puede incluir los contenedores vacíos, y algunos analistas han cuestionado la cifra de 19.000 TEU de los próximos buques de China Shipping (*Lloyd's List Containerisation International*, 2014). Sin embargo, aparte del tamaño de los buques más grandes, el tamaño medio de las nuevas entregas y el despliegue de buques (véase también la sección C) también siguen aumentando, lo que plantea problemas para la infraestructura de los puertos y las operaciones en todos los mercados.

2. Distribución por edad de la flota mercante mundial

En enero de 2014, la edad media por tonelada de peso muerto era inferior a diez años, tras el continuo rejuvenecimiento de los últimos años. Una flota más joven no solo es útil para reducir los gastos de

Gráfico 2.3. Tendencias de las entregas de buques portacontenedores con aparejo, 2005-2013 (nuevos buques portacontenedores con su propio aparejo para la manipulación de los contenedores, porcentaje del total de las entregas de portacontenedores)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por Clarkson Research Services.

funcionamiento, sino que también permite que los armadores cumplan normas más estrictas de seguridad y vigilancia y reduzcan las emisiones de dióxido de carbono (CO₂).

Los buques registrados en países desarrollados siguen siendo un poco más jóvenes que los registrados en países en desarrollo, aunque la diferencia de edad sigue reduciéndose. Para todos los grupos de países y tipos de buques, el promedio de edad por TPM es inferior al promedio de edad por buque, habida cuenta de que los nuevos buques suelen tener mayor tamaño, con lo que tienen un mayor peso matemático, lo que afecta al cálculo del tamaño medio por TPM. Los buques portacontenedores y los petroleros tienen el menor promedio de edad, mientras que los buques de carga general siguen siendo los de más edad. De hecho, los buques de carga general constituyen el único tipo de buque en los que el promedio de edad por buque ha aumentado entre 2013 y 2014, dado que se construye un número mucho menor de buques nuevos de este tipo (cuadro 2.2) y muchos de los buques existentes siguen prestando servicios en el comercio costero e interislaño.

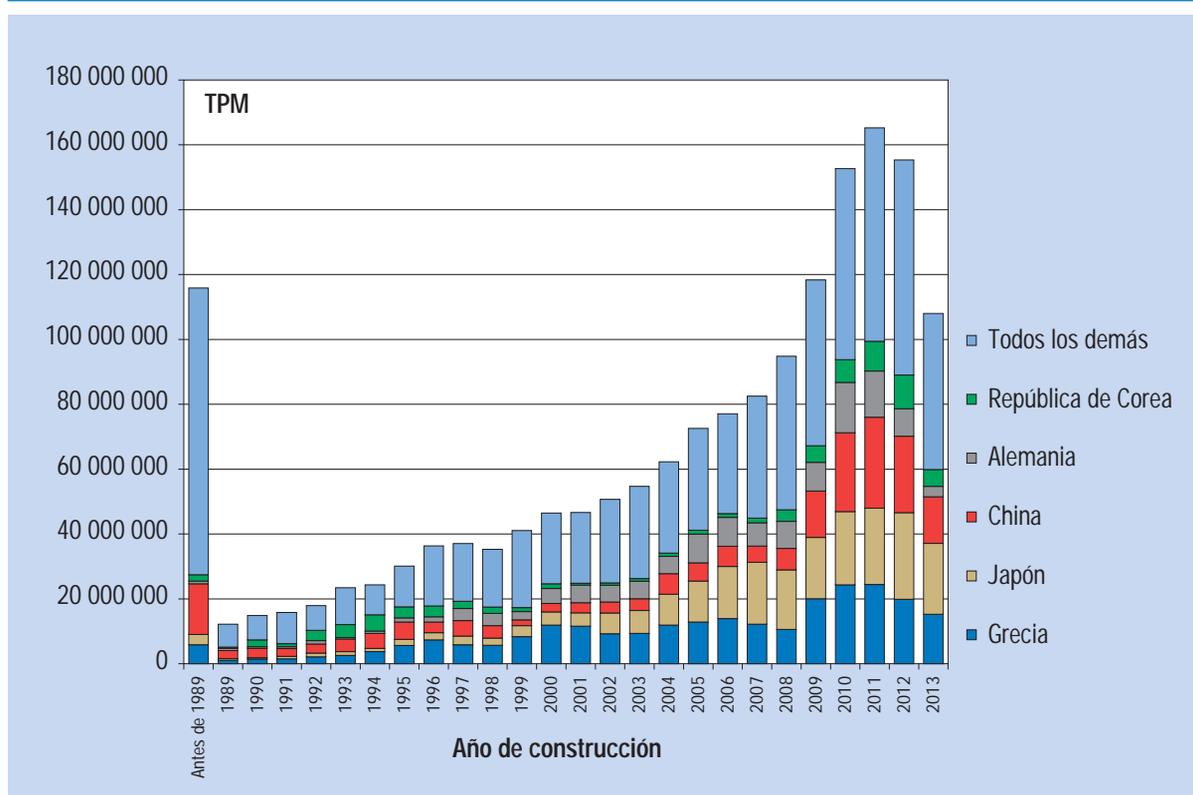
Los cinco principales países armadores (Alemania, China, Grecia, el Japón y la República de Corea) tienen flotas más jóvenes que el promedio de los demás países armadores. Poseen el 58,5% del tonelaje entregado en los últimos cinco años, mientras que su proporción en la flota que tiene más de 25 años es solo del 23,7% (gráfico 2.4).

B. PROPIEDAD Y EXPLOTACIÓN DE LA FLOTA MUNDIAL

1. Países que controlan flotas

En este número de *El Transporte Marítimo* se presenta un novedoso análisis y una distinción entre el concepto de “nacionalidad del propietario efectivo” y la “ubicación de la propiedad efectiva”. Esta última expresión se refiere a la ubicación de la empresa de referencia principal, esto es, el país en el que está ubicada la empresa que tiene la principal responsabilidad comercial por el buque, mientras que la “nacionalidad del propietario efectivo” se refiere a la nacionalidad del

Gráfico 2.4. Propiedad de la flota mundial, por año de construcción (en TPM al 1 de enero de 2014)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por Clarkson Research Services; buques de 100 TB.

Cuadro 2.2. Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipo de buque, al 1 de enero de 2014 (en porcentaje del total de buques y de TPM)

<i>Grupos de países</i> <i>Tipos de buques</i>		<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 a 19 años</i>	<i>Más de 20 años</i>	<i>Edad promedio 2014</i>	<i>Edad promedio 2013</i>	<i>Variación 2014/2013</i>
Mundo: Graneleros	Buques	47,99	15,93	10,89	12,12	13,08	9,37	10,39	-1,03
	TPM	53,23	16,24	10,04	10,83	9,65	8,07	8,87	-0,80
	Tamaño medio del buque (TPM)	81 009	74 485	67 342	65 267	53 883			
Mundo: Portacontenedores	Buques	22,21	32,38	16,58	18,32	10,52	10,96	11,34	-0,38
	TPM	35,03	33,57	15,19	11,32	4,89	8,26	8,78	-0,52
	Tamaño medio del buque (TPM)	66 709	43 851	38 765	26 139	19 667			
Mundo: Buques de carga general	Buques	12,33	13,20	6,88	10,02	57,57	24,56	24,36	0,20
	TPM	23,78	15,73	9,88	9,89	40,72	18,16	18,67	-0,50
	Tamaño medio del buque (TPM)	7 911	5 192	6 660	4 257	2 917			
Mundo: Petroleros	Buques	21,16	20,09	11,55	8,93	38,27	18,10	18,21	-0,11
	TPM	36,17	29,38	21,32	7,81	5,31	8,52	8,68	-0,16
	Tamaño medio del buque (TPM)	90 009	77 733	99 398	48 082	7 585			
Mundo: Otros	Buques	18,16	14,68	9,33	8,57	49,26	22,14	22,15	-0,02
	TPM	23,45	23,65	12,31	7,75	32,84	15,55	15,61	-0,06
	Tamaño medio del buque (TPM)	6 867	8 875	7 351	5 101	3 997			
Mundo: Todos los buques	Buques	16,54	13,86	7,88	8,20	53,52	20,18	20,32	-0,14
	TPM	41,36	23,01	14,16	9,64	11,83	9,52	10,02	-0,50
	Tamaño medio del buque (TPM)	42 035	31 242	32 875	21 451	6 330			
Economías en desarrollo: Todos los buques	Buques	21,56	15,47	7,96	9,74	45,27	19,85	20,09	-0,25
	TPM	43,49	17,62	10,00	11,53	17,35	10,45	11,09	-0,65
	Tamaño medio del buque (TPM)	36 525	22 119	24 931	22 149	7 144			
Economías desarrolladas: Todos los buques	Buques	22,24	18,90	12,77	11,15	34,94	18,31	18,47	-0,17
	TPM	40,48	26,71	16,97	8,39	7,45	8,70	9,11	-0,42
	Tamaño medio del buque (TPM)	49 283	39 446	38 312	21 944	7 371			
Economías en transición: Todos los buques	Buques	8,12	6,68	2,87	4,65	77,67	28,33	28,09	0,24
	TPM	25,61	21,15	12,98	9,93	30,32	15,06	15,51	-0,45
	Tamaño medio del buque (TPM)	20 426	21 804	29 082	13 401	2 467			

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por Clarkson Research Services.

Nota: Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueado bruto igual o superior a 100 TB.

propietario del buque, con independencia de la ubicación. Es importante señalar que este concepto de “nacionalidad” en el contexto de la propiedad suele ser independiente del pabellón nacional del buque, lo que se analizará con más detalle en la sección D. Así como hoy en día la mayoría de los buques enarbolan el pabellón de un país diferente al de la nacionalidad del propietario, estos están ubicando cada vez más sus empresas en terceros países/economías, añadiendo una posible tercera dimensión a la nacionalidad de un buque y su propietario. La nacionalidad de un buque se define por el país cuyo pabellón enarbola, mientras que el propietario puede tener una nacionalidad diferente, y la empresa del propietario que controla el buque puede estar basada en un tercer país/economía. Estas diferentes dimensiones hacen que el concepto histórico de “flotas nacionales” sea cada vez más impreciso y tenga menos sentido.

En el cuadro 2.3 se informa sobre la ubicación de la “propiedad efectiva” de la flota mundial, tanto en términos numéricos como en tonelaje (TPM). La ubicación de la propiedad efectiva refleja la ubicación de la empresa de referencia principal, esto es, el país o economía en que está ubicada la empresa que tiene la principal responsabilidad comercial por el buque. En comparación, en la última columna del cuadro 2.3 se informa sobre el tonelaje (TPM) de la flota mundial según la “nacionalidad del propietario efectivo”. La nacionalidad del propietario efectivo refleja la nacionalidad de los intereses de control de la compañía propietaria efectiva. Un ejemplo típico podría ser un nacional de Grecia (la nacionalidad del propietario efectivo es Grecia), cuya compañía que controla la flota tiene su sede en el Reino Unido (la ubicación de la propiedad efectiva es el Reino Unido).

Para el 11,8% de la flota mundial (TPM), la nacionalidad del propietario efectivo es diferente de la ubicación de la propiedad efectiva, mientras que para el 88,2% de la flota, la nacionalidad del propietario y la ubicación de la propiedad efectiva coinciden. Los cinco principales países que controlan flotas son los mismos conforme a ambos criterios, en primer lugar Grecia, seguida por el Japón, China, Alemania y la República de Corea.

El análisis de la UNCTAD analiza predominantemente la ubicación de la propiedad efectiva, ya que en la mayoría de los casos es el país o la economía del domicilio cuya legislación se aplica a las operaciones realizadas en tierra, el que se beneficia de los impuestos locales y donde se genera el empleo realizado

en tierra. No obstante, cabe señalar que la distinción entre los dos criterios no siempre resulta clara; en algunas ocasiones la sede de la empresa en el país o la economía de la “propiedad efectiva” también realiza actividades económicas en el país o la economía de origen, mientras que en otras ocasiones un tercer o un cuarto país o economía pueden estar involucrados, cuando las empresas prestan servicios como gestoras navales o cuando se encarga el flete de los buques a operadores, especialmente en el caso de las compañías marítimas de portacontenedores.

El país que controla más flota, con arreglo a ambos criterios, es Grecia. No obstante, un gran número de nacionales griegos son propietarios cuya empresa o su residencia está en el extranjero, por ejemplo en el Reino Unido. En consecuencia, Grecia tiene una mayor participación de la flota mundial cuando se considera la nacionalidad del propietario efectivo (16,9% de la flota mundial son de propiedad de nacionales griegos) que cuando se considera la ubicación de la propiedad efectiva (la cuota de mercado de Grecia con arreglo a este criterio es de solo el 15,4%). En el caso del Reino Unido se observa lo contrario: solo el 1,5% de los propietarios de flota en todo el mundo tienen la nacionalidad del Reino Unido, mientras que la proporción de ubicación de la propiedad efectiva de las empresas situadas en el Reino Unido asciende al 3,2%, incluidas muchas empresas cuya propiedad corresponde a nacionales griegos. En total, hay 112 buques de propietarios griegos que son explotados por empresas con sede en el Reino Unido (ubicación de la propiedad efectiva). Un ejemplo típico podría ser un buque granelero de propiedad de una empresa con sede en Londres, cuyos propietarios son nacionales griegos; el buque podría haber sido construido en la República de Corea, clasificado por Det Norske Veritas de Noruega, emplear a gente de mar de Filipinas y enarbolar el pabellón de Chipre.

Noruega es otro ejemplo de un país cuyos nacionales son propietarios de muchos buques, pero que tienen sus empresas con sede en el extranjero. En lo que respecta a la ubicación de la propiedad efectiva, Noruega tiene una cuota de mercado de solo el 2,6%, mientras que nacionales noruegos son los propietarios efectivos del 3,7% de la flota mundial.

Las Bermudas, Chipre, los Emiratos Árabes Unidos, Luxemburgo, Mónaco, el Reino Unido, Singapur y Suiza son importantes países o economías que controlan flotas y que han adquirido, en cuanto a la ubicación de la propiedad efectiva, una mayor cuota de

Cuadro 2.3. La propiedad de la flota mundial al 1 de enero de 2014 (en TPM)

	Ubicación de la propiedad efectiva ^a							Nacionalidad real ^b
	Número de buques	Tonelaje de peso muerto (miles de TPM)	Porcentaje del total mundial (TPM)	Pabellón nacional, tonelaje de peso muerto (miles de TPM)	Pabellón extranjero, tonelaje de peso muerto (miles de TPM)	Pabellón extranjero como porcentaje del TPM total	Crecimiento del TPM en 2013	
Albania	34	140	0,008	67	73	52%	0,0%	140
Alemania	3 699	127 238	7,588	15 987	111 251	87%	-2,1%	127 273
Angola	53	5 792	0,345	288	5 503	95%	10,8%	4 033
Antigua y Barbuda	1	1	0,000	1	0	0%	0,0%	1
Arabia Saudita	200	8 073	0,481	1 424	6 649	82,36%	2,8%	15 353
Argelia	45	1 380	0,082	658	722	52%	0,0%	1 380
Argentina	66	888	0,053	326	563	63%	-3,0%	888
Australia	123	2 587	0,154	1 645	942	36%	3,8%	5 042
Austria	7	50	0,003	0	50	100%	-77,3%	50
Azerbaiyán	181	671	0,040	653	18	3%	0,5%	622
Bahamas	42	1 149	0,069	1 104	45	4%	6,3%	805
Bahrein	31	147	0,009	52	96	65%	-8,1%	139
Bangladesh	90	2 125	0,127	1 376	749	35%	-3,7%	2 125
Barbados	1	2	0,000	0	2	100%	0,0%	2
Bélgica	192	8 114	0,484	3 733	4 381	54%	-1,6%	14 952
Belice	8	28	0,002	4	24	86%	36,6%	28
Bolivia (Estado Plurinacional de)	1	2	0,000	2	0	0%	0,0%	2
Brasil	346	19 510	1,164	2 767	16 744	86%	9,5%	18 830
Brunei Darussalam	9	23	0,001	12	12	50%	12,6%	445
Bulgaria	81	1 279	0,076	254	1 026	80%	-16,0%	1 279
Cabo Verde	7	10	0,001	10	0	0%	0,0%	7
Camboya	4	19	0,001	2	17	92%	0,0%	19
Camerún	3	429	0,026	429	0	0%	-34,1%	429
Canadá	358	9 209	0,549	2 744	6 465	70%	0,1%	25 832
Chile	77	2 314	0,138	704	1 609	70%	-1,9%	2 888
China	5 405	200 179	11,938	73 252	126 928	63%	5,8%	188 356
Provincia de Taiwán	862	47 481	2,832	3 859	43 622	92%	4,9%	47 483
RAE de Hong Kong	610	26 603	1,586	18 637	7 966	30%	16,9%	34 296
Chipre	355	12 716	0,758	6 131	6 585	52%	-11,5%	5 824
Colombia	31	154	0,009	70	84	54%	0,0%	154
Congo	4	9	0,001	0	9	100%	0,0%	9
Costa Rica	7	77	0,005	0	77	100%	0,0%	77
Croacia	112	3 304	0,197	2 235	1 070	32%	-4,7%	3 304
Cuba	21	246	0,015	16	230	94%	1,4%	737

Cuadro 2.3. La propiedad de la flota mundial al 1 de enero de 2014 (en TPM) (continuación)

	Ubicación de la propiedad efectiva ^a							Nacionalidad real ^b
	Número de buques	Tonelaje de peso muerto (miles de TPM)	Porcentaje del total mundial (TPM)	Pabellón nacional, tonelaje de peso muerto (miles de TPM)	Pabellón extranjero, tonelaje de peso muerto (miles de TPM)	Pabellón extranjero como porcentaje del TPM total	Crecimiento del TPM en 2013	
Dinamarca	955	40 504	2,415	13 518	26 986	99%	-0,2%	42 462
Djibouti	1	3	0,000	0	3	100%	0,0%	3
Ecuador	46	642	0,038	349	293	46%	1,1%	642
Egipto	220	3 536	0,211	1 421	2 115	60%	1,6%	3 270
Emiratos Árabes Unidos	716	19 033	1,135	430	18 603	97,74%	12,7%	13 415
Eritrea	4	13	0,001	13	0	0%	0,0%	13
Eslovenia	21	684	0,041	0	684	100,00%	-11,4%	27
España	217	2 206	0,132	692	1 514	68,64%	-4,6%	2 642
Estados Unidos	1 927	57 356	3,420	8 495	48 860	85,19%	5,4%	59 118
Estonia	77	462	0,028	23	439	95%	59,7%	462
Etiopía	17	434	0,026	434	0	0%	94,4%	434
Federación de Rusia	1 734	18 883	1,126	5 559	13 324	70,56%	-1,0%	23 357
Fiji	8	7	0,000	6	1	8%	0,0%	7
Filipinas	367	2 962	0,177	1 420	1 542	52,04%	3,1%	2 939
Finlandia	152	2 039	0,122	971	1 068	52%	-6,1%	2 051
Francia	442	11 798	0,704	4 096	7 702	65%	6,7%	12 802
Gabón	3	76	0,005	74	2	2%	0,0%	76
Gambia	1	2	0,000	2	0	0%	0,0%	2
Georgia	3	8	0,000	3	5	64%	0,0%	8
Ghana	9	39	0,002	29	10	26%	4,2%	39
Granada	1	2	0,000	0	2	100%	0,0%	2
Grecia	3 826	258 484	15,415	70 499	187 985	73%	7,8%	283 498
Groenlandia	8	42	0,002	2	39	94%	0,0%	42
Guatemala	1	1	0,000	0	1	100%	0,0%	1
Guinea Ecuatorial	2	3	0,000	2	1	37%	0,0%	3
Guyana	19	47	0,003	23	23	50%	20,1%	47
Honduras	14	51	0,003	33	18	35%	0,0%	51
India	753	21 657	1,292	14 636	7 021	32%	-2,2%	24 284
Indonesia	1 598	15 511	0,925	12 519	2 992	19%	-0,1%	15 457
Irán (República Islámica del)	229	18 257	1,089	4 012	14 244	78%	8,8%	18 257
Iraq	24	145	0,009	61	83	58%	0,0%	145
Irlanda	79	773	0,046	255	518	67%	22,5%	692
Islandia	22	113	0,007	5	107	95%	0,5%	113
Islas Marshall	34	615	0,037	457	158	25,72%	226,0%	503

Cuadro 2.3. La propiedad de la flota mundial al 1 de enero de 2014 (en TPM) (continuación)

	Ubicación de la propiedad efectiva ^a							Nacionalidad real ^b
	Número de buques	Tonelaje de peso muerto (miles de TPM)	Porcentaje del total mundial (TPM)	Pabellón nacional, tonelaje de peso muerto (miles de TPM)	Pabellón extranjero, tonelaje de peso muerto (miles de TPM)	Pabellón extranjero como porcentaje del TPM total	Crecimiento del TPM en 2013	
Israel	115	4 215	0,251	310	3 905	93%	7,7%	4 215
Italia	851	24 610	1,468	18 790	5 820	24%	-2,1%	42 434
Jamaica	1	1	0,000	0	1	100%	0,0%	1
Japón	4 022	228 553	13,630	17 871	210 682	92%	2,1%	236 532
Jordania	18	177	0,011	5	172	97%	0,0%	177
Kazajstán	23	364	0,022	101	262	72%	1,0%	356
Kenya	6	19	0,001	0	19	100%	0,0%	19
Kiribati	1	1	0,000	1	0	0%	0,0%	1
Kuwait	75	6 861	0,409	3 858	3 003	44%	-0,8%	6 861
Letonia	92	1 227	0,073	48	1 179	96%	-6,8%	1 227
Líbano	159	1 474	0,088	105	1 370	93%	26,5%	1 325
Liberia	7	38	0,002	10	28	73%	36,7%	38
Libia	32	2 444	0,146	1 137	1 307	53%	-0,4%	2 444
Liechtenstein		0	-	0	0		-100,0%	0
Lituania	58	305	0,018	202	103	33,71%	1,3%	370
Luxemburgo	77	1 519	0,091	665	855	56,25%	34,7%	17
Madagascar	8	15	0,001	14	1	7,97%	0,0%	15
Malasia	602	16 797	1,002	8 668	8 129	48,40%	0,6%	16 231
Maldivas	10	50	0,003	25	25	49,52%	-48,8%	50
Malta	33	585	0,035	446	140	23,85%	51,1%	351
Marruecos	34	209	0,012	99	110	52,74%	-0,7%	209
Mauricio	7	101	0,006	93	8	8,26%	6,4%	101
Mauritania	1	9	0,001	0	9	100,00%	0,0%	9
México	149	1 365	0,081	1 061	303	22,21%	-13,0%	1 668
Mónaco	194	16 698	0,996	0	16 698	100,00%	20,6%	2 701
Montenegro	4	74	0,004	74	0	0,00%	0,0%	74
Mozambique	4	9	0,001	9	0	0,00%	0,0%	9
Myanmar	36	188	0,011	158	30	15,78%	1,1%	188
Namibia	1	1	0,000	1	0	0,00%	0,0%	1
Nigeria	241	4 893	0,292	2 605	2 288	46,76%	13,2%	3 714
Noruega	1 864	42 972	2,563	17 470	25 502	94,33%	-1,5%	61 474
Nueva Zelanda	20	222	0,013	94	128	57,68%	66,3%	222
Omán	35	6 923	0,413	6	6 918	99,92%	12,8%	6 923
Países Bajos	1 234	17 203	1,026	6 572	10 631	61,80%	3,7%	16 873
Pakistán	17	679	0,040	658	21	3,04%	-20,2%	679

Cuadro 2.3. La propiedad de la flota mundial al 1 de enero de 2014 (en TPM) (continuación)

	Ubicación de la propiedad efectiva ^a							Nacionalidad real ^b
	Número de buques	Tonelaje de peso muerto (miles de TPM)	Porcentaje del total mundial (TPM)	Pabellón nacional, tonelaje de peso muerto (miles de TPM)	Pabellón extranjero, tonelaje de peso muerto (miles de TPM)	Pabellón extranjero como porcentaje del TPM total	Crecimiento del TPM en 2013	
Panamá	121	730	0,044	589	142	19,39%	3,3%	570
Papua Nueva Guinea	32	102	0,006	98	4	3,70%	10,0%	102
Paraguay	18	43	0,003	25	18	41,48%	68,6%	43
Perú	30	513	0,031	432	81	15,88%	8,7%	513
Polonia	140	2 803	0,167	43	2 760	98,47%	-11,2%	2 809
Portugal	54	940	0,056	124	816	86,81%	-0,4%	936
Qatar	109	5 510	0,329	850	4 660	84,58%	0,0%	4 564
Reino Unido	1 233	52 821	3,150	8 264	44 557	84,35%	5,8%	25 261
República Árabe Siria	154	1 237	0,074	68	1 169	94,49%	-21,4%	1 480
República de Corea	1 568	78 240	4,666	16 266	61 974	79%	5,8%	84 254
República Democrática del Congo	4	371	0,022	0	371	100%	0,0%	6
República Democrática Popular Lao	1	20	0,001	0	20	100%	0,0%	20
República Dominicana	2	6	0,000	0	6	100%	0,0%	6
República Popular Democrática de Corea	143	799	0,048	699	100	12%	-5,8%	799
República Unida de Tanzania	11	36	0,002	26	9	26,31%	8,0%	36
Rumania	94	1 044	0,062	55	989	94,73%	10,4%	1 044
Saint Kitts y Nevis	3	16	0,001	1	15	93,41%	0,0%	16
Samoa	2	20	0,001	0	20	98,92%	0,0%	20
San Vicente y las Granadinas	3	154	0,009	0	154	100,00%	-0,7%	154
Santa Lucía	1	2	0,000	0	2	100,00%	0,0%	2
Senegal	1	1	0,000	1	0	0,00%	0,0%	1
Seychelles	11	213	0,013	200	13	5,91%	0,4%	213
Sierra Leona	1	3	0,000	0	3	100,00%	0,0%	3
Singapur	2 120	74 064	4,417	41 080	32 984	44,53%	12,1%	56 088
Sri Lanka	14	64	0,004	64	0	0,00%	-16,1%	64
Sudáfrica	60	2 237	0,133	49	2 188	97,81%	-6,3%	1 039
Sudán	5	34	0,002	25	9	27,31%	0,0%	34
Suecia	339	6 685	0,399	1 311	5 374	80,39%	4,1%	7 204
Suiza	350	17 012	1,015	1 195	15 817	92,98%	3,3%	5 972
Suriname	2	4	0,000	1	3	67,61%	-30,9%	4
Tailandia	407	6 760	0,403	4 598	2 162	31,98%	10,9%	6 385
Timor-Leste	1	0	0,000	0	0	100,00%	0,0%	0

Cuadro 2.3. La propiedad de la flota mundial al 1 de enero de 2014 (en TPM) (continuación)

	Ubicación de la propiedad efectiva ^a							Nacionalidad real ^b
	Número de buques	Tonelaje de peso muerto (miles de TPM)	Porcentaje del total mundial (TPM)	Pabellón nacional, tonelaje de peso muerto (miles de TPM)	Pabellón extranjero, tonelaje de peso muerto (miles de TPM)	Pabellón extranjero como porcentaje del TPM total	Crecimiento del TPM en 2013	
Tonga	1	1	0,000	1	0	0,00%	0,0%	1
Trinidad y Tabago	5	7	0,000	6	1	14,19%	0,0%	7
Túnez	13	330	0,020	330	0	0,00%	-8,3%	330
Turkmenistán	18	72	0,004	69	3	4,36%	24,4%	71
Turquía	1 547	29 266	1,745	8 600	20 666	70,61%	0,4%	29 431
Ucrania	409	3 081	0,184	450	2 631	85,39%	-17,0%	3 381
Uruguay	23	113	0,007	29	84	74,38%	20,5%	32
Venezuela (República Bolivariana de)	73	2 751	0,164	1 289	1 462	53,15%	1,2%	2 803
Viet Nam	859	8 000	0,477	6 511	1 489	18,61%	-1,6%	8 000
Yemen	19	566	0,034	437	129	22,80%	0,4%	566
Anguilla	1	1	0,000	0	1	100%	0,0%	1
Antillas Neerlandesas	1	2	0,000	0	2	100,00%	0,0%	8
Bermudas	250	36 793	2,194	210	36 584	99%	5,8%	10 908
Curaçao	1	8	0,000	8	0	0%	0,0%	0
Gibraltar	7	32	0,002	27	5	16%	0,0%	32
Guam	1	1	0,000	0	1	100%		1
Islas Caimán	3	4	0,000	0	4	100%	65,2%	2
Islas Cook	2	6	0,000	3	2	45%	81,0%	6
Islas Feroe	19	54	0,003	50	4	8%	37,1%	54
Islas Turcas y Caicos		0	-	0	0		-100,0%	0
Islas Vírgenes (Estados Unidos)	2	3	0,000	0	3	100,00%	0,0%	3
Islas Vírgenes Británicas	13	416	0,025	0	416	100%	-9,3%	416
Nueva Caledonia	3	1	0,000	0	1	100,00%	0,0%	1
Polinesia Francesa	21	26	0,002	9	17	66%	19,9%	26
Santa Elena		0	-	0	0			3
TOTAL	46 952	1 673 157	99,780	453 732	1 219 425	72,88%	4,14%	1 672 901
Desconocido	649	3 696	0,220					3 952
Total general	47 601	1 676 853	100,000				4,04%	1 676 853

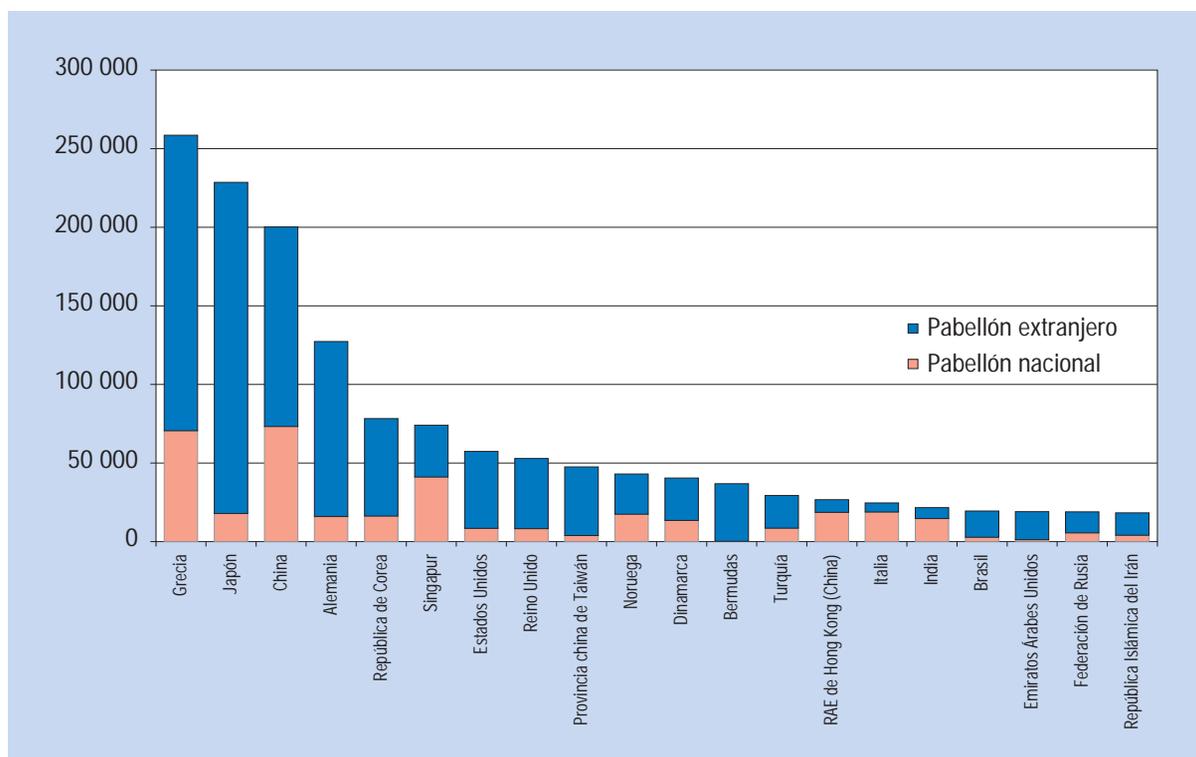
Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por Clarkson Research Services.

Nota: Buques mercantes de 1.000 TB y más.

^a La "ubicación de la propiedad efectiva" indica el país o la economía en que está ubicada la empresa que tiene la principal responsabilidad comercial por el buque.

^b La "nacionalidad del propietario efectivo" indica la nacionalidad de la participación mayoritaria del buque. Nota: En este contexto, la "nacionalidad" se refiere a la nacionalidad del propietario del buque, mientras que la "nacionalidad" del buque se define por el pabellón de registro. Esto último se trata en el cuadro 2.5, *infra*.

Gráfico 2.5. Los 20 principales países propietarios de buques, propiedad efectiva, 1 de enero de 2014 (1.000 TPM, por país/economía de propiedad)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos proporcionados por Clarkson Research Services.

Nota: Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de 1.000 TB y más.

mercado de lo que sugeriría la “nacionalidad del propietario efectivo” de su flota. Esos países a menudo también albergan la sede institucional de una amplia gama de empresas, no solo en el sector del transporte marítimo. El transporte marítimo puede ser parte de un amplio conjunto de servicios financieros o logísticos.

La Arabia Saudita, Bélgica, el Canadá, Grecia, Hong Kong (China), Italia y Noruega, por otra parte, son más importantes en el control “real” de flota, en comparación con su cuota de mercado con arreglo a la ubicación de la propiedad efectiva. Esas economías a menudo han albergado históricamente importantes intereses de control de la flota, a pesar de lo cual en algunas ocasiones los propietarios llegaron a la conclusión de que les convenía trasladar sus operaciones al extranjero.

Como se mencionó anteriormente, en el caso de la mayoría de los buques, la nacionalidad del propietario efectivo y la ubicación de la propiedad efectiva siguen siendo las mismas, pero la tendencia parece indicar una distinción más frecuente entre ambas.

Hace 40 años existía una situación análoga en cuanto al pabellón nacional y la propiedad de los buques. Históricamente, un buque enarbolaba el pabellón correspondiente a la nacionalidad de su propietario. Sin embargo, en la actualidad casi el 73% de la flota mundial enarbola un pabellón extranjero (véase también la sección D: Registro de los buques). El tonelaje de propiedad de los principales países o economías que controlan flota y la proporción que enarbola pabellón extranjero se ilustra en el gráfico 2.5. Con la excepción de Singapur, Hong Kong (China), la India e Italia, todos los 20 principales países o economías que controlan flota tienen mucho más de la mitad de su flota registrada en el extranjero, es decir, que la mayor parte del tonelaje de propiedad nacional lleva pabellón extranjero.

En el futuro, una tendencia similar puede seguir desarrollándose en lo que respecta a la ubicación de empresas navieras “de propiedad extranjera”. Es posible que los propietarios de buques y los inversores individuales se trasladen cada vez más a los países que ofrezcan un mercado local atractivo, un régimen

fiscal y de empleo competitivo y un marco legal y reglamentario moderno, así como, posiblemente, un conjunto de servicios marítimos, logísticos, de seguros y financieros apropiados. La diferencia entre la nacionalidad del propietario efectivo y la ubicación de la propiedad efectiva podría así aumentar aún más, con lo que tendría menos sentido el concepto de una flota controlada a nivel nacional.

Hasta la fecha (enero de 2014), el Brasil es el mayor país propietario de buques en América Latina y el Caribe, en términos de ubicación de la propiedad efectiva, seguido por la República Bolivariana de Venezuela y Chile. Los principales países africanos propietarios de buques son Angola, Nigeria y Egipto. En Asia Meridional, la India, seguida por Bangladesh y Pakistán, son los principales países propietarios de buques. El principal país propietario de buques en Asia Sudoriental es Singapur, seguido por Malasia e Indonesia. Entre las principales economías en desarrollo propietarias de buques, las que tuvieron un crecimiento más rápido en 2013 fueron Angola (+10,8%), Etiopía (+94,4%), Hong Kong (China) (+16,9%), Líbano (+26,5%), Nigeria (+13,2%), Omán (+12,8%), Singapur (+12,1%), Tailandia (+10,9%) y los Emiratos Árabes Unidos (+12,7%) (cuadro 2.3).

2. Los operadores de portacontenedores

Al 1 de mayo de 2014, el principal operador de portacontenedores en términos de capacidad de transporte de contenedores en TEU es MSC, con sede en Suiza. Le siguen Maersk Line (Dinamarca) y CMA-CGM (Francia). Muchos de los buques desplegados por los operadores en realidad no son de su propiedad, sino que han sido arrendados a los denominados "propietarios que dan sus buques a flete". A comienzos de 2014, se estima que alrededor del 60% de la cartera de pedidos de nuevos portacontenedores corresponde a estos propietarios, mientras que el 40% restante corresponde a los propios operadores de buques de línea; históricamente, esta relación entre los operadores y los propietarios estaba alrededor del 50:50 (*Lloyd's List – Daily Briefing*, 2014a).

Las empresas más grandes (en términos del total de la flota) también suelen explotar buques más grandes. La mayoría de las empresas navieras más importantes (cuadro 2.4) tiene aproximadamente un tercio de su flota (TEU) en buques de 10.000 TEU o más; alrededor de un tercio está entre los 5.000 y los 9.999 TEU, y un tercio de la capacidad de transporte

de contenedores se realiza en buques de menos de 4.999 TEU. Una excepción es UASC, que tiene sobre todo buques más grandes, ya que se dedica sobre todo al comercio Este-Oeste. Otra excepción es Hamburg Süd, que opera principalmente en servicios Norte-Sur y, por tanto, despliega buques relativamente más pequeños. En general, los servicios transatlánticos y transpacíficos utilizan buques de entre 5.000 y 13.000 TEU, mientras que el comercio entre Asia y Europa utiliza también buques de más de 13.000 TEU. Los buques de menos de 5.000 TEU se limitan a servicios intrarregionales, de distribución y del comercio Norte-Sur (véase también *Lloyd's List – Daily Briefing*, 2014b).

Las empresas más pequeñas rara vez despliegan grandes buques portacontenedores. Como gestionan volúmenes de carga más bajos, tendrían dificultades para llenar los buques. Habida cuenta de las economías de escala que se pueden lograr mediante la utilización de buques más grandes (si son cargados íntegramente), las empresas más pequeñas siempre tendrán que hacer frente a la necesidad de defender su posición en mercados especializados o bien unir fuerzas por medio de fusiones o alianzas que les permitan agrupar la carga en colaboración con otras empresas navieras.

Las fusiones y alianzas han sido un tema importante para las empresas navieras en 2013 y 2014. Hapag-Lloyd de Alemania y Compañía Sud Americana de Vapores S.A. de Chile acordaron una fusión a comienzos de 2014, y se está examinando otra posible fusión entre Hapag-Lloyd y NOL (*Lloyd's List – Daily Briefing*, 2014c). Se realizaron y se planearon nuevas alianzas, aunque no todas han obtenido la aprobación de las autoridades reguladoras. En particular, la muy publicitada Alianza P3 entre las tres principales empresas navieras no fue aprobada por el Ministerio de Comercio de China (*DynaLiners Weekly*, 2014).

Desde la perspectiva de los cargadores (es decir, los clientes de las compañías navieras), la tendencia hacia buques más grandes y a la concentración entre los proveedores tiene posibles beneficios y también inconvenientes. Las economías de escala conseguidas mediante la utilización de buques más grandes ayudan a reducir los gastos de funcionamiento. En la medida en que exista un nivel suficiente de competencia, esas economías de costos se trasladarán al cliente. Sin embargo, si esas economías de escala solo pueden lograrse mediante la expulsión de competidores del mercado, entonces el precio final (el

Cuadro 2.4. Las 50 principales compañías de transporte de contenedores de línea, 1 de enero de 2014 (número de buques y capacidad total de transporte en servicio, en TEU, clasificadas por TEU)

<i>Categoría</i>	<i>Operador</i>	<i>Buques</i>	<i>TEU</i>	<i>% 0-4.999 TEU*</i>	<i>% 5.000-9.999 TEU*</i>	<i>% >= 10.000 TEU</i>
1	Mediterranean Shipping Company S.A.	461	2 609 181	27,14	40,42	32,45
2	Maersk Line	456	2 505 935	27,35	47,88	24,77
3	CMA CGM S.A.	348	1 508 007	30,83	34,09	35,08
4	Evergreen Line	229	1 102 245	27,64	53,49	18,87
5	COSCO Container Lines Limited	163	879 696	24,03	42,90	33,07
6	Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	159	762 613	49,34	33,35	17,31
7	China Shipping Container Lines Company Limited	134	750 644	30,40	31,73	37,87
8	Hanjin Shipping Company Limited	115	671 210	30,54	36,95	32,50
9	APL Limited	121	629 479	30,14	44,42	25,45
10	United Arab Shipping Company (S.A.G.)	73	610 294	19,01	15,60	65,39
11	Mitsui O.S.K. Lines Limited	119	607 562	32,26	53,99	13,75
12	Yang Ming Marine Transport Corporation	107	561 172	28,27	46,78	24,95
13	Hamburg Sud	112	539 793	44,48	53,57	1,95
14	Orient Overseas Container Line Limited	98	510 115	27,88	59,18	12,94
15	Nippon Yusen Kabushiki Kaisha	104	488 848	40,45	46,08	13,46
16	Hyundai Merchant Marine Company Limited	64	392 874	20,83	46,44	32,73
17	Kawasaki Kisen Kaisha Limited	72	368 746	34,46	58,01	7,52
18	Pacific International Lines (Private) Limited	137	365 693	86,00	14,00	–
19	Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	58	320 273	28,94	71,06	–
20	Zim Integrated Shipping Services Limited	71	305 192	63,48	23,34	13,19
21	Delmas	80	178 926	90,34	9,66	–
22	Wan Hai Lines Limited	78	172 572	89,94	10,06	–
23	MCC Transport (Singapore) Private Limited	65	119 954	95,74	4,26	–
24	Nile Dutch Africa Line BV	42	107 794	100,00	–	–
25	X-Press Feeders	70	94 904	100,00	–	–
26	Korea Marine Transport Company Limited	49	87 958	93,86	6,14	–
27	SITC Container Lines Company Limited	71	85 099	100,00	–	–
28	US Military Sealift Command	59	72 195	100,00	–	–
29	Seago Line	31	69 166	100,00	–	–
30	Safmarine Container Lines N.V.	32	68 596	100,00	–	–
31	BBC Chartering & Logistic GmbH & Company KG	99	61 246	100,00	–	–
32	Simatech Shipping & Forwarding L.L.C.	21	58 770	100,00	–	–
33	Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A.	15	56 552	35,39	64,61	–
34	Regional Container Lines Public Company Limited	33	55 035	90,76	9,24	–
35	TS Lines Company Limited	32	48 521	100,00	–	–
36	Unifeeder A. S.	47	48 162	100,00	–	–
37	Shipping Corporation of India Limited	11	46 990	58,50	41,50	–
38	Arkas Konteyner ve Tasimacilik A.S.	34	44 834	100,00	–	–

Cuadro 2.4. Las 50 principales compañías de transporte de contenedores de línea, 1 de enero de 2014 (número de buques y capacidad total de transporte en servicio, en TEU, clasificadas por TEU) (continuación)

Categoría	Operador	Buques	TEU	% 0-4.999 TEU*	% 5.000-9.999 TEU*	% >= 10.000 TEU
39	Sinotrans Container Lines Company Limited	38	44 516	100,00	–	–
40	Grimaldi Group Napoli	43	44 171	100,00	–	–
41	CNC Line Limited	20	41 807	100,00	–	–
42	Hafiz Darya Shipping Company	9	41 337	52,48	47,52	–
43	Messina	17	39 521	100,00	–	–
44	Gold Star Line Limited	18	39 413	100,00	–	–
45	Matson Navigation Company Incorporated	15	37 442	100,00	–	–
46	Heung-A Shipping Company Limited	31	36 600	100,00	–	–
47	Swire Shipping Limited	25	36 175	100,00	–	–
48	ANL Singapore Private Limited	9	35 219	85,80	14,20	–
49	Westfal-Larsen Shipping A. S.	17	35 151	100,00	–	–
50	Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V.	36	31 454	100,00	–	–
Subtotal de los 50 operadores		4 348	18 429 652	38,22	38,72	23,07
Todos los demás		1 827	1 484 722	97,54	2,46	–
TOTAL		6 175	19 914 374	42,64	36,01	21,35

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos proporcionados por *Lloyd's List Intelligence*, disponible en www.lloydslistintelligence.com.

Nota: Incluye todos los buques portacontenedores de los que se sabe que son explotados por compañías de transporte de línea.

* Indica el porcentaje de buques dentro de una gama de TEU.

flete) que debe pagar el cargador quizá no siempre se reducirá en la misma proporción. Este posible riesgo es aún más evidente si se analiza el despliegue de los buques por países. Este es el tema de la sección C sobre el despliegue de buques portacontenedores y la conectividad del transporte marítimo de línea.

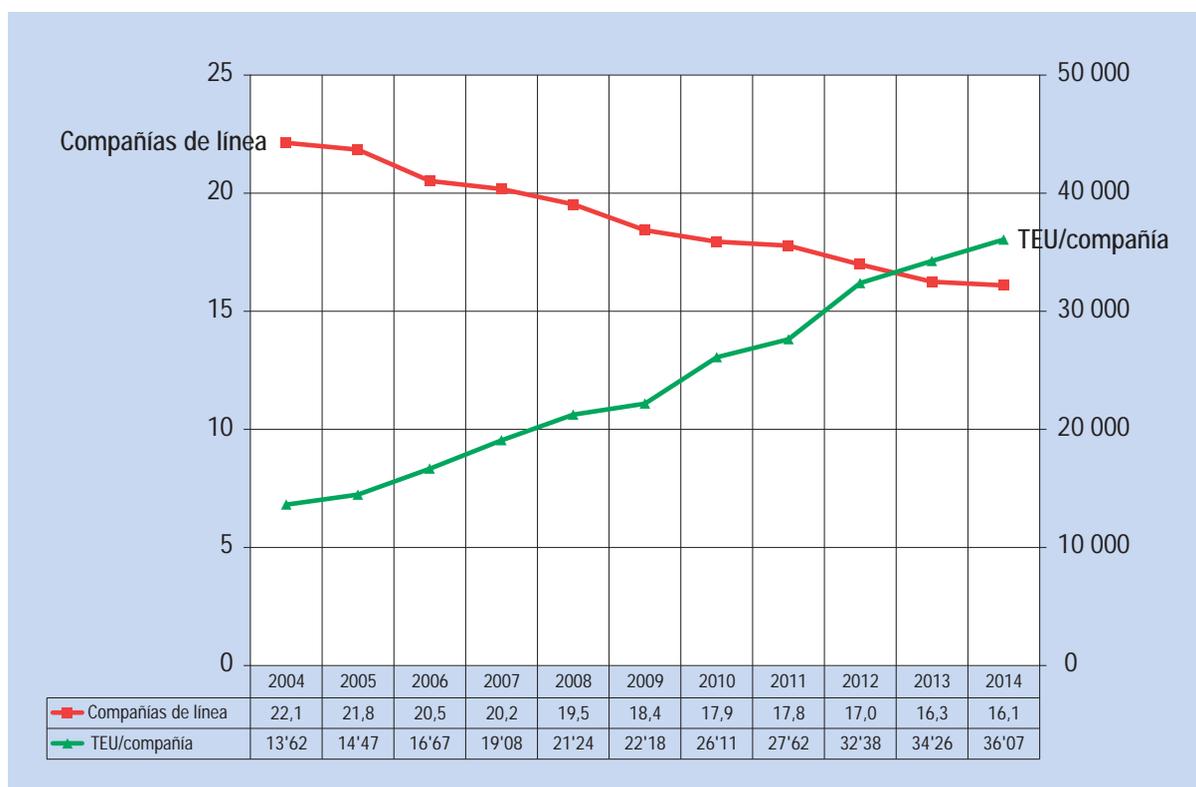
C. DESPLIEGUE DE LA FLOTA DE PORTACONTENEDORES Y CONECTIVIDAD DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE LÍNEA

Desde 2014, el Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD (LSCI) ha proporcionado un indicador del acceso de cada país ribereño a la red mundial del transporte marítimo de línea. La serie cronológica completa se publica en formato electrónico en UNCTADstat (UNCTADstat, 2014a). Los datos pertinentes son proporcionados por *Lloyd's List Intelligence* (*Lloyd's List Intelligence – Containers*, 2014); el LSCI se obtiene a partir de cinco elementos

que dan una imagen del despliegue por las compañías de transporte marítimo de línea de portacontenedores en los puertos de escala de cada país: a) el número de buques; b) su capacidad total de carga contenedorizada; c) el número de compañías que prestan estos servicios con sus propios buques; d) el número de servicios que ofrecen, y e) el tamaño (en TEU) del mayor buque desplegado.

El país o economía que tiene el mayor LSCI es China, seguida por Hong Kong (China), Singapur, la República de Corea y Malasia. Los países mejor conectados en África son Marruecos, Egipto y Sudáfrica, lo que refleja su posición geográfica en los extremos del continente. En América Latina, Panamá tiene el LSCI más elevado, ya que se beneficia de su canal y de su ubicación en la encrucijada de las principales rutas Este-Oeste y Norte-Sur. Once de los 12 países que tienen el menor LSCI son Estados insulares, lo que refleja su lejanía y sus bajos volúmenes de comercio, un tema que se examina más detalladamente en el capítulo 6.

Si se examinan algunos de los elementos de la conectividad del transporte marítimo de línea, se observa una continuación de las diferentes tendencias que

Gráfico 2.6. Presencia de compañías de transporte marítimo de línea: número promedio de compañías por país y promedio de la capacidad de carga contenedorizada (TEU) por compañía y por país, 2004-2014

Fuente: UNCTAD, con datos proporcionados por *Lloyd's List Intelligence*.

reflejan la misma evolución hacia la consolidación del sector. A medida que las empresas crecen, son menos las que despliegan buques hacia o desde los países medios (gráfico 2.6) y, a medida que los buques son de mayor tamaño, el número de buques desplegado por país se mantiene sin variaciones (gráfico 2.7).

En particular, la capacidad total en TEU desplegada por empresa y por país ha aumentado 2,6 veces durante los 11 años en que la UNCTAD ha hecho un seguimiento de los datos, mientras que el número de empresas por país ha descendido un 27% y el promedio del tamaño de los buques casi se ha duplicado durante el mismo período. A medida que las compañías de transporte marítimo de línea aumentan de tamaño, hay menos opciones para los cargadores en la mayoría de los mercados.

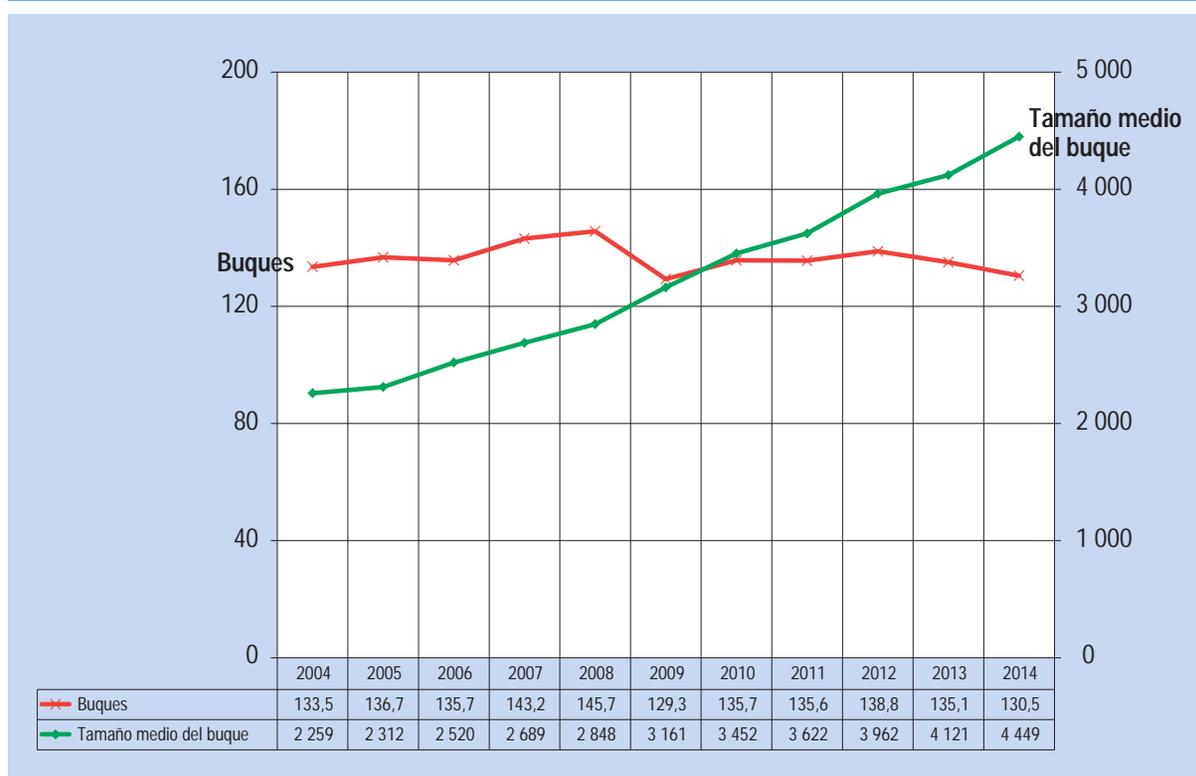
D. EL REGISTRO DE BUQUES

Como ya se analizó en la sección B, para la mayor parte de la flota mundial el pabellón de registro del buque corresponde a un país o una economía diferente de

la de su propietario. Los pabellones de registro de las mayores flotas (TPM) al 1 de enero de 2014 correspondían a Panamá (21,21% de la flota mundial), seguido por Liberia (12,24%), las Islas Marshall (9,08%), Hong Kong (China) (8,24%) y Singapur (6,17%). En conjunto, estos cinco registros principales representan casi el 57% del tonelaje mundial (cuadro 2.5)².

En cuanto al número de buques con pabellón nacional, Indonesia y el Japón ocupan el segundo y el tercer lugar, respectivamente, después de Panamá. Indonesia (7.019 buques de 100 TB y más) y el Japón (5.249 buques de 100 TB y más) (UNCTADstat, 2014b), tienen importantes flotas nacionales que sirven al tráfico de cabotaje ribereño e interisleño.

Las tasas de registro de crecimiento de tonelaje de dos dígitos fueron conseguidas por la República Islámica del Irán (+59,6%), la República Unida de Tanzania (+27,3%), Tailandia (+15,4%) y Singapur (+13,2%). El pabellón de Singapur es enarbolado predominantemente por propietarios de buques de Singapur y Dinamarca. La República Unida de Tanzania se ha consolidado como un registro de libre matrícula;

Gráfico 2.7. Despliegue de flota por país: número total de buques y tamaño promedio (TEU) por buque, 2004-2014

Fuente: UNCTAD, con datos proporcionados por Lloyd's List Intelligence.

Cuadro 2.5. Los 35 pabellones de registro con las mayores flotas inscritas al 1 de enero de 2014 (TPM)

Pabellón de registro	Número de buques	Tonelaje de peso muerto (en miles de TPM)	Porcentaje del total mundial (TPM)	Total acumulado	Propiedad nacional, tonelaje de peso muerto (en miles de TPM)	Propietario extranjero, tonelaje de peso muerto (en miles de TPM)	Propietario extranjero como porcentaje del TPM total
Panamá	7 068	355 700	21,21	21,21	589	355 111	99,83
Liberia	3 126	205 206	12,24	33,45	10	205 195	99,99
Islas Marshall	2 207	152 339	9,08	42,53	457	151 882	99,70
RAE de Hong Kong (China)	2 065	138 134	8,24	50,77	18 637	119 497	86,51
Singapur	2 318	103 467	6,17	56,94	41 080	62 387	60,30
Grecia	883	77 078	4,60	61,54	70 499	6 579	8,54
Bahamas	1 327	74 874	4,47	66,00	1 104	73 770	98,53
China	2 802	73 522	4,38	70,39	73 252	270	0,37
Malta	1 698	72 935	4,35	74,74	446	72 489	99,39
Chipre	937	32 594	1,94	76,68	6 131	26 462	81,19
Isla de Man	409	23 711	1,41	78,10	0	23 711	100,00
Italia	719	20 022	1,19	79,29	18 790	1 232	6,15

Cuadro 2.5. Los 35 pabellones de registro con las mayores flotas inscritas al 1 de enero de 2014 (en TPM)
(continuación)

Pabellón de registro	Número de buques	Tonelaje de peso muerto (en miles de TPM)	Porcentaje del total mundial (TPM)	Total acumulado	Propiedad nacional, tonelaje de peso muerto (en miles de TPM)	Propietario extranjero, tonelaje de peso muerto (en miles de TPM)	Propietario extranjero como porcentaje del TPM total
Reino Unido	658	18 805	1,12	80,41	8 264	10 541	56,06
Noruega (NIS)*	531	18 221	1,09	81,50	15 035	3 187	17,49
Japón	766	17 915	1,07	82,57	17 871	44	0,24
República de Corea	777	16 881	1,01	83,57	16 266	615	3,64
Alemania	381	16 380	0,98	84,55	15 987	393	2,40
India	702	15 245	0,91	85,46	14 636	608	3,99
Dinamarca (DIS)*	381	14 371	0,86	86,32	13 276	1 095	7,62
Indonesia	1 609	13 846	0,83	87,14	12 519	1 327	9,58
Antigua y Barbuda	1 207	13 391	0,80	87,94	1	13 390	100,00
Estados Unidos	850	11 848	0,71	88,65	8 495	3 353	28,30
República Unida de Tanzania	163	11 663	0,70	89,34	26	11 637	99,77
Bermudas	145	11 542	0,69	90,03	210	11 333	98,18
Malasia	531	9 212	0,55	90,58	8 668	544	5,91
Turquía	632	8 891	0,53	91,11	8 600	291	3,27
Países Bajos	926	8 789	0,52	91,63	6 572	2 217	25,22
Francia	226	7 577	0,45	92,09	4 096	3 480	45,93
Bélgica	110	6 693	0,40	92,49	3 733	2 959	44,22
Viet Nam	811	6 652	0,40	92,88	6 511	141	2,12
Federación de Rusia	1 410	6 530	0,39	93,27	5 559	972	14,88
Filipinas	413	6 119	0,36	93,64	1 420	4 698	76,79
Tailandia	339	5 067	0,30	93,94	4 598	469	9,26
Islas Caimán	158	4 299	0,26	94,20	0	4 299	100,00
San Vicente y las Granadinas	485	4 273	0,25	94,45	0	4 273	100,00
Total de las principales 35	39 770	1 583 792	94,45	94,45	403 339	1 180 453	74,53
Resto del mundo	7 831	93 060	5,55	5,55	50 629	42 431	45,60
Total mundial	47 601	1 676 853	100,00	100,00	453 969	1 222 884	72,93

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por Clarkson Research Services.

Nota: Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueo bruto igual o superior a 100 TB; clasificados por tonelaje de peso muerto. Para una lista completa de todos los países con buques de 100 TB y más, véase <http://stats.unctad.org/fleet>.

* NIS: Registro Internacional Noruego de Buques; DIS: Registro Internacional Marítimo Danés.

Cuadro 2.6. Distribución de la capacidad en TPM de los tipos de buque, por grupos de países de registro, enero de 2014 (cifras de comienzo de año, en porcentajes de TPM; el crecimiento anual en puntos porcentuales se muestra en cursivas)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Cerealeros</i>	<i>Carga general</i>	<i>Portacontenedores</i>	<i>Otros</i>
Total mundial	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Países desarrollados	23,28	26,38	18,52	28,91	27,55	25,96
	<i>-0,40</i>	<i>-0,20</i>	<i>-0,45</i>	<i>0,08</i>	<i>-0,89</i>	<i>0,14</i>
Países con economías en transición	0,72	0,76	0,27	5,18	0,04	1,17
	<i>-0,02</i>	<i>-0,02</i>	<i>0,00</i>	<i>0,02</i>	<i>-0,01</i>	<i>0,01</i>
Países en desarrollo	75,76	72,80	81,16	65,10	72,40	71,40
	<i>0,44</i>	<i>0,24</i>	<i>0,49</i>	<i>-0,06</i>	<i>0,90</i>	<i>-0,25</i>
De los cuales:						
África	13,69	17,53	10,14	5,66	23,07	9,93
	<i>-0,03</i>	<i>0,29</i>	<i>0,03</i>	<i>0,08</i>	<i>-0,64</i>	<i>-0,15</i>
América	28,57	21,17	34,80	24,86	22,73	32,52
	<i>-0,66</i>	<i>-0,16</i>	<i>-1,25</i>	<i>-0,85</i>	<i>-0,93</i>	<i>-0,12</i>
Asia	24,57	21,69	27,69	32,14	22,36	19,53
	<i>0,66</i>	<i>-0,01</i>	<i>0,89</i>	<i>0,36</i>	<i>2,37</i>	<i>-0,50</i>
Oceanía	8,92	12,41	8,53	2,44	4,24	9,42
	<i>0,46</i>	<i>0,12</i>	<i>0,83</i>	<i>0,35</i>	<i>0,11</i>	<i>0,53</i>
Desconocidos y otros	0,24	0,06	0,05	0,81	0,01	1,47
	<i>-0,02</i>	<i>-0,02</i>	<i>-0,04</i>	<i>-0,03</i>	<i>0,00</i>	<i>0,10</i>

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por Clarkson Research Services.

Nota: Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueado bruto igual o superior a 100 TB.

entre sus principales clientes figuran propietarios de la República Islámica del Irán, la República Árabe Siria, Turquía y los Emiratos Árabes Unidos. Tailandia ha ampliado su flota de pabellón nacional mediante el sistema de volver a colocar el pabellón nacional a buques de propiedad tailandesa que navegaban con pabellón extranjero. De modo similar, la mayoría de los buques que enarbolan el pabellón de la República Islámica del Irán son propiedad de compañías de ese país, muchas de las cuales estaban registradas en años anteriores en el extranjero.

En el cuadro 2.6 se indican las proporciones correspondientes a las regiones, por tipo de buque y pabellón de registro. Los países en desarrollo representan más de las tres cuartas partes del registro de buques de todo el mundo, y aumentaron su participación en otros 0,44 puntos porcentuales durante los doce meses transcurridos hasta el 1 de enero de 2014. En particular, más del 81% de los graneleros de todo el mundo están registrados en países en desarrollo.

E. CONSTRUCCIÓN NAVAL, DESGUACE Y NUEVOS PEDIDOS

1. Entregas de buques nuevos

Casi el 93% del tonelaje (TB) entregado en 2013 fue construido en solo tres países. China tiene una cuota de mercado del 36,9%, seguida por la República de Corea (35,2%) y el Japón (20,6%).

China construye sobre todo graneleros y su mayor participación en el mercado es la relativa a los buques de carga general (el 56% del total mundial de este tipo de buques). El Japón se especializa sobre todo en los graneleros (una cuota de mercado del 34%, que representa el 81% de todo el tonelaje construido en el Japón en 2013), mientras que la República de Corea predomina en los mercados de buques portacontenedores (69%), cargueros de gas (81%) y petroleros (60%) (cuadro 2.7).

Cuadro 2.7. Entregas de buques nuevos, según los principales tipos de buque y país de construcción, 2013 (en miles de TB)

	China	Japón	República de Corea	Filipinas	Resto del mundo	Total mundial
Petroleros	3 369	875	6 904	84	249	11 480
Graneleros	17 444	11 785	3 486	1 133	701	34 549
Carga general	1 258	247	301		435	2 240
Portacontenedores	3 164	513	9 998	140	676	14 490
Cargueros de gas	126	366	2 109		11	2 613
Quimiqueros	112	171	265		102	651
Buques de suministro de plataformas de extracción	464	41	1 062		772	2 339
Transbordadores y buques de pasaje	13	12		3	695	724
Otros	23	511	607		100	1 240
Total	25 974	14 521	24 732	1 360	3 740	70 326

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por Clarkson Research Services.

Nota: Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueado bruto igual o superior a 100 TB.

2. Desguace de buques

Si bien sigue teniendo una cifra elevada, el total de desguaces en 2013 fue inferior en un 20% al año récord de 2012. China y Asia Meridional siguen dominando el mercado del reciclado de buques, y en conjunto representan el 92% de las TB desguazadas en 2013. Los graneleros representaron el 44% del tonelaje desguazado en 2013, seguidos por los petroleros (20%) y los portacontenedores (18%). Bangladesh tuvo la mayor participación en el mercado de los graneleros

(33%), China en los cargueros de gas (65%), la India en los portacontenedores (61%) y el Pakistán en los petroleros (46%) y los buques de suministro de plataformas de extracción (66%) (cuadro 2.8).

3. Pedidos, en tonelaje

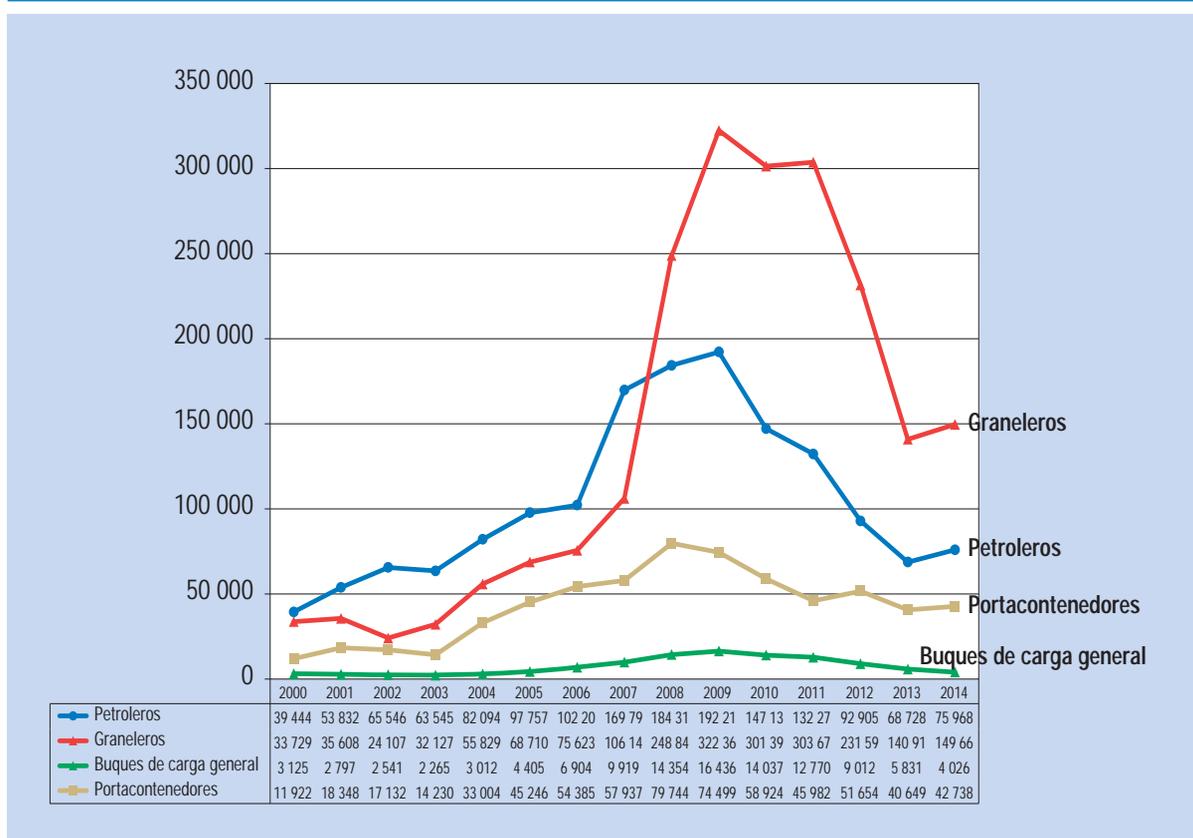
Tras registrar cifras muy altas en 2008 y 2009, los pedidos de todos los principales tipos de buques se redujeron hasta comienzos de 2013. Durante 2013, por primera vez desde la crisis económica y financiera,

Cuadro 2.8. Ventas comunicadas de tonelaje para desguace, por tipos de buque y país de desguace, 2013 (en miles de TB)

	China	India	Bangladesh	Pakistán	No determinados, subcontinente indio	Turquía	Otros y desconocidos	Total mundial
Petroleros	748	791	994	2 680	278	57	296	5 844
Graneleros	3 524	2 934	4 222	1 335	132	241	277	12 665
Carga general	332	930	202	99	12	332	306	2 211
Portacontenedores	795	3 195	888	22	119	77	128	5 223
Cargueros de gas	249	63			6	29	35	382
Quimiqueros	13	75	23	40		13	53	218
Buques de suministro de plataformas de extracción	13	127	115	943	39	3	190	1 429
Transbordadores y buques de pasaje		109				171	42	322
Otros	450	186	63			49	10	758
Total	6 124	8 409	6 506	5 118	586	973	1 336	29 052

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por Clarkson Research Services.

Nota: Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueado bruto igual o superior a 100 TB.

Gráfico 2.8. Pedidos mundiales, en tonelaje, 2000-2014 (en millones de TPM)

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por Clarkson Research Services.

Nota: Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueado bruto igual o superior a 100 TB. Cifras al comienzo de cada año.

los pedidos han aumentado nuevamente, aunque solo ligeramente, para los graneleros, los petroleros y los portacontenedores. Solo los pedidos de buques de carga general siguieron disminuyendo, en consonancia con la pérdida de importancia de este tipo de buques en el comercio marítimo. A principios de 2014, la cartera de pedidos de buques portacontenedores

es diez veces superior a la de los buques de carga general (gráfico 2.8).

En lo que respecta a futuras entregas de buques, aunque los nuevos pedidos actualmente se han reanudado, se necesitarán varios años para que comience un nuevo ciclo de construcción naval, habida cuenta de la importante disminución anterior de los pedidos.

REFERENCIAS

- DynaLiners Weekly* (2014). East-West trades. 20 de junio.
- Dynamar B.V. (2014). *Dynaliners Trades Review*. Mayo.
- Lloyd's List Containerisation International* (2014). When is a 19,000 teu ship not a 19,000 teu ship? 5 de febrero. Disponible en <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article436383.ece> (consultado el 24 de septiembre de 2014).
- Lloyd's List – Daily Briefing* (2014a). Boxship charter-owners make a comeback. 30 de abril. Disponible en <http://www.lloydslist.com/ll/daily-briefing/?issueDate=2014-04-30&expandId=440774> (consultado el 24 de septiembre de 2014).
- Lloyd's List – Daily Briefing* (2014b). No longer ticking the boxes: Panamax boxships have limits on their popularity. 9 de mayo. Véase <http://www.lloydslist.com/ll/daily-briefing/?issueDate=2014-05-09&expandId=441299> (consultado el 25 de septiembre de 2014).
- Lloyds List – Daily Briefing* (2014c). Hapag-Lloyd shareholder Kühne targets another merger. 23 de abril. Disponible en <http://www.lloydslist.com/ll/daily-briefing/?issueDate=2014-04-23&expandId=440374> (consultado el 25 de septiembre de 2014).
- Lloyd's List Intelligence – Containers* (2014). Véase <http://www.lloydslistintelligence.com/llint/containers/index.htm> (consultado el 9 de junio de 2014).
- UNCTADstat (2014a). Véase <http://stats.unctad.org/LSCI> (consultado en julio de 2014).
- UNCTADstat (2014b). Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2014. Disponible en <http://stats.unctad.org/FLEET> (consultado el 25 de septiembre de 2014).

NOTAS

- ¹ Los datos sobre la flota mundial expuestos en el capítulo 2 se han obtenido de Clarkson Research Services (Londres). Puesto que el análisis se centra solamente en el transporte marítimo comercial, los buques incluidos en el análisis de la UNCTAD son todos los buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueo bruto igual o superior a 100 TB, lo que incluye las dragas y las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) y también las flotas de los Grandes Lagos de los Estados Unidos y el Canadá, que, por razones históricas no se incluían en las ediciones anteriores de *El Transporte Marítimo*. Se han excluido los buques militares, los yates, los buques de navegación en aguas interiores, los pesqueros, las plataformas marítimas fijas y móviles, y las gabarras de suministro. En lo tocante a los principales tipos de buque (petroleros, graneleros, portacontenedores y de carga general) no se han introducido cambios con respecto a las ediciones anteriores de *El Transporte Marítimo*. En cuanto a "otros" buques, los nuevos datos abarcan un número más reducido de buques (anteriormente abarcaban los pesqueros con una pequeña capacidad de carga) e incluyen un ligero aumento del tonelaje, puesto que se han añadido buques utilizados para el suministro a plataformas y para almacenamiento. Para garantizar una compatibilidad plena de los datos de 2013 y 2014 con los de los dos años precedentes, la UNCTAD ha actualizado los datos disponibles en línea sobre la flota, correspondientes a los años 2011, 2012, 2013 y 2014, aplicando esos mismos criterios (<http://stats.unctad.org/fleet>). Como en números anteriores, los datos sobre la propiedad de la flota abarcan solo los buques de un arqueo bruto igual o superior a 1.000 TB, puesto que a menudo no hay información disponible sobre la auténtica propiedad de los buques de menor tamaño.
- ² Para hacer posible las comparaciones con el capítulo 2 de la sección B, relativa a la propiedad, este análisis y el cuadro 2.5 se refieren solo a los buques de un arqueo bruto igual o superior a 1.000 TB (véase también <http://stats.unctad.org/fleetownership>). Se puede consultar un cuadro sobre la flota de cada país o economía de buques de un arqueo bruto igual o superior a 100 TB en <http://stats.unctad.org/fleet>. Ules hae audeluder acientia vir ac fue avem orum perrae tus sessus At L. Ifcientius condesum, popublintes



3

FLETES Y COSTES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

En este capítulo se examina la evolución de los fletes y los costes del transporte marítimo. La sección A está dedicada al análisis de algunas novedades importantes en la evolución de los fletes del transporte marítimo en diversos segmentos del mercado, concretamente el comercio contenedorizado y los graneles líquidos y secos en 2013 y principios de 2014. Se ponen de manifiesto los acontecimientos importantes que causaron las principales fluctuaciones de los precios, se examinan las últimas tendencias del sector y se ofrece una perspectiva general de la evolución futura de los mercados de fletes.

El año 2013 se caracterizó por otro mercado de las tasas de flete marítimo sombrío y volátil: todos los segmentos del transporte marítimo sufrieron considerablemente; los fletes de los graneles secos y los petroleros llegaron en 2013 a su nivel más bajo en diez años y hubo niveles similarmente bajos en el mercado de buques de línea. Las causas generales de las bajas tasas de los fletes se debieron principalmente al reducido desarrollo económico mundial, a una demanda débil o vacilante y a la persistencia del exceso de capacidad de oferta en el mercado mundial del transporte marítimo.

La sección B contiene un breve examen de algunas de las últimas novedades en el ámbito de la financiación de buques y más concretamente las inversiones de capital. En 2013, las inversiones de capital privado siguieron desempeñando un papel fundamental en el sector del transporte marítimo, mientras que la financiación de los bancos tradicionales siguió siendo muy limitada y estuvo a disposición solo de unas pocas transacciones sólidas.

A. FLETES

Tras cinco años de recesión económica, el año 2013 se caracterizó por otro mercado de fletes marítimos poco alentador y volátil. De hecho, todos los segmentos del transporte marítimo sufrieron considerablemente, y los fletes de los graneleros secos y los petroleros llegaron en 2013 a su nivel más bajo en diez años; se registraron niveles igualmente bajos en el mercado de los portacontenedores.

Las causas generales del bajo rendimiento de los fletes siguen siendo, como en años anteriores, el resultado de un deficiente desarrollo económico mundial, una demanda débil o vacilante y un persistente exceso de capacidad de oferta en el mercado mundial del transporte marítimo.

1. Fletes del transporte de carga en contenedores

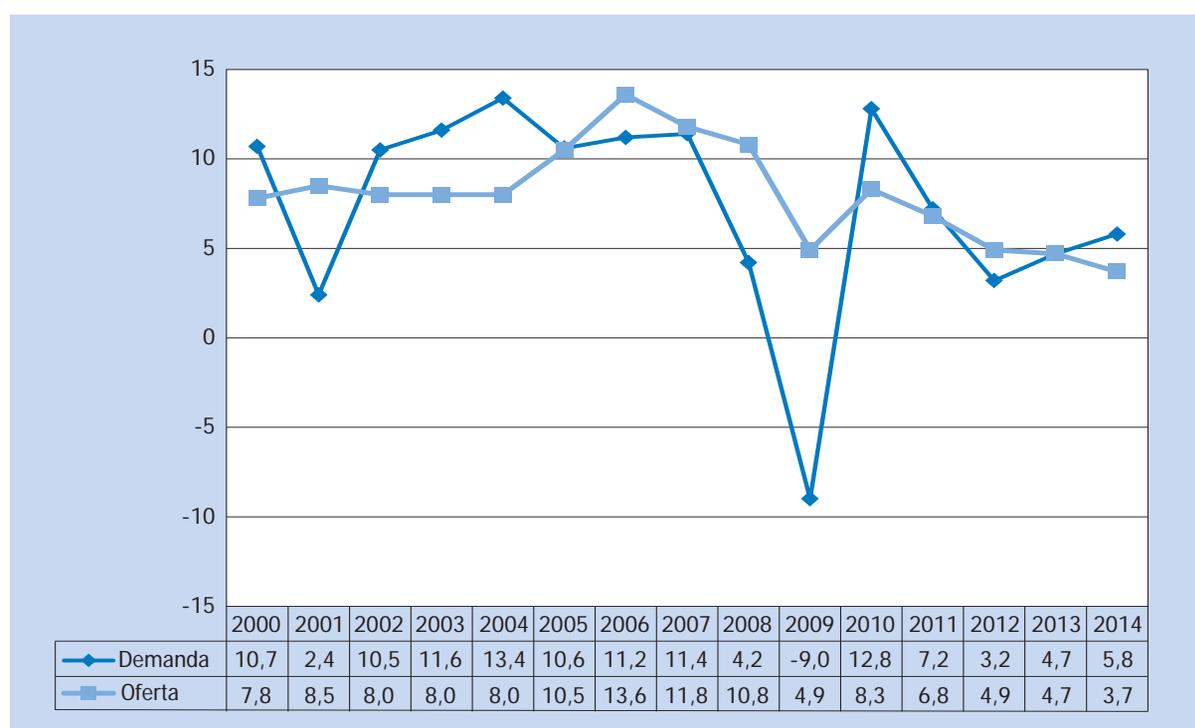
El mercado de los portacontenedores se mantuvo tenso a lo largo de 2013, con fletes que siguieron siendo

inestables y esforzándose por aumentar. En general, los elementos fundamentales del sector estaban ligeramente desequilibrados, lo que daba lugar a fletes y rendimientos bajos, a los que las empresas navieras tuvieron que hacer frente durante todo el año.

Como se ilustra en el gráfico 3.1, en general la demanda mundial del transporte de contenedores por vía marítima tuvo un incremento estimado en un 4,7% en 2013, por encima del 3,2% registrado en 2012. Este crecimiento mundial de la demanda fue acompañado por una ligera desaceleración del crecimiento de la oferta mundial de portacontenedores, que fue del 4,7% en 2013, por debajo del 4,9% registrado en 2012.

El crecimiento de la demanda de contenedores, que se produjo en la mayoría de las rutas comerciales (véase el capítulo 1), no tuvo repercusiones sobre los fletes, que permanecieron históricamente bajos e inestables. Este es un indicio de que el exceso de oferta estructural se mantenía y que la mayor parte de las rutas comerciales tenían un exceso de oferta

Gráfico 3.1. Crecimiento de la demanda y la oferta en el transporte marítimo de contenedores, 2000-2014 (tasas anuales de crecimiento)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por Clarkson Container Intelligence Monthly, varios números.

Nota: Los datos de la oferta se refieren a la capacidad total de la flota de portacontenedores, con inclusión de buques multipropósito y otros buques que tienen un cierto grado de capacidad de transporte de contenedores. El crecimiento de la demanda se basa en la carga de millones de TEU. Los datos correspondientes a 2014 son proyecciones.

de tonelaje. La entrega de nuevos portacontenedores en 2013, principalmente los grandes buques Post-panamax, con capacidad superior a 8.000 TEU, no contribuyó a invertir la tendencia (véase el capítulo 2). El promedio de los fletes en la mayoría de las rutas marítimas siguió siendo bajo y muy inferior a las de 2012, como se indica en el cuadro 3.1 (Clarkson Research Services, 2014a).

Los fletes de las rutas principales sufrieron el aumento de la oferta aportada por los nuevos portacontenedores muy grandes, la mayoría de los cuales se desplegaron directamente en las principales rutas marítimas desde su entrega. Estas nuevas entradas dieron lugar al redespiegue de los buques Post-panamax más pequeños en otras rutas y aumentaron el efecto de cascada. No obstante, la derivación de capacidad de TEU desde las rutas principales a las rutas secundarias no fue suficiente para sostener los fletes en las rutas principales. Por ejemplo, a pesar de diez intentos generales de aumentar los fletes en el transcurso de 2013, los fletes de la ruta comercial entre el Lejano Oriente y Europa siguieron siendo bajos e inestables, con tasas medias de todo el año de solo 1.084 dólares por TEU, un 20% inferior al promedio de 2012 (Clarkson Research Services, 2014b). Además, los fletes de la ruta transpacífica también se vieron afectados por el exceso de oferta. La tasa anual de la ruta Shanghai-costa oeste de los Estados Unidos tuvo un promedio de 2.033 dólares por unidad equivalente de 40 pies en 2013, un 11% inferior al promedio de todo el año 2012. Las rutas secundarias también sufrieron los efectos de una importante capacidad derivada de las rutas principales, ya que la mayor parte de la capacidad añadida no era necesaria. Los fletes de diversas rutas secundarias fueron objeto de presión. Por ejemplo, los fletes del transporte desde China (Shanghai) a América del Sur (Santos, Brasil), Australia/Nueva Zelanda (Melbourne) y Sudáfrica (Durban) han caído a su nivel más bajo desde 2009 (cuadro 3.1). La canalización (o efecto de cascada) de la capacidad de tonelaje hacia las rutas de menor importancia fue también suficiente para ejercer presión sobre los fletes intraasiáticos, a pesar del crecimiento sólido y sostenido del comercio regional (Clarkson Research Services, 2013).

Con el fin de hacer frente a los bajos niveles de los fletes y obtener algunos ingresos, algunas empresas navieras estudiaron medidas para mejorar la eficiencia y optimizar las operaciones, a fin de reducir los gastos de funcionamiento. Algunas de esas medidas consistieron en la consolidación operacional, la navegación

lenta, el mantener los buques inactivos y la sustitución de los buques más antiguos por otros nuevos y con mayor eficiencia de combustible. Esto sucedió, por ejemplo, en la Maersk Line, que informó de importantes beneficios por valor de 1.500 millones de dólares 2013, en contraste con las cifras en general bajas que obtuvo la mayoría de las empresas navieras. Maersk afirmó que el resultado provenía de una importante mejora de la eficiencia por unidad, por medio de la optimización de la red, la readaptación de los buques y el despliegue de nuevos buques más eficientes respecto del combustible, tal como la nueva generación de buques Triple-E, de 18.270 TEU, además de la reducción de costos derivada de la disminución del consumo de combustible y de las emisiones de CO₂ (*Lloyd's List Containerisation International*, 2014)³. Se informó de que la empresa había logrado ahorrar 764 millones de dólares en 2013, tras reducir el consumo de combustible un 12,1%. Maersk logró estas reducciones, a pesar de haber incrementado la capacidad de su flota en un 0,2%, hasta llegar a 2,6 millones de TEU, así como el volumen en un 4,1%, hasta 8,8 millones de unidades equivalentes de 40 pies (*Lloyd's List Containerisation International*, 2014)⁴.

En otro intento de reducir los costos, también han surgido nuevas alianzas. Por ejemplo, la Alianza G6, que se constituyó a fines de 2011 para reunir a los miembros de la New World Alliance y la Grand Alliance en rutas marítimas para el comercio entre Asia y Europa y en el Mediterráneo, amplió la cooperación en la ruta marítima entre Asia y la costa este de América del Norte, en mayo de 2013. Se supone que esta alianza aportará el 30% de la capacidad total disponible entre el Lejano Oriente y la costa del Golfo de los Estados Unidos. Además, reconociendo la amenaza emergente, Hapag-Lloyd, un miembro destacado de la Alianza G6, y la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), con sede en Chile, anunciaron su intención de fusionarse y suscribieron un contrato vinculante en abril de 2014. Esta será la cuarta línea de portacontenedores más importante en todo el mundo, con unos 200 buques y una capacidad total de transporte de aproximadamente 1 millón de TEU y un volumen anual de transporte de 7,5 millones de TEU (véase el comunicado de prensa: Hapag-Lloyd, 2014)⁵.

Además, la venta de actividades no esenciales y la reestructuración de la gestión de la cartera han sido algunas de las estrategias aplicadas por muchas empresas navieras para minimizar los gastos y liberar capital para nuevas inversiones y acumular reservas de efectivo en un período de dificultades financieras.

Cuadro 3.1. Mercados y precios de fletes de contenedores

Mercados de fletes	2009	2010	2011	2012	2013
Transpacífico					
	(Dólares por FEU)*				
Shanghai-costa oeste de los Estados Unidos	1 372	2 308	1 667	2 287	2 033
Variación porcentual		68,21	-27,77	37,19	-11,11
Shanghai-costa este de los Estados Unidos	2 367	3 499	3 008	3 416	3 290
Variación porcentual		47,84	-14,03	13,56	-3,7
Lejano Oriente-Europa					
	(Dólares por TEU)				
Shanghai-Europa del Norte	1 395	1 789	881	1 353	1 084
Variación porcentual		28,24	-50,75	53,58	-19,88
Shanghai-Mediterráneo	1 397	1 739	973	1 336	1 151
Variación porcentual		24,49	-44,05	37,31	-13,85
Norte-Sur					
	(Dólares por TEU)				
Shanghai-América del Sur (Santos)	2 429	2 236	1 483	1 771	1 380
Variación porcentual		-7,95	-33,68	19,42	-22,08
Shanghai-Australia/Nueva Zelanda (Melbourne)	1 500	1 189	772	925	818
Variación porcentual		-20,73	-35,07	19,82	-11,57
Shanghai-África Occidental (Lagos)	2 247	2 305	1 908	2 092	1 927
Variación porcentual		2,56	-17,22	9,64	-7,89
Shanghai-Sudáfrica (Durban)	1 495	1 481	991	1 047	805
Variación porcentual		-0,96	-33,09	5,65	-23,11
Mercado interno asiático					
	(Dólares por TEU)				
Shanghai-Asia Sudoriental (Singapur)		318	210	256	231
Variación porcentual			-33,96	21,84	-9,72
Shanghai-Japón Oriental		316	337	345	346
Variación porcentual			6,65	2,37	0,29
Shanghai-República de Corea		193	198	183	197
Variación porcentual			2,59	-7,58	7,65
Shanghai-Hong Kong (China)		116	155	131	85
Variación porcentual			33,62	-15,48	-35,11
Shanghai-golfo Pérsico (Dubai)	639	922	838	981	771
Variación porcentual		44,33	-9,11	17,06	-21,41

Fuente: Container Intelligence Monthly, Clarkson Research Services, varios números.

Nota: Datos basados en los promedios anuales.

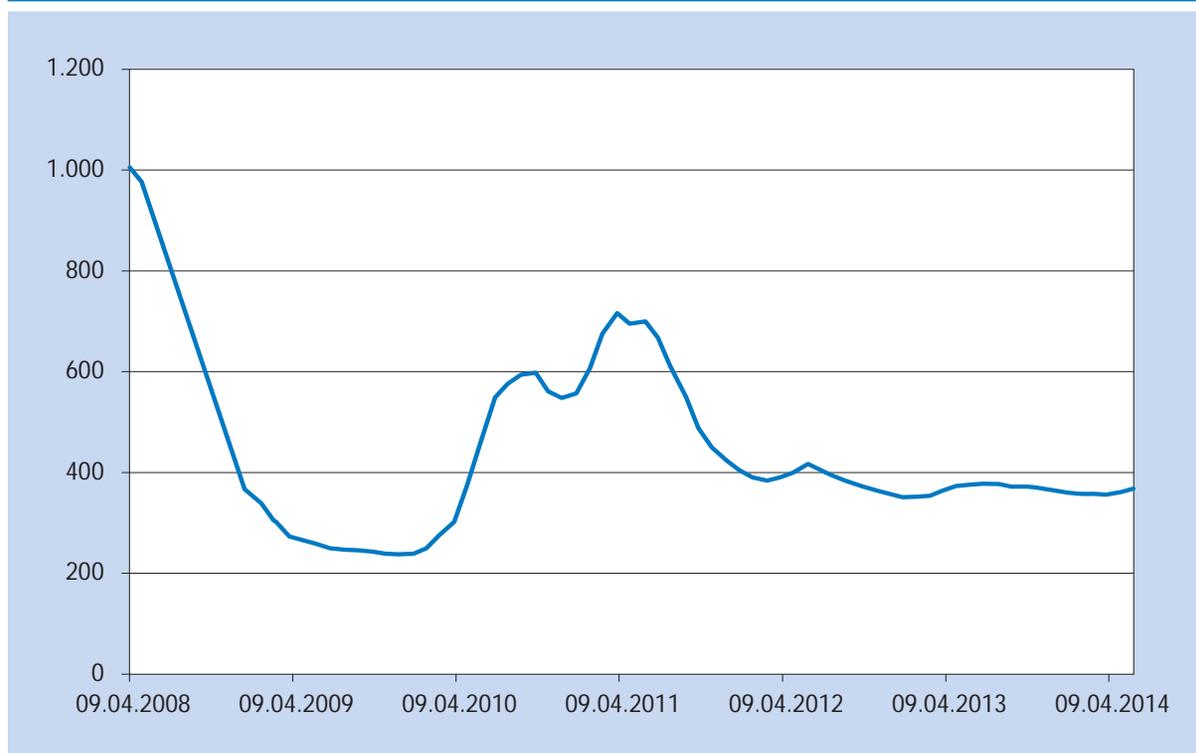
* FEU: unidad equivalente a 40 pies.

Estas medidas estratégicas han incluido la venta de bienes de terminales de carga y otras actividades periféricas, como la fabricación de contenedores, la logística en tierra y los servicios a los clientes, que han afectado a las empresas navieras más directamente. Por ejemplo, CMA-CGM pudo aumentar sus beneficios netos en casi el 23% (200 millones de dólares de beneficio neto) en 2013 mediante la venta del 49% de su empresa Terminal Link a China Merchants Holdings en junio de 2013, logrando un beneficio neto consolidado de 408 millones de dólares, por encima de los 332 millones obtenidos en 2012 (*Journal of Commerce (JOC)*, 2014). Por otra parte, la empresa Hanjin Shipping, con sede en la República de Corea, anunció sus planes de abandonar el comercio transatlántico a partir de mayo de 2014, con el propósito de reducir las actividades no rentables (AlixPartners, 2014). La empresa naviera planea también desprenderse de partes de su flota de graneleros de carga seca y terminales de contenedores, como parte de un esfuerzo destinado a restablecer las finanzas de la

empresa, con un objetivo de llegar a 1.450 millones de dólares (*ShippingWatch*, 2013).

En cuanto al mercado de fletamentos, la falta de correspondencia entre los centros de crecimiento de la demanda (rutas secundarias) y la nueva oferta, dominada por los portacontenedores muy grandes, ha tenido una repercusión sobre sus fletes, que siguieron siendo reducidos y sometidos a presión durante todo el año 2013. Como se indica en el gráfico 3.2, el Nuevo Índice ConTex⁶ seguía siendo bajo en 2013, con un promedio de 367 puntos (frente a 388 puntos en 2012), lo que refleja la difícil situación a la que tienen que hacer frente los proveedores de tonelaje. Los motivos de estos bajos niveles de los fletes fueron sobre todo el efecto de cascada y la gran capacidad ociosa (cuyo volumen medio total ascendió a 600.000 TEU a lo largo de 2013, y de los cuales dos tercios correspondió a tonelaje que pertenecía a propietarios que lo daban a flete) (Barry Rogliano Salles, 2014)⁷, que mantuvieron la presión a la baja sobre el mercado de fletamentos. Como resultado de ello, las tarifas de fletamento por

Gráfico 3.2. Nuevo Índice ConTex, 2008-2014



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Nuevo Índice ConTex elaborado por la Asociación de Corredores Marítimos de Hamburgo. Véase <http://www.vhss.de> (consultado el 26 de septiembre de 2014).

Notas: El Nuevo Índice ConTex es un índice de evaluación de las tarifas de fletamiento por tiempo de buques portacontenedores, calculado como un peso equivalente de cambio porcentual mediante seis evaluaciones ConTex, que incluyen los siguientes tamaños de buques (TEU): 1.100; 1.700; 2.500; 2.700; 3.500 y 4.250. Base del índice: octubre de 2007 = 1.000 puntos.

tiempo de buques portacontenedores siguieron siendo bajos, aunque parecían haber mejorado con respecto a los promedios anuales anteriores (cuadro 3.2).

A pesar de las mejores perspectivas económicas y de un aumento de los fletes a comienzos de 2014, se prevé que el mercado siga bajo presión debido a la persistente disparidad entre la capacidad de oferta y la demanda. Es posible que esta brecha incluso aumente en los próximos años debido al crecimiento de la cartera de pedidos de portacontenedores en 2013. En este año se produjo una ola de nuevos pedidos de grandes buques por la mayoría de las compañías navieras, en una carrera para mejorar la eficiencia y reducir los gastos operacionales por TEU. La cartera de pedidos de portacontenedores, que aumentó de 41 millones de TPM a comienzos de 2013 hasta 43 millones a comienzos de 2014, representa aproximadamente el 20% de la flota en actividad (véase el capítulo 2, gráfico 2.8). La consiguiente abundancia de pedidos podría otra vez contribuir a desestabilizar la recuperación de los fletes en general. Por lo tanto, los fletes en las distintas rutas seguirán determinados por la forma en que se gestione la capacidad de oferta.

2. Fletes de los petroleros

Los fletes en el segmento de los petroleros siguieron siendo bajos en 2013, hasta llegar a niveles históricamente bajos, tanto en el sector del crudo como en el de los derivados del petróleo. Como se indica en el cuadro 3.3, los índices para petroleros de Baltic Exchange mantuvieron su tendencia a la baja desde 2009. El promedio del Índice para petroleros que transportan productos sucios se redujo a 645 puntos en 2013, por debajo de los 720 puntos registrados en 2012, lo que representó una caída del 10,42%. El promedio del Índice de Baltic Exchange para petroleros que transportan productos limpios llegó a 607 puntos en 2013, por debajo de los 643 puntos registrados en 2012, lo que representó una disminución del 5,6% con respecto al promedio anual de 2012⁸.

Esta disminución se debió principalmente a la falta de equilibrio en las condiciones del mercado del tráfico de petroleros, que siguió soportando una demanda relativamente débil (véase el capítulo 1) y un exceso de oferta masiva de buques (véase el capítulo 2).

Los fletes y los ingresos de los distintos mercados de buques petroleros

Durante los primeros diez meses de 2013, el mercado de buques petroleros tuvo su rendimiento más bajo

en 20 años, con fletes inferiores al nivel de los gastos de funcionamiento. Los segmentos VLCC (petroleros muy grandes), Suezmax y Aframax de los mercados de petroleros, registraron una caída media de sus ingresos diarios de un 15% a un 20% en comparación con 2012 (Barry Rogliano Salles, 2014). A pesar de los aumentos de las importaciones de China, la reducción de la demanda de los Estados Unidos —debida al aumento de la autosuficiencia y al traslado de la industria del refino de petróleo de las regiones del Oeste a las del Este— afectó a los fletes, que también se vieron perjudicados por la creciente oferta de tonelaje que influyó negativamente en la utilización de la flota. Sin embargo, hacia fines de año, una combinación de la demanda de invierno, el aumento de la demanda de China, retrasos por razones climatológicas en los estrechos de Turquía y un crecimiento más lento de la flota provocó un aumento de los fletes y el Índice de Baltic Exchange para petroleros que transportan productos sucios fue superior a 1.000 a comienzos de 2014. A pesar de un repentino aumento de los fletes, los ingresos registrados no duraron mucho tiempo. El exceso de oferta de capacidad sigue constituyendo una preocupación que se debe aclarar antes de que se pueda producir una recuperación sostenida de los fletes.

El segmento de petroleros muy grandes/portacontenedores muy grandes, tras un flojo inicio del año, tuvo el crecimiento más sólido de los fletes hacia fines de 2013. La debilidad de los fletes se debió sobre todo a la baja demanda (principalmente de las importaciones de crudo de los Estados Unidos) y a los efectos del rápido crecimiento de la flota en los últimos años. Sin embargo, el aumento de las importaciones de crudo de China hacia fines del año y la falta de disponibilidad de tonelaje —el más bajo registrado desde hacía cierto tiempo— en las dos principales regiones de carga para petroleros muy grandes (el golfo Pérsico y África Occidental) hicieron que los fletes aumentaran considerablemente a fines de 2013. Otro elemento importante que influyó sobre los fletes de los petroleros muy grandes fue el incremento del nivel de desguace registrado en el segmento, el más alto desde 2003 (unos 22 petroleros muy grandes fueron desguazados, en comparación con los 14 desguazados en 2012). Como se observa en el cuadro 3.4, los fletes del segmento de petroleros muy grandes y superpetroleros registraron un aumento de más del 40% de media en noviembre y diciembre de 2013, en comparación con los meses anteriores. Esto, a su vez, mejoró el rendimiento de las compañías navieras,

Cuadro 3.2. Tarifas de fletamento por tiempo de buques portacontenedores (en dólares por 14 toneladas TEU por día)

Tipo de buque y velocidad de navegación (TEU)	Promedios anuales												Variación porcentual del promedio anual 2013/2012
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
Sin aparejo													
200 a 299 (mínima 14 nudos)	16,9	19,6	25,0	31,7	26,7	27,2	26,0	12,5	12,4	12,4	12,6	13,0	3,24
300 a 500 (mínima 15 nudos)	15,1	17,5	21,7	28,3	21,7	22,3	20,0	8,8	9,9	12,8	10,0	10,9	9,00
Con aparejo/sin aparejo													
2 000 a 2 299 (mínima 22 nudos)	4,9	9,8	13,8	16,4	10,5	11,7	10,0	2,7	4,8	6,3	3,3	3,4	1,77
2 300 a 3 400 (mínima 22,5 nudos)	6,0	9,3	13,2	13,0	10,2	10,7	10,7	4,9	4,7	6,2			
Con aparejo													
200 a 299 (mínima 14 nudos)	17,0	18,9	27,0	35,4	28,0	29,8	32,1	16,7	18,3	22,1	18,1	21,1	16,53
300 a 500 (mínima 15 nudos)	13,4	15,6	22,2	28,8	22,0	21,3	21,4	9,8	11,7	15,4	13,5	14,9	10,49
600 a 799 (mínima 17 a 17,9 nudos)	9,3	12,3	19,6	23,7	16,6	16,1	15,6	6,6	8,4	11,2	7,7	8,7	12,34
700 a 999 (mínima 18 nudos)	9,1	12,1	18,4	22,0	16,7	16,9	15,4	6,0	8,5	11,5	7,6	8,7	14,91
1 000 a 1 299 (mínima 19 nudos)	6,9	11,6	19,1	22,6	14,3	13,7	12,2	4,0	5,9	8,7	5,7	6,6	15,50
1 600 a 1 999 (mínima 20 nudos)	5,7	10,0	16,1	15,8	11,8	12,8	10,8	3,5	5,0	6,8	3,9	4,1	5,77
Tipo de buque y velocidad de navegación													
	Promedios mensuales para 2013												
(TEU)	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	
Sin aparejo													
200 a 299 (mínima 14 nudos)	12,1	13,4	10,0	12,6	13,3	13,1	13,5	13,5	13,5	14,4	13,0	13,7	
300 a 500 (mínima 15 nudos)	10,2	10,5	10,7	10,5	11,3	11,3	10,1	10,3	9,9	11,3	11,2	13,5	
Con aparejo/sin aparejo													
2 000 a 2 299 (mínima 22 nudos)	3,2	3,0	3,1	3,3	3,3	3,4	3,5	3,6	3,5	3,5	3,5	3,4	
Con aparejo													
200 a 299 (mínima 14 nudos)	20,2	20,6	19,7	19,7	23,4	23,4	20,9	19,6	19,6	23,4	20,7	21,9	
300 a 500 (mínima 15 nudos)	13,8	13,8	14,0	14,2	14,1	16,5	17,7	14,6	14,3	15,6	16,9	13,5	
600 a 799 (mínima 17 a 17,9 nudos)	8,0	7,4	7,4	9,0	9,0	10,0	8,7	8,7	8,7	9,0	8,9	9	
700 a 999 (mínima 18 nudos)	8,1	8,6	8,4	9,1	9,0	8,5	8,5	9,1	9,4	8,9	8,8	8,4	
1 000 a 1 299 (mínima 19 nudos)	5,3	5,7	5,8	6,0	6,2	6,4	6,3	6,3	6,9	8,1	8,2	7,8	
1 600 a 1 999 (mínima 20 nudos)	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1	4,2	4,2	4,3	4,2	4,2	4,4	4,5	

Fuente: Compilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Índice de Hamburgo, correspondientes a Shipping Statistics and Market Review, varios números, 2002-2014, elaborado por el Institute of Shipping Economics and Logistics, Bremen (Alemania). Véase también www.isl.org (consultado el 26 de septiembre de 2014).

Cuadro 3.3. Índices para petroleros de Baltic Exchange

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación porcentual (2013-2012)	2014 (primer semestre)
Índice para petroleros que transportan productos sucios	1 510	581	896	782	720	645	-10,42	774
Índice para petroleros que transportan productos limpios	1 155	485	732	721	643	607	-5,6	574

Fuente: Clarkson Research Services, Shipping intelligence network – Timeseries, 2014.

que habían registrado un mínimo histórico. En los diez primeros meses del año, el promedio de los ingresos de los petroleros muy grandes y los superpetroleros fueron de aproximadamente 10.000 dólares por día (cifra igual a los gastos de funcionamiento, estimados también en alrededor de 10.000 dólares por día); esta cifra ascendió después a más de 40.000 dólares por día, en noviembre y diciembre de 2013, lo que representó un nivel sin precedentes en tres años. Desde entonces, los fletes volvieron a niveles bajos, debido a los cambios estructurales de la oferta y la demanda (Clarkson Research Services, 2014b).

Del mismo modo, los fletes al contado de Suezmax siguieron siendo relativamente bajos a lo largo del año, con un ligero aumento hacia el final. Los bajos niveles también se atribuyeron en gran medida a la presión de la oferta sobre el mercado y a la baja demanda, derivada principalmente de la supresión de las importaciones de crudo de los Estados Unidos procedentes de África Occidental y de la falta de cargamentos de Libia durante la mayor parte del año. Como sucedió con otros segmentos de los buques petroleros, la mejora de las condiciones del mercado hacia fines de 2013, en particular en el Mediterráneo, el Mar Negro y África Occidental (Clarkson Research Services, 2014b), y en parte debido al aumento de los fletes de los petroleros muy grandes que impulsaron a algunas empresas navieras a dividir sus cargamentos (Organización de Países Exportadores de Petróleo, 2013), ayudaron a la recuperación de los fletes. De ese modo, los fletes de los petroleros que operaban en la ruta África Occidental-Caribe/costa oriental de América del Norte aumentaron un 25% en noviembre, hasta 60 puntos WS, y los fletes de la ruta África Occidental-Europa noroccidental aumentaron un 24% hasta llegar a 62 puntos WS. En cuanto a los ingresos, tuvieron un promedio de 12.755 dólares por día en los tres primeros trimestres del año, lo que supuso una reducción del 30% con respecto al mismo período de 2012. Sin embargo, se registró un notable aumento de los ingresos, con un promedio de 50.323 dólares por día, en diciembre de 2013. Desde entonces los ingresos han disminuido, hasta llegar a 14.463 dólares por día en febrero de 2014 (Clarkson Research Services, 2014b).

Los fletes al contado de Aframax también siguieron siendo bajos, con una ligera mejora hacia fines de año. El incremento se debió principalmente a las grandes demoras en los estrechos de Turquía, que limitaron el tonelaje disponible, y al aumento de la demanda en el Caribe y el Mediterráneo. El mayor

aumento se registró en los fletes al contado de Aframax en las rutas Caribe-Caribe/costa oriental de América del Norte, que aumentaron un 50% en diciembre de 2013, lo que representó 155 puntos WS, y un 70% desde diciembre de 2012. En cuanto a los ingresos al contado, siguieron siendo bajos en los primeros tres trimestres de 2013, con un promedio aproximado de 10.395 dólares por día, y no variaron mucho en el mismo período desde los niveles de 2012. A la inversa, los ingresos medios aumentaron hasta 34.000 dólares por día en diciembre y superaron los 50.000 dólares por día en enero de 2014. Sin embargo, estos altos fletes no se pudieron mantener y los ingresos disminuyeron hasta llegar a 13.000 dólares por día en febrero de 2014 (Clarkson Research Services, 2014b).

Un aspecto positivo fue la caída de los precios del combustible a lo largo de todo el año, con un promedio de 593 dólares en Rotterdam, por debajo de los 638 dólares registrados en 2012, lo que sirvió para apoyar el rendimiento diario de la mayoría de los mercados de petroleros. Esto también recibió el apoyo del desguace (en 2013 se desguazaron 8 millones de TPM, el nivel más alto desde 2003), la demora o la cancelación de la entrega de nuevos buques (que afectó a aproximadamente el 50% de los pedidos que debían entregarse en 2013) (Danish Ship Finance, 2014), el retiro de buques, y también la navegación lenta, que se convirtió en la norma, como parte de los esfuerzos destinados a reducir los costos, y el control de la oferta.

Durante el primer trimestre de 2014, el mercado de petroleros que transportan petróleo crudo siguió sufriendo un enorme exceso de oferta. No obstante, los fletes al contado de los petroleros de crudo se fortalecieron considerablemente, y los fletes de Aframax y Suezmax alcanzaron uno de sus promedios trimestrales más altos desde 2008. Una combinación de parámetros fundamentales más sólidos (el aumento de la demanda de importaciones de petróleo crudo de China y un mayor volumen de importaciones asiáticas de crudo procedente de África Occidental por medio de navegación a larga distancia) y algunos factores estacionales (demoras por razones meteorológicas, en particular en la cuenca del Atlántico) dieron lugar a un importante aumento de los fletes del crudo durante la primera parte del primer trimestre. Estos elevados fletes no se mantuvieron y se disiparon durante marzo de 2014, dado que los factores estacionales disminuyeron y las importaciones chinas de crudo se redujeron. Esta debilidad se prolongó en la primera parte

del segundo trimestre de 2014 (Danish Ship Finance, 2014).

Por otra parte, el mercado de productos limpios del petróleo siguió superando al mercado del crudo desde 2012. Esto se advirtió sobre todo en la primera parte del año, con un aumento del comercio de productos limpios, impulsado por la demanda de petróleo de Asia (R. S. Platou, 2014). Los fletes de los petroleros de tamaño mediano se incrementaron, con una media de 16.000 dólares por día, lo que representó un gran incremento desde los fletes de 2012, de 12.000 dólares por día. Sin embargo, siguió habiendo un exceso de oferta de tonelaje en el mercado de petroleros, lo que contuvo las tarifas de fletamento por tiempo.

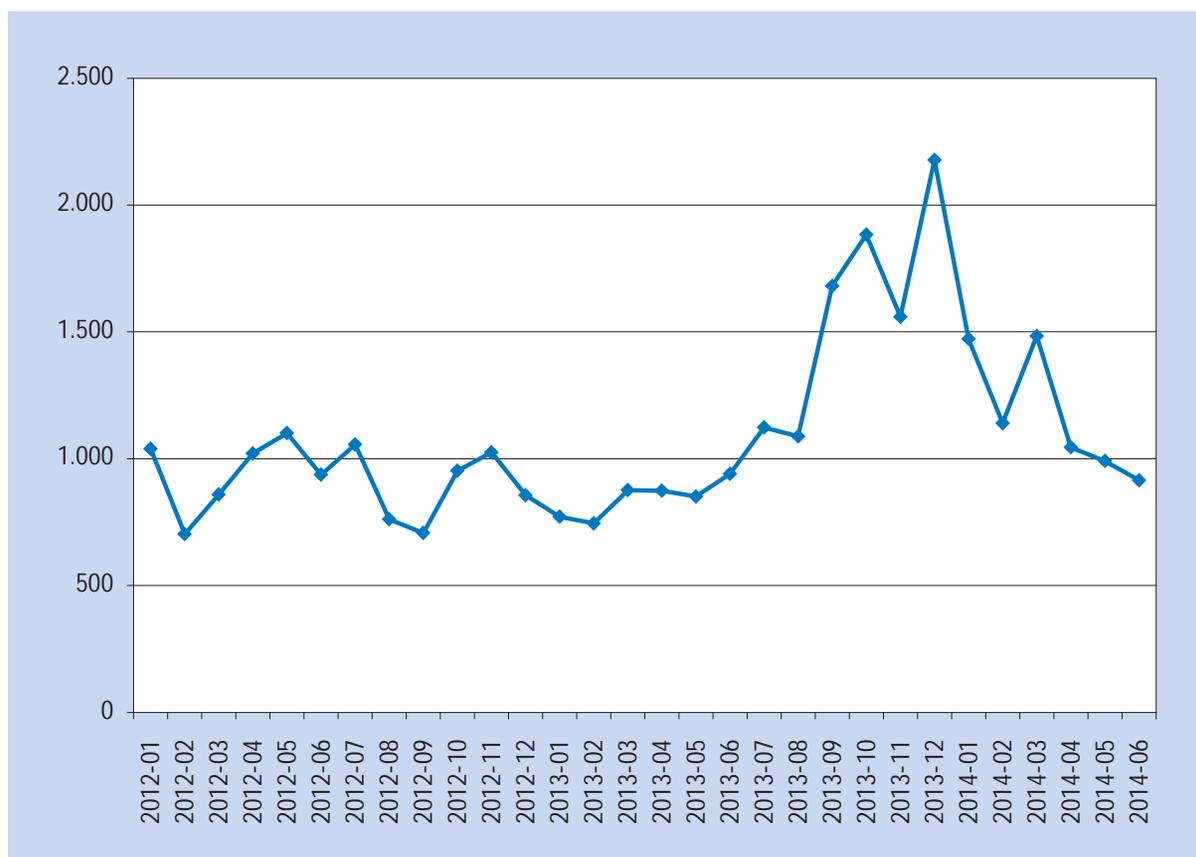
En cuanto al transporte marítimo en contenedores, en el futuro próximo es probable que los fletes del mercado de petroleros sigan sometidos a la amenaza del desequilibrio entre la oferta y la demanda. Es posible

que la modificación de la dinámica del comercio, las distancias de viaje más largas y el desguace absorban el aumento de la entrada de buques. No obstante, se sigue previendo que el crecimiento de la flota siga un ritmo más rápido que la demanda de tonelaje. En consecuencia, el mercado seguirá siendo objeto de presiones en 2014, como resultado del exceso de capacidad, mientras que es probable que en 2015 mejore en alguna medida el desequilibrio del mercado.

3. Fletes de graneles secos

Como en el caso de otros segmentos del transporte marítimo, la debilidad de la demanda, la difícil situación económica mundial y el exceso de oferta de tonelaje siguen controlando los fletes de los graneles secos⁹. Sin embargo, el año se dividió en dos etapas. Como se indica en el gráfico 3.3, el índice de graneles secos de Baltic Exchange, que comenzó el año

Gráfico 3.3. Índice de carga seca a granel de Baltic Exchange, 2012-2014
(año de base del índice 1985 = 1.000 puntos)



Fuente: UNCTAD, con datos de London Baltic Exchange.

Nota: Para calcular el índice se tienen en cuenta las 20 rutas principales de graneles secos, medidas en base a los fletes por tiempo. El índice cubre los buques graneleros de carga seca Handysize, Supramax, Panamax y Capesize que transportan productos como carbón, mineral de hierro y cereales.

con 771 puntos, permaneció muy bajo durante los primeros seis meses, con un promedio semestral de 843 puntos, y llegó a su nivel más bajo en febrero, con 745 puntos. Sin embargo, a lo largo de la segunda mitad del año, en lo que respecta a los petroleros, el mercado granelero tuvo importantes aumentos de los fletes, y en diciembre el índice llegó a 2.178 puntos, lo que llevó a un índice promedio de 1.214 puntos para todo el año, por encima del promedio de 918 puntos registrado en 2012. El nivel máximo de diciembre no se había alcanzado desde noviembre de 2010. La mejora del mercado se debió a un aumento de la demanda, que superó el incremento de los buques disponibles y fue impulsado principalmente por los buques Capesize, cuando China comenzó a reponer carbón y aumentó sus importaciones de mineral de hierro (Danish Ship Finance, 2014). Los fletes de los segmentos más pequeños también aumentaron, pero con un ritmo más lento y más constante. No obstante, estos elevados niveles de fletes no se mantuvieron y en junio de 2014 el índice se había reducido a 915 puntos.

Los ingresos medios en todos los sectores de graneleros permanecieron relativamente débiles en 2013, aunque ligeramente por encima de 2012, debido principalmente a las mejoras en los ingresos al contado de Capesize en el segundo semestre del año. Con ingresos de un promedio de 7.731 dólares por día en 2013, los graneleros en general tuvieron que esforzarse para sufragar los gastos de funcionamiento habituales. Los bajos ingresos generales siguieron ejerciendo presión sobre los propietarios para que continuaran explotando sus flotas con velocidades más lentas.

Capesize

Tras un débil comienzo en 2013, con ingresos medios de aproximadamente 6.435 dólares por día, el mercado de los buques Capesize mejoró hacia el final del año, con un promedio de ingresos al contado superiores a 40.000 dólares por día. Este incremento se debió principalmente a una fuerte demanda china de importaciones de mineral de hierro y a un menor crecimiento de la oferta de flota de Capesize.

A fines de 2013, hubo un aumento en la cartera de pedidos de buques Capesize, que se debió a la influencia de precios históricamente bajos para la construcción de buques nuevos y a un incremento de los fletes. Sin embargo, a corto plazo y por primera vez en varios años, se prevé que el comercio mundial

de mineral de hierro crezca más rápidamente que la flota de Capesize, lo que probablemente incrementará los fletes y los ingresos en el sector de los Capesize.

Panamax

En 2013, el promedio de los ingresos al contado de los Panamax se mantuvo en niveles históricamente bajos, llegando a 6.600 dólares por día (aunque los niveles fueron superiores en un 25% medidos año tras año, eran el 71% menos que los ingresos medios obtenidos durante los diez años anteriores (22.934 dólares por día). El bajo nivel de los ingresos al contado se debió en gran medida al crecimiento fuerte y sostenido de la oferta y a un desguace bastante limitado. El crecimiento de la flota de los Panamax fue el más rápido de todos los sectores de graneleros en 2013, con un aumento del 9%.

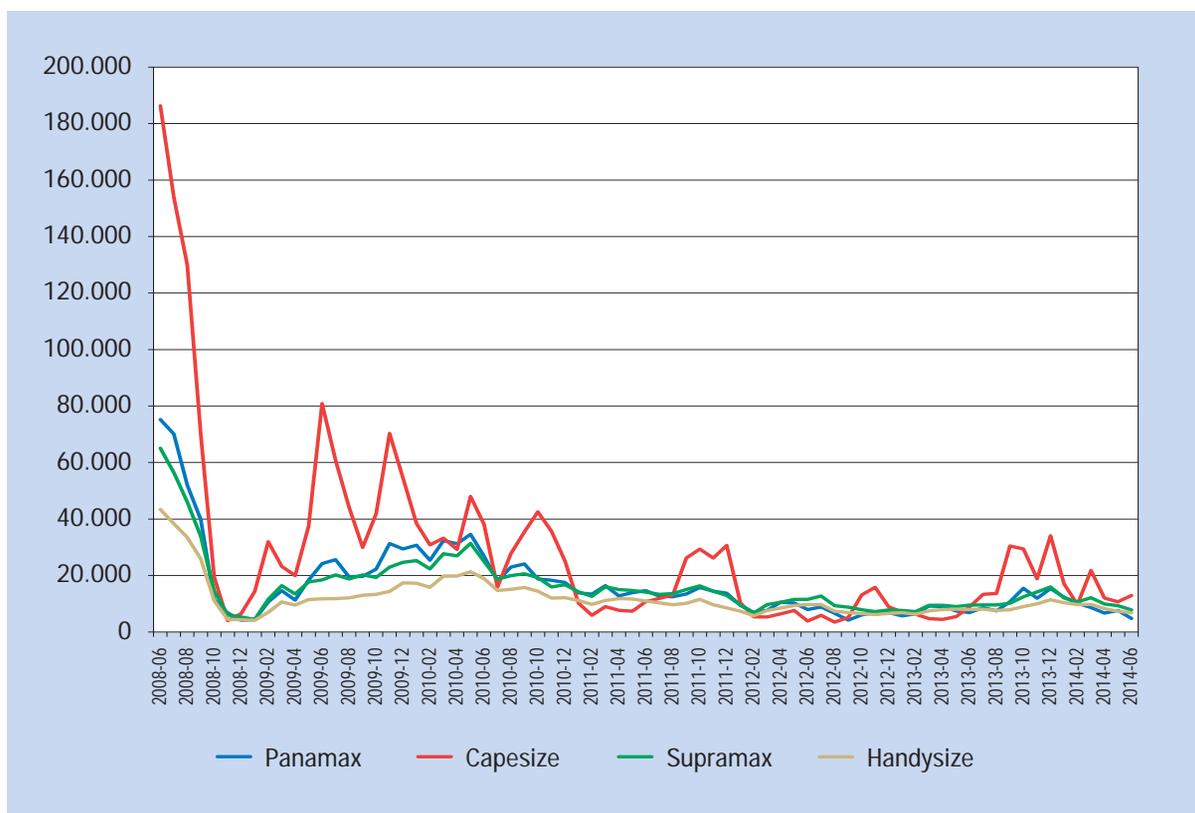
Las tarifas de fletamento por tiempo de buques Panamax también mejoraron ligeramente en 2013, con un promedio de ingresos de 10.099 dólares por día, en comparación con un promedio de 9.706 dólares por día en 2012 y 14.662 dólares por día en 2011.

Handymax y Supramax

El exceso de oferta siguió afectando al mercado de los Handymax en 2013, ya que las entregas continuaron y superaron al desguace. El promedio de los ingresos se mantuvo por debajo del promedio histórico de diez años, de 23.118 dólares por día. Si bien siguieron siendo bajos históricamente, los fletes en el sector de los Handymax fueron apoyados en cierta medida por una fuerte demanda de importación de minerales, en particular porque China ha incrementado sus existencias de bauxita y mineral de níquel y se ha registrado un firme crecimiento del comercio intraasiático de carbón.

El promedio de los ingresos de los buques Supramax aumentó un 9%, pero se mantuvo relativamente bajo, con 9.468 dólares por día en 2013, debido a un persistente crecimiento de la oferta. Los actuales niveles de exceso de oferta en el mercado y el aumento de la cartera de pedidos sugieren que los parámetros fundamentales del mercado probablemente seguirán desequilibrados a corto plazo.

Los fletes del mercado de graneleros de carga seca para 2014 y después aún siguen dominados por una gran cartera de pedidos y por incertidumbres relacionadas con la demanda china de graneles secos. Aunque el equilibrio del mercado parece haber

Gráfico 3.4. Ingresos diarios de los buques graneleros, 2008-2014 (en dólares por día)

Fuente: UNCTAD, con datos de Clarkson Shipping Intelligence Network; cifras publicadas por Baltic Exchange de Londres.

Nota: Supramax: promedio de las seis rutas en las que se fleta por tiempo; Handysize: promedio de las seis rutas en las que se fleta por tiempo; Panamax: promedio de las cuatro rutas en las que se fleta por tiempo; Capesize: promedio de las cuatro rutas en las que se fleta por tiempo.

mejorado, las perspectivas a largo plazo y la recuperación de los fletes siguen siendo poco claras.

B. ALGUNOS ACONTECIMIENTOS IMPORTANTES EN LA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO: AMPLIACIÓN DEL CAPITAL PRIVADO

En el año 2013 hubo un momento importante en lo tocante a la participación de inversores institucionales (como el capital privado y los fondos especulativos) en el sector del transporte marítimo. Como se examinó en el número anterior de *El Transporte Marítimo*, en los últimos años, los fondos de capital privado han estado prestando especial atención al sector del transporte marítimo, aprovechando las oportunidades que les ofrecían las difíciles condiciones del mercado

de crédito, e invirtieron en empresas navieras, así como en buques, que, desde la crisis económica mundial, habían disminuido sus precios hasta niveles históricos (el valor de los buques cayó hasta el 71% en cinco años) (Arnsdorf y Brautlecht, 2014). Desde la perspectiva de estos fondos, el principal objetivo de las inversiones en el sector del transporte marítimo consiste en vender o en hacer valer sus inversiones una vez que el mercado se recupere.

En 2013, las inversiones privadas en empresas siguieron desempeñando un papel clave en el sector del transporte marítimo, ya que la financiación bancaria tradicional siguió siendo muy limitada y solo disponible para unas pocas transacciones sólidas. Las inversiones de capital privado han participado muy activamente en la compra a los bancos de carteras de créditos del sector del transporte marítimo, que representó alrededor de 5.000 millones de dólares en 2013 (Arnsdorf y Brautlecht, 2014). Un ejemplo de ello es el Royal Bank of Scotland, que vendió cientos

de millones de dólares de préstamos al sector del transporte marítimo, al fondo especulativo Davidson Kempner Capital Management y a las empresas de capital privado Oaktree Capital Management y Centerbridge Partners, todas en los Estados Unidos (*Financial News*, 2014). De modo similar, en diciembre de 2013, Commerzbank AG, el segundo banco de Alemania, vendió 14 quimiqueros a un fondo gestionado por Oaktree Capital Management, eliminando 383 millones de dólares de préstamos improductivos al sector del transporte marítimo (Arnsdorf y Brautlecht, 2014). El enfoque de las inversiones del capital privado y los fondos especulativos consistió en comprar buques directamente o por medio de empresas conjuntas con empresas especializadas en el transporte marítimo. Por ejemplo, Oaktree Capital Management se asoció con Navig8 para constituir una empresa conjunta con el objeto de hacer pedidos de nuevos buques, aprovechando los bajos precios de los buques modernos y eficientes en el consumo de combustible, como una oportunidad y una inversión atractiva. La empresa hizo el pedido de seis quimiqueros a un astillero de la República de Corea, para su entrega en 2015. Entre otros ejemplos de inversiones de capital cabe mencionar a Apollo Global Management, que se asoció con Rickmers Group, una empresa marítima con sede en Hamburgo, para invertir hasta 500 millones de dólares en buques portacontenedores¹⁰, y York Capital Management, que constituyó una empresa conjunta con la compañía griega propietaria de buques Costamare Inc., para adquirir cinco portacontenedores por valor de más de 190 millones de dólares (Arnsdorf y Brautlecht, 2014). En el cuadro 3.5 se ofrecen otros ejemplos de recientes inversiones de capital privado en el sector del transporte marítimo.

Sin embargo, el interés de los fondos de capital en el sector marítimo puede tener graves repercusiones

en este. La nueva afluencia de fondos está creando nuevas oportunidades para los armadores, los astilleros y el comercio en general, pero al mismo tiempo está desestabilizando los parámetros fundamentales del mercado. Como se señaló anteriormente, y teniendo en cuenta lo expuesto en el capítulo 2, en el año 2013 se produjo un aumento en las carteras de pedidos a nivel mundial. Con el respaldo de la financiación de capital privado y fondos especulativos e impulsadas por el bajo precio de los buques de nueva construcción y la llegada de buques más eficientes y económicos, las empresas navieras realizaron un gran número de pedidos. Esta capacidad adicional, una vez entregada, puede perturbar el equilibrio de la oferta y la demanda y amenazar las perspectivas futuras del sector, habida cuenta de la fragilidad de la actual recuperación económica y la persistencia del exceso de oferta de la capacidad de buques. Una profundización del desequilibrio entre la oferta y la demanda afectaría, a su vez, a los fletes y aumentaría la volatilidad, ya que las empresas navieras tendrían que gestionar la nueva capacidad de la oferta con la demanda comercial en varias rutas, lo que podría limitar sus ingresos. Esto se observó durante la ola de súbitos pedidos de buques de mediados de la década de 2000, que finalmente llevó al exceso de capacidad después de que la crisis financiera mundial afectara gravemente a la demanda y redujera las corrientes comerciales. Por otra parte, al capital privado puede resultarle difícil salir del sector del transporte marítimo si este pasa a ser menos rentable y ofrece un panorama sombrío. Sin embargo, las inversiones de capital privado, si se las gestiona adecuadamente, siguen ofreciendo una buena oportunidad para que el sector del transporte marítimo mejore su eficiencia y las empresas navieras sean más sólidas desde el punto de vista financiero, especialmente en una época en que el dinero efectivo es escaso o caro.

Cuadro 3.5. Algunas inversiones privadas recientes en el sector del transporte marítimo

Diciembre de 2013

- Oaktree Capital Management compra 14 quimiqueros a Commerzbank por 383 millones de dólares.
- Se informa de que Davidson Kempner Capital Management paga 500 millones de dólares por una parte de la cartera de créditos del Lloyd's Banking Group al sector del transporte marítimo.
- Algunos compradores cuyos nombres no se han dado a conocer compran créditos otorgados por DNB a Genco Shipping and Trading; el precio no se divulgó.
- Kinder Morgan Energy Partners concluye un acuerdo para comprar American Petroleum Tankers y State Class Tankers a una filial del Blackstone Group y Cerberus Capital Management por 962 millones de dólares.
- Citi Bank compra créditos TMT por valor de 11,8 millones de dólares a Chang Hwa Bank; SC Lowy y Deutsche Bank compran créditos TMT a First Commercial Bank por un total de 96,7 millones de dólares; JP Morgan compra créditos TMT a FCB por valor de 34,2 millones de dólares.

Noviembre de 2013

- Global Maritime Investments hace un pedido de seis buques, con la financiación de un gran fondo institucional de los Estados Unidos; el precio no se dio a conocer.

Octubre de 2013

- Blackstone Group constituyó una asociación con Eletson Holdings para establecer una compañía naviera para el transporte de gas licuado del petróleo por valor de 700 millones de dólares.
- Oaktree anuncia la constitución de una asociación con Navig8 Group para formar Navig8 Chemical Tankers, y formula un pedido de compra de seis buques eficientes en el consumo de combustible de 37.000 TPM.

Septiembre de 2013

- Fondos afiliados a Apollo Global Management constituyen una empresa conjunta con Rickmers Group para invertir en buques portacontenedores, dedicándose inicialmente a buques de segunda mano; la empresa conjunta tiene una capacidad de inversión de 500 millones de dólares.

Agosto de 2013

- Kohlberg, Kravis y Roberts (KKR) constituye la Maritime Finance Company, con un capital de 580 millones de dólares, con el propósito de crear, estructurar, invertir y distribuir financiación de la deuda; la empresa está financiada por KKR, KKR Financial Holdings y MerchCap Solutions.
- Blackstone compra nueve graneleros para productos refinados a la empresa Hartmann, de Alemania, por un precio no revelado.

Mayo de 2013

- Delos and Tennenbaum Capital Partners compra el 80% de las acciones de Konig and Cie; es la primera vez que inversores de los Estados Unidos toman el control de una importante sociedad en comandita alemana.

Marzo de 2013

- WL Ross/Astrup Fearnley anuncia planes para recaudar 500 millones de dólares en nuevo capital privado para un fondo que se centrará en empresas de transporte marítimo con dificultades y en activos de transporte.

Febrero de 2013

- Arab Petroleum Investment Corp (Apicorp) se une a Tufton Oceanic para establecer un fondo de 150 millones de dólares con el objeto de adquirir cinco petroleros medianos.

Enero de 2013

- SC Lowy proporciona a Korea Line 85 millones de dólares de financiación posterior a la apertura del proceso concursal, tras haberse desempeñado como el único asesor para la reestructuración de la línea y haber comprado acciones en la empresa.

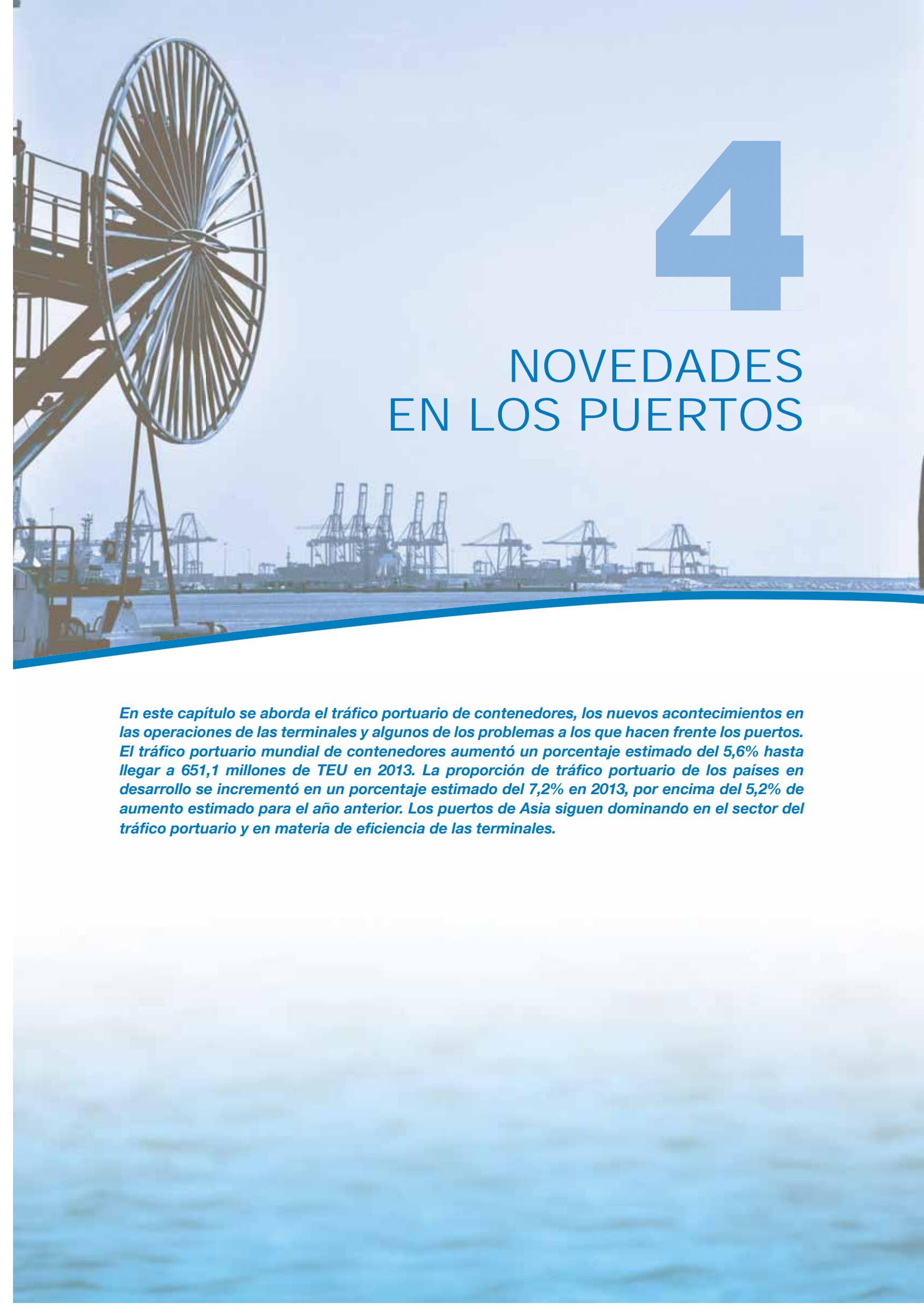
Fuente: *Lloyd's List*, con datos de Marine Money; *Lloyd's List*, con datos de Bloomberg y Reuters. Véase <http://www.lloydslist.com/ll/static/classified/article440167.ece/BINARY/privateequity-timeline> (consultado el 10 de junio de 2014).

REFERENCIAS

- AlixPartners (2014). Change on the horizon: The 2014 container shipping outlook. Outlook Maritime series. AlixPartners. Available at http://www.alixpartners.com/en/LinkClick.aspx?fileticket=U_hqzYZ2RIw%3d&tabid=635 (accessed 10 October 2014).
- Arnsdorf I and Brautlecht N (2014). Private-equity funds bet \$5 billion on shipping rebound. Bloomberg. 18 February. Available at <http://www.bloomberg.com/news/2014-02-18/private-equity-funds-bet-5-billion-on-shipping-rebound-freight.html> (accessed 29 September 2014).
- Barry Rogliano Salles (2014). *2014 Annual Review: Shipping and Shipbuilding Markets*. Available at http://www.brsbrokers.com/review_archives.php (accessed 26 September 2014).
- Clarkson Research Services (2013). *Container Intelligence Quarterly*. Fourth quarter.
- Clarkson Research Services (2014a). *Container Intelligence Quarterly*. First quarter.
- Clarkson Research Services (2014b). *Shipping Review and Outlook*. Spring.
- Danish Ship Finance (2014). *Shipping Market Review*. May. Available at http://www.shipfinance.dk/en/shipping-research/~/_media/PUBLIKATIONER/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---May-2014.ashx (accessed 26 September 2014).
- Financial News* (2014). Alternative investors set sale for shipping upturn. 17 March.
- Hapag-Lloyd (2014). Hapag-Lloyd and CSAV agree to merge and create the fourth largest container shipping company. Press release 16 April. See http://www.hapag-lloyd.com/en/press_and_media/press_release_page_34454.html (accessed 25 September 2014).
- JOC* (2014). CMA-CGM's net profit soars on sale of ports unit stake. See http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/cma-cgm/cma-cgm%E2%80%99s-net-profit-soars-sale-ports-unit-stake_20140331.html (accessed 1 August 2014).
- Lloyd's List Containerisation International* (2014). Maersk sells green virtues as it cuts operating costs. 7 April.
- Organization of the Petroleum Exporting Countries (2013). Monthly oil market report. December.
- R.S. Platou (2014). The Platou report 2014. Available at http://www.platou.com/dnn_site/LinkClick.aspx?fileticket=VuH1xdQrCUE%3D&tabid=80 (accessed 26 September 2014).
- ShippingWatch* (2013). billion dollar sale to save Hanjin Shipping. 27 December. See <http://shippingwatch.com/carriers/article6363939.ece> (accessed 25 September 2014).

NOTAS

- 3 Basado en Maersk, *Sustainability Report 2013*, disponible en <http://www.maersk.com/en/the-maersk-group/sustainability/~/media/97169B32CA46458897FAE47C780CF69F.ashx> (consultado el 15 de octubre de 2014).
- 4 Las medidas adoptadas también redujeron la emisión de CO₂ en 3,8 millones de toneladas, las de SO_x en 67.000 t, las de NO_x en 95.000 t y los contaminantes sólidos en 8.000 t.
- 5 La Compañía Sudamericana de Vapores se convertirá en una nueva accionista principal, además de HGV (Ciudad de Hamburgo) y Kühne Maritime. La compañía poseerá inicialmente el 30% de acciones de la nueva entidad. Los socios han convenido un aumento de capital de 370 millones de euros una vez que la transacción se haya concluido, al que la CSAV aportará 259 millones de euros. Esto aumentará la participación de la CSAV en Hapag-Lloyd hasta el 34%. Un segundo aumento de capital, de 370 millones de euros, estará vinculado a la prevista cotización de Hapag-Lloyd en la bolsa de valores.
- 6 ConTex es una abreviatura de "container-ship time charter assessment".
- 7 El número de portacontenedores no utilizados, que había llegado a casi el 11% en 2009, fue de aproximadamente el 3,4% a fines de 2013.
- 8 Por lo general, los "petroleros que transportan productos sucios" ("dirty tankers") transportan productos más pesados, como fueloil pesado o petróleo crudo. Los "petroleros que transportan productos limpios" ("clean tankers") habitualmente transportan productos derivados del petróleo, como gasolina, queroseno o combustible de aviación, o productos químicos.
- 9 Datos obtenidos de Clarkson Research Services *Shipping Review and Outlook*, primavera de 2014 y otoño de 2013.
- 10 La empresa conjunta compró seis portacontenedores a Hamburg Süd por valor de 176 millones de euros (240 millones de dólares).



4

NOVEDADES EN LOS PUERTOS

En este capítulo se aborda el tráfico portuario de contenedores, los nuevos acontecimientos en las operaciones de las terminales y algunos de los problemas a los que hacen frente los puertos. El tráfico portuario mundial de contenedores aumentó un porcentaje estimado del 5,6% hasta llegar a 651,1 millones de TEU en 2013. La proporción de tráfico portuario de los países en desarrollo se incrementó en un porcentaje estimado del 7,2% en 2013, por encima del 5,2% de aumento estimado para el año anterior. Los puertos de Asia siguen dominando en el sector del tráfico portuario y en materia de eficiencia de las terminales.

Cuadro 4.1. Tráfico portuario de contenedores en 80 países/economías en desarrollo y economías en transición en 2011, 2012 y 2013 (en TEU)

País/economía	2011	2012	Cifras preliminares de 2013^a	Variación porcentual 2012/2011	Variación porcentual 2013/2012
China	144 641 878	160 058 524	174 080 330	10,66	8,76
Singapur	30 727 702	32 498 652	33 516 343	5,76	3,13
República de Corea	20 833 508	21 609 746	22 582 700	3,73	4,50
China, RAE de Hong Kong	24 384 000	23 117 000	22 352 000	-5,20	-3,31
Malasia	20 139 382	20 897 779	21 426 791	3,77	2,53
Emiratos Árabes Unidos	17 548 086	18 120 915	19 336 427	3,26	6,71
Provincia china de Taiwán	14 076 069	14 976 356	15 353 404	6,40	2,52
India	10 284 885	10 290 265	10 653 343	0,05	3,53
Indonesia	8 966 146	9 638 607	10 790 450	7,50	11,95
Brasil	8 714 406	9 322 769	10 176 613	6,98	9,16
Tailandia	7 171 394	7 468 900	7 702 476	4,15	3,13
Panamá	6 911 325	7 217 794	7 447 695	4,43	3,19
Turquía	5 990 103	6 736 347	7 284 207	12,46	8,13
Egipto	7 737 183	7 356 172	7 143 083	-4,92	-2,90
Viet Nam	6 929 645	2 937 119	8 121 019	-57,62	176,50
Arabia Saudita	5 694 538	6 563 844	6 742 397	15,27	2,72
Filipinas	5 288 643	5 686 179	5 860 226	7,52	3,06
México	4 228 873	4 799 368	4 900 268	13,49	2,10
Sudáfrica	4 392 975	4 320 604	4 595 000	-1,65	6,35
Sri Lanka	4 262 887	4 180 000	4 306 000	-1,94	3,01
Federación de Rusia	3 954 849	3 930 515	3 968 186	-0,62	0,96
Omán	3 632 940	4 167 044	3 930 261	14,70	-5,68
Chile	3 450 401	3 606 093	3 784 386	4,51	4,94
República Islámica del Irán	2 740 296	2 945 818	3 178 538	7,50	7,90
Colombia	2 584 201	2 804 041	2 718 138	8,51	-3,06
Marruecos	2 083 000	1 800 000	2 500 000	-13,59	38,89
Pakistán	2 193 403	2 375 158	2 562 796	8,29	7,90
Jamaica	1 999 601	2 149 571	2 319 387	7,50	7,90
Perú	1 814 743	2 031 134	2 191 594	11,92	7,90
Argentina	2 159 110	1 986 480	2 143 412	-8,00	7,90
Costa Rica	1 233 468	1 329 679	1 880 513	7,80	41,43
República Dominicana	1 461 492	1 583 047	1 708 108	8,32	7,90
Bangladesh	1 431 851	1 435 599	1 571 461	0,26	9,46
Bahamas	1 189 125	1 278 309	1 379 296	7,50	7,90
República Bolivariana de Venezuela	1 162 326	1 249 500	1 348 211	7,50	7,90
Guatemala	1 163 100	1 158 400	1 211 600	-0,40	4,59
Ecuador	1 081 169	1 117 047	1 205 294	3,32	7,90
Kuwait	1 048 063	1 126 668	1 215 675	7,50	7,90
Libano	1 034 249	882 922	1 117 000	-14,63	26,51
Nigeria	839 907	877 679	1 010 836	4,50	15,17
Angola	676 493	750 000	913 000	10,87	21,73
Uruguay	861 164	753 000	861 000	-12,56	14,34
Kenya	735 672	790 847	853 324	7,50	7,90
Yemen	707 155	760 192	820 247	7,50	7,90
Ucrania	696 641	748 889	808 051	7,50	7,90
República Árabe Siria	685 998	737 448	795 707	7,50	7,90

Cuadro 4.1. Tráfico portuario de contenedores en 80 países/economías en desarrollo y economías en transición en 2011, 2012 and 2013 (en TEU (continuación))

País/economía	2011	2012	Cifras preliminares de 2013 ^a	Variación porcentual 2012/2011	Variación porcentual 2013/2012
Ghana	683 934	735 229	793 312	7,50	7,90
Jordania	654 283	703 354	758 919	7,50	7,90
Côte d'Ivoire	642 371	690 548	745 102	7,50	7,90
Djibouti	634 200	681 765	735 624	7,50	7,90
Honduras	662 432	665 354	670 726	0,44	0,81
Trinidad y Tabago	605 890	651 332	702 787	7,50	7,90
Mauricio	462 747	576 383	621 917	24,56	7,90
Túnez	492 983	529 956	571 823	7,50	7,90
Sudán	464 129	498 938	538 354	7,50	7,90
República Unida de Tanzania	453 754	487 786	526 321	7,50	7,90
Libia	195 106	369 739	434 608	89,51	17,54
Senegal	369 137	396 822	428 171	7,50	7,90
Qatar	365 722	393 151	424 210	7,50	7,90
Congo	358 234	385 102	415 525	7,50	7,90
Benin	334 798	359 908	388 341	7,50	7,90
Papua Nueva Guinea	313 598	337 118	363 750	7,50	7,90
Bahrein	306 483	329 470	355 498	7,50	7,90
Camerún	301 319	323 917	349 507	7,50	7,90
Argelia	295 733	317 913	343 028	7,50	7,90
Mozambique	269 219	289 411	312 274	7,50	7,90
Cuba	246 773	265 281	286 238	7,50	7,90
Georgia	239 004	256 929	277 226	7,50	7,90
Camboya	236 986	254 760	274 886	7,50	7,90
Myanmar	200 879	215 945	233 005	7,50	7,90
Guam	193 657	208 181	224 628	7,50	7,90
El Salvador	161 200	161 000	180 600	-0,12	12,17
Gabón	162 415	174 597	188 390	7,50	7,90
Madagascar	149 135	160 320	172 986	7,50	7,90
Croacia	144 860	155 724	168 026	7,50	7,90
Aruba	137 410	147 716	159 385	7,50	7,90
Namibia	107 606	115 676	124 815	7,50	7,90
Brunei Darussalam	105 018	112 894	121 813	7,50	7,90
Nueva Caledonia	95 277	102 423	110 514	7,50	7,90
Albania	91 827	98 714	106 512	7,50	7,90
Total parcial	412 682 164	434 325 380	465 475 613	5,24	7,17
Otros^b	562 723	590 637	630 276	4,96	6,71
Total comunicado	413 244 887	434 916 017	466 105 889	5,24	7,17
Total mundial	587 484 148	616 675 181	651 099 413	4,97	5,58

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos procedentes de varias fuentes, entre ellas publicaciones de Dynamar B.V. y de datos recabados por la secretaria de la UNCTAD directamente de terminales y autoridades portuarias.

^a En esta lista, Singapur incluye el puerto de Jurong.

^b Por "Otros" se entiende los países que comunicaron menos de 100.000 TEU anuales.

Nota: Muchas cifras correspondientes a 2012 y 2013 son estimaciones de la UNCTAD (estas cifras se destacan en cursiva). Los totales nacionales pueden ocultar el hecho de que posiblemente no se incluyan los puertos menores; por lo tanto, en algunos casos las cifras reales pueden ser mayores que las que se indican.

A. TRÁFICO PORTUARIO

En este capítulo se examina la carga contenedori- zada, que representa más de la mitad del valor de todo el tráfico marítimo internacional y alrededor de una sexta parte de su volumen. El tráfico portuario de contenedores es la medida del número de contene- dores que pasan por el puerto y se registra en TEU.

1. Los puertos de contenedores

En el cuadro 4.1 se indica el total del tráfico de con- tenedores de 80 países en desarrollo y economías en transición que tienen un tráfico nacional anual superior a 100.000 TEU (las cifras del tráfico corres- pondiente a 126 países/economías se pueden con- sultar en <http://stats.unctad.org/TEU>). En 2013, el tráfico de contenedores de las economías en desa- rrollo aumentó un porcentaje estimado del 7,2% hasta llegar a 466,1 millones de TEU. Este crecimiento es superior al 5,2% registrado en el año anterior. La tasa de crecimiento del tráfico de contenedores en todos los países en 2013 se estimó en 651,1 millones de TEU, lo que representa un aumento del 5,6% con res- pecto al año anterior.

La participación de las economías en desarrollo en el tráfico mundial aumentó ligeramente, en un 1%, hasta llegar a aproximadamente el 71,6%. En los últi- mos años se ha producido un aumento gradual de la participación de los países en desarrollo en el trá- fico contenedorizado mundial; esto fue el resultado de su mayor participación en las cadenas de valor mundiales y en el uso cada vez mayor de contene- dores para el transporte de la carga a granel seca. De las economías en desarrollo y los países con eco- nomías en transición que figuran en el cuadro 4.1, solo cuatro (Colombia, Egipto, Hong Kong (China) y Omán) experimentaron un crecimiento negativo del tráfico portuario en 2013, mientras que el año anterior 12 países tuvieron un crecimiento negativo. La dismi- nución de Colombia parece ser parte de una dismi- nución regional más amplia del tráfico portuario, ya que en general la cuenca del Caribe experimenta una reducción del comercio exterior (*The Gleaner*, 2014). En lo que respecta a Egipto, la incertidumbre política parece mantener alejados algunos buques de carga (UKPRwire, 2014). Hong Kong se ha esforzado en los últimos años por mantener su posición de liderazgo, haciendo frente a la fuerte competencia de Shanghai y Singapur. La reducción del tráfico de contenedores de Omán parece ser el resultado de la fuerte compe- tencia de puertos vecinos, pero es lo contrario de lo

que ocurre con los volúmenes de carga general, que aumentaron un 9,5% (Business Monitor Online, 2014).

De los 10 principales países en desarrollo y países con economías en transición, todos se encuentran en Asia. De los 20 principales países en desarrollo y países con economías en transición, 16 también están en Asia, mientras que 3 se encuentran en América Central y América del Sur (Brasil, México y Panamá) y 1 en África (Egipto). El país que tiene la mayor parte del tráfico de contenedores sigue siendo China. Con inclusión de Hong Kong (China) y la Provincia china de Taiwán, la mitad de los 20 puertos principales son chinos. El tráfico portuario chino, con exclusión de Hong Kong (China), experimentó un crecimiento posi- tivo del 8,7%, llegando a 173,9 millones de TEU. Los puertos chinos, con excepción de Hong Kong (China) y los de la Provincia china de Taiwán, representaron aproximadamente el 26,8% del tráfico contenedori- zado mundial en 2013, por encima del 25,8% regis- trado en el año anterior (en el capítulo 1 figura una reseña más detallada de la demanda y la oferta de comercio internacional).

El cuadro 4.2 muestra los 20 principales puertos de contenedores del mundo en el período 2011-2013. Los 20 principales representaban aproximadamente el 46% del tráfico portuario de contenedores de todo el mundo en 2013. En su conjunto, estos puertos registraron un aumento del 5,4% de tráfico en 2013, por encima del aumento del 3,5% estimado para 2012. La lista incluye 15 puertos de economías en desarrollo, todos los cuales están en Asia; los otros 5 puertos están en países desarrollados (3 en Europa y 2 en América del Norte). Los 10 puertos principales se encuentran en Asia, lo que demuestra la importancia de la región en el tráfico de productos acabados y semiacabados. El puerto de Shenzhen ascendió un puesto en la lista, superando por primera vez al puerto de Hong Kong (China) y convirtiéndose en el tercer puerto de contenedores del mundo. En 2013, Hong Kong (China) registró un crecimiento negativo del 3,3%, la mayor caída de cualquiera de los 20 puer- tos principales. Rotterdam experimentó una reduc- ción del 2%, pero logró mantener su posición como el undécimo puerto de contenedores del mundo. Amberes, Los Angeles y Tanjung Pelepas también experimentaron un crecimiento negativo en 2013. Qingdao ascendió dos lugares, mientras que Dubai, Long Beach y Xiamen avanzaron un puesto en la lista. Dalian logró importantes progresos, avanzando cinco puestos, con un crecimiento del 24,2%. Dalian tiene la mayor zona de libre comercio de China, con una

Cuadro 4.2. Las 20 principales terminales de contenedores y su tráfico en 2011, 2012 y 2013 (en TEU y variación porcentual)

Nombre del puerto	2011	2012	Cifras preliminares de 2013	Variación porcentual de 2012-2011	Variación porcentual de 2013 -2012
Shanghai	31 700 000	32 529 000	36 617 000	2,62	12,57
Singapur	29 937 700	31 649 400	32 600 000	5,72	3,00
Shenzhen	22 569 800	22 940 130	23 279 000	1,64	1,48
Hong Kong (China)	24 384 000	23 117 000	22 352 000	-5,20	-3,31
Busan	16 184 706	17 046 177	17 686 000	5,32	3,75
Ningbo	14 686 200	15 670 000	17 351 000	6,70	10,73
Qingdao	13 020 000	14 503 000	15 520 000	11,39	7,01
Guangzhou	14 400 000	14 743 600	15 309 000	2,39	3,83
Dubai	13 000 000	13 270 000	13 641 000	2,08	2,80
Tianjin	11 500 000	12 300 000	13 000 000	6,96	5,69
Rotterdam	11 876 921	11 865 916	11 621 000	-0,09	-2,06
Port Klang	9 603 926	10 001 495	10 350 000	4,14	3,48
Dalian	6 400 000	8 064 000	10 015 000	26,00	24,19
Kaohsiung	9 636 289	9 781 221	9 938 000	1,50	1,60
Hamburgo	9 014 165	8 863 896	9 258 000	-1,67	4,45
Long Beach	6 061 099	6 045 662	8 730 000	-0,25	44,40
Amberes	8 664 243	8 635 169	8 578 000	-0,34	-0,66
Xiamen	6 460 700	7 201 700	8 008 000	11,47	11,20
Los Angeles	7 940 511	8 077 714	7 869 000	1,73	-2,58
Tanjung Pelepas	7 500 000	7 700 000	7 628 000	2,67	-0,94
Total de los 20 puertos principales	274 540 260	284 005 080	299 350 000	3,45	5,40

Fuente: Secretaría de la UNCTAD y Dynamar B.V., junio de 2014.

Nota: En esta lista, Singapur no comprende el puerto de Jurong.

superficie de 251 kilómetros cuadrados, lo que contribuye a impulsar el comercio a través del puerto. En 2013, el PIB de Dalian creció a una tasa anual del 9%, alcanzando una cifra superior a 765.080 millones de renminbi (123.000 millones de dólares); las industrias primarias crecieron un 4,8% y las industrias secundarias un 9,4%. El sector de servicios creció un 9,1%, de modo que para fines de 2013, operaban en la ciudad 639 instituciones financieras, lo que indica su creciente importancia (Rainy Yao, 2014).

B. OPERACIONES DE TERMINALES

El sector de las terminales de contenedores es una actividad muy fragmentada. A pesar de ello, hay varios agentes internacionales que han ampliado sus actividades hasta lograr una presencia mundial. En el cuadro 4.3 se enumeran los diez principales operadores mundiales de terminales, por tráfico de contenedores y cuota de mercado. En conjunto, estas diez

principales terminales mundiales de contenedores controlan alrededor de 224 millones de TEU, esto es, aproximadamente el 37% del tráfico portuario de contenedores del mundo, según se indica en el cuadro 4.1.

A pesar del débil crecimiento de los volúmenes de tráfico portuario en comparación con los niveles anteriores a la crisis económica, el sector de operadores de terminales es muy activo. Varios operadores mundiales de terminales han vendido una parte de sus acciones en un intento de racionalizar y centrar sus operaciones. Algunos operadores de terminales estrechamente vinculados a empresas de transporte marítimo, como APM Terminal y Mitsui O.S.K. Lines, han vendido terminales, mientras que algunos operadores de terminales tradicionales, como DP World y Stevedoring Services of America han tratado de reforzar su posición centrándose en la inversión. La empresa operadora de terminales ICTSI, más pequeña, también ha vendido terminales, pero esto

Cuadro 4.3. Los diez principales operadores mundiales de terminales, 2012 (en TEU y cuota de mercado)

	Operador	Millones de TEU	Porcentaje
1	PSA	50,9	8,2
2	HPH	44,8	7,2
3	APMT	33,7	5,4
4	DPW	33,4	5,4
5	Cosco	17	2,7
6	Terminal Investment Ltd.	13,5	2,2
7	China Shipping Terminal Development	8,6	1,4
8	Hanjin	7,8	1,3
9	Evergreen	7,5	1,2
10	Eurogate	6,5	1

Fuente: Drewry Maritime Research.

se ha debido sin duda al crecimiento de las terminales y al propósito de la empresa de centrarse para invertir en terminales pequeñas y medianas.

En el cuadro 4.4 se enumeran las terminales de contenedores de alto rendimiento, tal como han sido clasificadas por JOC¹¹. Los resultados muestran que el Japón, China y los Emiratos Árabes Unidos son los únicos tres países que figuran entre los diez principales; ocho de las terminales corresponden a China. Es

interesante observar que, en la clasificación por países de la UNCTAD según el volumen del tráfico portuario (véase <http://stats.unctad.org/TEU>), el Japón ocupa el séptimo puesto, mientras que China figura en el primer lugar, lo que pone de manifiesto que no es necesario un elevado volumen de tráfico para lograr eficiencia en los muelles. En lo que se refiere a los puertos, Yokohama ocupa el primer lugar en cuanto a la eficiencia de los muelles, pero el 41º lugar en términos de volumen. Cuatro terminales ubicadas en el puerto de Tianjin (China) figuran entre las diez principales, lo que indica el alto nivel de eficiencia de los muelles en ese puerto.

En el cuadro 4.5 Tianjin figura como el más eficiente puerto de contenedores de todo el mundo, y ha mejorado la productividad en más del 50% el año precedente. En el puerto de Tianjin tienen su sede numerosos operadores de terminales internacionales, tales como APM Terminals, China Merchants Holdings International, COSCO Pacific, CSX World Terminals OCCL, PSA y DPW; es probable que la competencia entre las terminales portuarias sea un factor que favorece la mejora de la eficiencia.

En Europa, la terminal de mejor desempeño fue Euromax Terminal Rotterdam, con 100 movimientos de contenedores por buque y por hora para

Cuadro 4.4. Las principales terminales mundiales, 2013 (movimientos de contenedores por buque, por hora, para todos los tamaños de buques, y tráfico por puerto y por país)

Terminal	Puerto	País	Productividad en los muelles, 2013	Posición del puerto (tráfico)	Posición del país (tráfico)
Terminales APM, Yokohama	Yokohama	Japón	163	41	7
Terminal Tianjin Xingang Sinor	Tianjin	China	163	10	1
Segunda terminal de contenedores de Ningbo Beilun	Ningbo	China	141	6	1
Terminal internacional de contenedores de puerto Eurasia, Tianjin	Tianjin	China	139	10	1
Terminal de contenedores de Qingdao Qianwan	Qingdao	China	132	7	1
Terminal de contenedores de Xiamen Songyul	Xiamen	China	132	18	1
Terminal internacional de contenedores Cinco Continentes, Tianjin	Tianjin	China	130	10	1
Terminal de Ningbo Gangji (Yining)	Ningbo	China	127	6	1
Terminal internacional de contenedores Port Alliance, Tianjin	Tianjin	China	126	10	1
Terminal DP World-Jebel Ali	Jebel Ali	Emiratos Árabes Unidos	119	9	9
Terminal de contenedores, Khorfakkan	Khor al Fakkan	Emiratos Árabes Unidos	119	34	9

Fuente: Secretaría de la UNCTAD y JOC Port Productivity Database, junio de 2014.

Nota: Aunque se enumeran 11 terminales, la terminal DP World Jebel Ali y la terminal de contenedores de Khorfakkan comparten el décimo lugar.

Cuadro 4.5. Principales puertos del mundo, por productividad, 2013 (movimientos de contenedores por buque, por hora, para todos los tamaños de buques, y aumento porcentual)

Puerto	País	Productividad del muelle, 2013	Productividad del muelle, 2012	Aumento porcentual 2013/2012
Tianjin	China	130	86	51%
Qingdao	China	126	96	31%
Ningbo	China	120	88	36%
Jebel Ali	Emiratos Árabes Unidos	119	81	47%
Khor al Fakkan	Emiratos Árabes Unidos	119	74	61%
Yokohama	Japón	108	85	27%
Yantian	China	106	78	36%
Xiamen	China	106	76	39%
Busan	República de Corea	105	80	31%
Nansha	China	104	73	42%

Fuente: Secretaría de la UNCTAD y JOC Port Productivity Database, junio de 2014.

todos los tamaños de buques, seguida por MSC Gate Container Terminal en Bremerhaven (Alemania) (con 98). En Oriente Medio, la terminal de contenedores de Salalah (Omán) tuvo un rendimiento de 91 movimientos de contenedores por buque y por hora. No se ofrecieron cifras sobre la eficiencia de las terminales en los puertos africanos aunque, en 2012, el promedio que se ofreció para todo el continente fue de 19 movimientos de contenedores por buque y por hora para todos los tamaños de buques. Esta cifra es muy inferior a las cifras actuales de mayor productividad de las terminales y, aunque indica que hay oportunidades de introducir mejoras, la falta de una cifra correspondiente a 2013 probablemente significa que no ha habido cambios. Es interesante observar que el aumento de la eficiencia en los principales puertos del mundo oscila entre el 27% (Yokohama) y el 61% (Khor al Fakkan), y se trata de mejoras sustanciales y no graduales, como cabría esperar. En Yokohama, la empresa operadora es APM Terminal y no cabe duda de que la empresa se ha beneficiado de su considerable experiencia adquirida en la gestión de su cartera mundial de terminales. En el caso de Khor al Fakkan, la explicación quizá reside en las recientes mejoras portuarias. Recientemente se terminó la segunda fase de una gran expansión, que aportó seis grúas pórtico súper post-Panamax y cuatro grúas dobles Mega-max en 800 metros de muelle, con 16 metros de calado en toda su extensión (Emiratos Árabes Unidos, Departamento de Puertos y Aduanas, 2014).

C. NOVEDADES RELACIONADAS CON LOS PUERTOS

El desarrollo de los puertos es un proceso esencial para cualquier país que desee participar con éxito en el comercio internacional. Los puertos son el acceso de entrada a los asociados comerciales y el transporte marítimo es uno de los medios de transporte más eficaz en función de los costos en largas distancias. Históricamente, los puertos han sido considerados como activos fundamentales porque, además de ser la puerta de entrada a un país, es también en ellos en que se recaudan los impuestos sobre las importaciones e impuestos especiales. No obstante, las funciones de los puertos siguen evolucionando y hay una diferencia entre los países en desarrollo y los países desarrollados. En muchos países en desarrollo, la recaudación de impuestos en el puerto representa una parte importante de todos los ingresos gubernamentales. Por ejemplo, la Autoridad Portuaria de Tanzania es uno de los principales contribuyentes de impuestos en la República Unida de Tanzania. En 2011, la Autoridad y Tanzania International Container Terminal Services pagaron 43 millones de dólares y 15 millones de dólares, respectivamente, con lo que en conjunto ocuparon el tercer lugar entre los contribuyentes fiscales del país, señalando la importancia del puerto para el PIB de la República Unida de Tanzania. En 2009-2010, la República Unida de Tanzania recaudó 4,5 billones de chelines tanzanos (2.800 millones de dólares) en concepto de impuestos, y alrededor del 30% de ellos procedía del impuesto

sobre el valor añadido y otro 30% del impuesto sobre la renta, mientras que los derechos especiales representaban aproximadamente el 18% y los derechos de importación alrededor del 9% (Tanzania Episcopal Conference, National Muslim Council of Tanzania y Christian Council of Tanzania, 2012). En un reciente informe del Banco Mundial sobre la República Unida de Tanzania se indicó que “la mejora de la eficiencia en el puerto permitiría lograr una mayor eficiencia en la recaudación de impuestos, lo que a su vez aumentaría sustancialmente los ingresos fiscales” (Grupo del Banco Mundial, Africa Region Poverty Reduction and Economic Management, 2013). Por lo tanto, el desarrollo de los puertos y su reforma son componentes esenciales del bienestar financiero de un país. Sin embargo, en los países desarrollados la recaudación de impuestos en los puertos se ha vuelto menos importante. Esto se debe en parte a la aparición de nuevos métodos para aplicar impuestos, por ejemplo, el impuesto sobre la renta y los impuestos sobre la nómina salarial, así como los esfuerzos encaminados a racionalizar los procedimientos portuarios y facilitar la circulación de mercancías. Por ejemplo, en los Estados Unidos los impuestos especiales y los derechos de aduana representan el 3% y el 1%, respectivamente, de los ingresos totales del Gobierno (National Priorities Project, 2014).

1. Las rutas de tránsito

En las Américas, la ampliación del Canal de Panamá, que comenzó en 2007, sigue siendo el principal motivo de muchos proyectos de desarrollo portuario. A pesar de una serie de reveses y sobrecostos en 2013-2014, actualmente la terminación del canal se prevé para diciembre de 2015. La labor de ampliación incluye la adición de un tercer conjunto de esclusas en el sistema del canal, así como la profundización y ensanchamiento de los canales existentes (hasta 54,86 metros), a fin de que puedan dar cabida a buques portacontenedores de hasta 13.500 TEU y otros buques de gran tamaño. Los portacontenedores más grandes existentes no podrán transitar por el canal ampliado. El proyecto de ampliación tiene actualmente un costo de 7.000 millones de dólares, un exceso de gastos de 1.600 millones de dólares. En 2013, los peajes generados por el canal ascendieron a 1.800 millones de dólares, un 0,2% menos que el año anterior, y la Autoridad del Canal de Panamá prevé ingresos adicionales de 1.000 millones de dólares por el incremento de las corrientes de tráfico una vez que el nuevo canal ampliado entre en funcionamiento.

El Canal de Panamá presta servicios a más de 144 rutas marítimas, que conectan a 160 países y llegan a unos 1.700 puertos del mundo. El total de cruces del Canal de Panamá llegó a la cifra de 12.045 en 2013, un 6,5% menos que el año anterior. De este total, aproximadamente el 25% del número de buques que pasaron por el canal (3.103) fueron portacontenedores, una cifra inferior en un 6,4% con respecto al año anterior. Sin embargo, los portacontenedores cargan un porcentaje estimado del 52% del comercio marítimo mundial en términos de valor y, por tanto, son muy importantes para el comercio mundial. En 2013, más de 319 millones de toneladas de carga (un 3,9% menos que el año precedente) pasaron por el canal, lo que representó alrededor del 3,4% del comercio marítimo mundial. Los beneficiarios inmediatos de la ampliación del Canal de Panamá serán probablemente los puertos de la costa este de los Estados Unidos, como Nueva York y Virginia.

Una obra que compite con el Canal de Panamá también está suscitando interés en Nicaragua. Un proyecto de canal en Nicaragua fue aprobado por el Congreso en junio de 2013. Es probable que este canal sea tres veces más largo, con 278 kilómetros, que el Canal de Panamá. Si se construye, el canal de Nicaragua será más ancho que el Canal de Panamá y podrá recibir a los buques más grandes del mundo que existen en la actualidad. El costo del canal se estima en unos 40.000 millones de dólares y será construido y explotado por una empresa china, Hong Kong Nicaragua Canal Development Investment Co. Ltd. Se ha otorgado a esta empresa una concesión de 50 años para construir y explotar el canal, con la opción de ampliar la concesión por otros 50 años. El proyecto del Canal de Nicaragua empleará directamente a alrededor de 50.000 personas y beneficiará indirectamente a otras 200.000. Se prevé que la construcción comenzará en diciembre de 2014 y se completará en el plazo de cinco años (NBC News, 2014).

Aunque resulta claro que el desarrollo de canales de tránsito entraña numerosos efectos, estos siguen siendo difíciles de evaluar con un alto grado de certeza. Todo proyecto de ampliación supone la participación de múltiples agentes y está sujeto a muchas incógnitas, habida cuenta, en particular, de las incertidumbres económicas mundiales y los rápidos avances de la tecnología, entre otras cosas el tamaño y el diseño de los buques.

2. Otros acontecimientos relacionados con los puertos

En 2013, el peso de los contenedores se convirtió en una cuestión fundamental para las terminales de contenedores en todo el mundo. De conformidad con un acuerdo concertado en la OMI, se adoptarán verificaciones obligatorias del peso de los contenedores. La verificación del peso de los contenedores como condición para cargar en buques contenedores con carga destinada a la exportación se incluirá en una revisión del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que, según se prevé, entrará en vigor en julio de 2016. Estas restricciones del peso deberán ser respetadas por los cargadores y los embaladores, pero muy probablemente se verificarán en el puerto. Los dos medios preferidos para verificar el peso serán probablemente los puentes de pesaje y los sensores de peso de cerrojo giratorio en las grúas. Estas normas se han adoptado después de algunos incidentes que han tenido amplia repercusión, como el caso del MSC Napoli en 2007.

Las preocupaciones del Gobierno del Reino Unido por el hecho de que las empresas de transporte marítimo confían en la tecnología para circular por la vía de navegación más activa del mundo, el Canal de La Mancha, llevó a dicho Gobierno a comenzar la instalación de siete estaciones eLoran a lo largo de la costa del Reino Unido¹². Las estaciones funcionarán como un respaldo de los sistemas de posicionamiento mundial, que seguirá siendo el principal medio que los capitanes de los buques utilizarán para determinar la posición y el curso en el caso de incidentes tales como “interferencias” deliberadas o accidentales, o condiciones climáticas extremas (por ejemplo, huracanes o ventiscas de nieve), o bien, hechos ajenos a la Tierra (por ejemplo, tormentas solares). Para 2019, se habrán instalado alrededor del Reino Unido y de Irlanda otras 20 estaciones, cada una con el tamaño de un archivador. Se están celebrando consultas entre el Reino Unido y la República de Corea para analizar cómo se podría aplicar un sistema similar en la península de Corea.

Los sistemas de gestión de terminales, un instrumento para la planificación de los recursos de una empresa, son comunes en las terminales portuarias. Existen varios sistemas hechos a medida, y su diseño por lo general se adapta a grandes puertos, como Singapur; el Sistema de operaciones de terminal integrado por computadora PSA es un sistema hecho a medida, diseñado para satisfacer las necesidades del puerto.

Ahora bien, el líder del mercado es Navis, una división de Cargotec Corporation y un productor especializado en programas informáticos. Su sistema operador de terminales de última generación, SPARCS N4, permite que los usuarios lleven a cabo múltiples operaciones que abarcan numerosas ubicaciones geográficas, desde un emplazamiento central; por ello es muy utilizado por operadores de terminales de todo el mundo que tienen grandes carteras internacionales. SPARCS N4 existe en 107 sitios de 47 países y 63 de ellos están en funcionamiento (Navis, 2014).

D. DESAFÍOS PRINCIPALES A LOS QUE SE ENFRENTAN LOS PUERTOS

1. Los buques más grandes y la concentración de la carga

Uno de los principales desafíos a los que hacen frente actualmente los puertos de contenedores es la mejora de las instalaciones para atender el aumento del tamaño de los buques y las presiones que esto supone sobre los aspectos espaciales y temporales de la manipulación de la carga. Para los buques más grandes se precisan inversiones en grúas más grandes que puedan llegar hasta el contenedor más alejado del muelle. Tradicionalmente, las grúas para la manipulación de contenedores estaban diseñadas para prestar servicios a buques que tenían un ancho de 13 contenedores, y cuando las empresas navieras comenzaron a hacer pedidos de buques Post Panamax en 1988, se empezaron a necesitar grúas con un mayor alcance de hasta 18 contenedores —en las principales rutas. La última generación de buques necesita un alcance aún mayor (22 a 23 contenedores), y los puertos reciben fuertes presiones de las empresas navieras para que inviertan en este equipo portuario, so pena de quedar excluidos de las principales rutas comerciales Este-Oeste. Con la llegada de buques de mayor tamaño, los que anteriormente eran los buques más grandes están siendo rediseñados de las voluminosas rutas Este-Oeste, con puertos avanzados, a los puertos con menor capacidad de las rutas Norte-Sur. Las rutas Norte-Sur suelen utilizar puertos de países en desarrollo que reciben fuertes presiones para invertir en grúas de alcance aún mayor, y que corren el riesgo de ser relegados a la categoría de puertos de enlace si no realizan esas inversiones.

Los inversores en infraestructura a menudo necesitan ofrecer una “prueba de futuro” de sus construcciones

para atender a las necesidades de acontecimientos futuros aún no concebidos. Por consiguiente, el desafío para los encargados de la planificación portuaria consiste en entender cómo puede cambiar el mercado desde la perspectiva de sus clientes. Las economías de escala y el uso de la cadena logística como parte del ciclo de producción son tendencias que van en aumento. La tecnología, por medio de una mejor gestión de los inventarios y de la fiabilidad de los buques, puede permitir que el buque se utilice como un almacén flotante. La nueva generación de buques portacontenedores será mayor e incluso se han concebido planes para la construcción de buques de 22.800 TEU y 24.000 TEU. Estos buques tendrán una manga de aproximadamente 64 metros y una eslora de 487 metros. Según los expertos del sector, la eslora de los buques probablemente tendrá un límite de aproximadamente 400 a 450 metros, debido principalmente al incremento de los costos relacionados con la construcción de buques de mayor tamaño. Los buques de menor eslora y mayor manga son más estables y tienen un menor calado, lo que permite utilizar mejor los puertos de los países en desarrollo que no pueden sufragar los costos del dragado. Además, los buques más anchos necesitan menos agua de lastre que los buques más angostos y, por tanto, contribuyen en menor medida a la nociva invasión de microbios alienígenos en aguas que les son ajenas, lo que puede causar una importante contaminación en algunas regiones frágiles (Lloyd's List Containerisation International, 2013). Por lo tanto, no es necesario que los puertos construyan muelles más largos, a menos que quieran atender simultáneamente a múltiples buques, pero deben construir canales de acceso más profundos, cuencas de giro más amplias, más instalaciones de practica, muelles más sólidos, zonas de almacenamiento más amplias y sistemas de operación de terminales más sofisticados dentro del puerto. Por ende, la limitación real no es solo financiera, sino que también se refiere al espacio. Fuera del puerto, es menester que las carreteras, las vías de navegación interiores y las redes ferroviarias estén en condiciones de atender al aumento de los volúmenes de carga. Además, es menester aumentar el número de vehículos de carga, vagones de ferrocarril, barcas y camiones. Dado que los transportistas por carretera prefieren este tipo de transporte (debido a su mayor previsibilidad y viabilidad derivadas de su propiedad de los vehículos), esto supone invariablemente mayores emisiones de carbono y un incremento de otras externalidades asociadas. La elección de un nuevo terreno para la terminal de

contenedores puede resolver algunos de los problemas, pero al mismo tiempo crea otros.

Las grúas más grandes son siempre más altas y aumentan la inestabilidad de la grúa y de su conductor causada por vientos más potentes. Todo esto puede ocasionar una actividad general más lenta y una mayor posibilidad de errores humanos. Algunos puertos, como Felixstowe y Dubai, ya tienen grúas pórtico para el transporte de contenedores hasta la costa para buques súper post-Panamax, con un alcance de 69,5 metros. Además de ser prácticas, existe también la ventaja de mercadotecnia consistente en poder afirmar que se puede manipular cualquier tamaño de portacontenedores y, por tanto, se puede ofrecer una mejor prueba de futuro. La mayor incertidumbre se produce en los puertos que son las principales vías de acceso para su país y la región, y que deben escoger entre prestar servicios a buques de aproximadamente 5.000 TEU (los actuales Panamax) o de 13.500 TEU (los Panamax de 2015). En este caso, la elección de comprar grúas para prestar servicios a la demanda futura es más bien una apuesta. La compra de grandes grúas pórtico no es en sí misma una panacea ni el único gasto que un puerto debe sufragar para prestar servicios a grandes buques. En la terminal de Jebel Ali (Dubai), la compra de 19 grúas de muelle para hacer traslados desde los buques hasta la costa se añadió a un pedido de 50 grúas pórtico sobre rieles automatizadas, 4 de las cuales se entregaron recientemente. Con casi 50 metros de ancho y 32 metros de altura, estas grúas pórtico pueden levantar contenedores en pilas de hasta 10 unidades de ancho y 6 de altura (Seatrade, 2014).

2. Preocupaciones ambientales

Como la mayoría de los sectores industriales, los puertos están sometidos a presiones cada vez mayores para reducir los efectos que tienen sobre el medio ambiente. En 2015, se prevé que las Naciones Unidas adopten objetivos de desarrollo sostenible basados en los Objetivos de Desarrollo del Milenio. En la actualidad, y en el marco de una serie de diálogos en un grupo de trabajo abierto, se prevé que esos objetivos estarán terminados para su adopción en la Asamblea General de las Naciones Unidas, en Nueva York, en septiembre de 2015. Los nuevos objetivos se basarán en el documento final de Río+20, titulado "El futuro que queremos", y abordará una gran variedad de cuestiones sobre el desarrollo sostenible, en particular la manera de lograr el desarrollo con el menor impacto sobre el medio ambiente¹³.

Los puertos afectan al medio ambiente de diversas maneras. Por ejemplo, su construcción inicial en ciertos terrenos puede desplazar la flora y la fauna silvestres. La presencia de los buques también puede perturbar la vida silvestre y hacer que determinadas zonas ya no sean habitables. El uso de algunos materiales de construcción, como el cemento, tiene efectos demostrados sobre el medio ambiente en todas las etapas de su uso, desde las canteras hasta la utilización. La necesidad de dragar canales y construir muelles repercute en la zona de dragado y en aquellas en que se coloca el material extraído. En algunos casos, este material puede estar cargado de toxinas contaminantes procedentes de los vehículos o de la carga, que entran en el mar cuando el agua de lluvia cae desde los muelles.

En la construcción de los puertos es habitual que se lleve a cabo una evaluación del impacto ambiental, seguida de consultas con las partes afectadas o los grupos de interés. Por lo tanto, el desplazamiento del hábitat natural y de la fauna y la flora silvestres se deben examinar de forma equilibrada con los beneficios que podrían lograrse para la economía local, mediante un análisis de la relación costo-beneficio. Estas consultas públicas pueden llevar años y costar millones, y el resultado final puede consistir en mantener el *statu quo*. Un ejemplo de ello es el proyecto de un puerto de contenedores de un costo de 600 millones de libras esterlinas en Dibden Bay, Southampton (Reino Unido). Por una parte, el argumento económico era: a) la necesidad nacional de una mayor capacidad de manipulación de contenedores; b) la creación de puestos de trabajo, tanto durante las obras de construcción como en el funcionamiento general; c) el aumento de la eficiencia, que daría lugar a una reducción de los costos para los consumidores, y d) un estímulo económico local. El argumento ambiental contra el proyecto consistía en: a) la amenaza contra determinadas zonas ambientales; b) el riesgo de derrames de petróleo; c) la pérdida de hábitat, y d) el efecto visual en el panorama. En última instancia, el debate acerca de la construcción de una terminal de contenedores en aguas profundas duró entre cuatro y cinco años, costó a la Associated British Ports 50 millones de libras, y fue un fracaso (Southern Daily Echo, 2009). Varios años más tarde se construyó un nuevo puerto de contenedores, DP World's London Gateway, cuando una antigua zona industrial en desuso de aproximadamente 100 millas, en el noreste del río Thames, estuvo disponible para su reutilización.

Durante el funcionamiento de un puerto puede haber emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de motores diésel ineficientes que hacen funcionar las grúas, apiladoras telescópicas, y otros vehículos portuarios. Por lo general, estos vehículos no se someten a las frecuentes inspecciones rigurosas que se aplican, por ejemplo, a los vehículos de los visitantes o, en algunos casos, de los trabajadores portuarios que prestan servicios en tres turnos durante las 24 horas, y que se necesitan en un puerto moderno. Los edificios ubicados en los muelles para uso de los trabajadores también utilizan energía para la calefacción y refrigeración, a fin de mantener temperaturas adecuadas para los trabajadores. La propia carga también puede contaminar por medio de ruidos o polvo excesivos durante su manipulación o almacenamiento¹⁴. Algunos cargamentos son especialmente problemáticos; por ejemplo, el cemento, el caolín, el carbón y el mineral de hierro son propensos a generar contaminación por medio del polvo. Otros graneles secos, como los abonos y los piensos para animales, tienen una alta concentración de material orgánico y/o nutrientes, y todo vertido de estos elementos en el mar puede causar un enriquecimiento localizado de nutrientes y el agotamiento del oxígeno, lo que puede destruir la vida marina.

Según el tipo de puerto, también es posible que haya un tráfico de transbordadores que puede generar una larga fila de espera para automóviles y camiones. Del mismo modo, puede haber una luz excesiva causada por las operaciones en el muelle que duren toda la noche. Además, los proveedores de servicios locales generan una contaminación adicional en el curso de sus actividades; existe un interés considerable en sustituir las actividades de transporte local por medios de locomoción menos contaminantes, como el gas natural comprimido. La vibración de los buques por el uso de motores para realizar maniobras en el puerto también puede ser una fuente de perturbaciones del medio ambiente. Históricamente, los buques han sido las principales fuentes de contaminación en los puertos porque el combustible que queman emite grandes cantidades de GEI. Por ejemplo, la mayoría de los vehículos diésel emiten en promedio de 0,3% a 0,5% de azufre, mientras que los combustibles marinos hasta hace poco emitían un 4,5%, porcentaje que solo se reducirá al 0,5% en 2020 debido a un reglamento de la OMI en el marco del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL), anexo VI. Ahora bien, los buques son objeto de maniobras en el puerto para

quedar en su posición por medio de remolcadores y, por tanto, los puertos tienen algún tipo de control sobre el nivel en que estos contribuyen a la huella de carbono del puerto. En las zonas en las que existe una gran preocupación acerca de la contaminación atmosférica, los puertos han estado invirtiendo en el uso de energía desde la costa a fin de reducir la utilización de combustible por los buques mientras están en el muelle. Por ejemplo, los puertos de Los Angeles y Long Beach han sido precursores en la tecnología denominada "cold ironing". Recientemente, en el puerto de Seattle, la construcción de instalaciones de "cold ironing" para una terminal de cruceros se estimó en 1,5 millones de dólares por muelle y 400.000 dólares por buque (*Port Technology International*, 2014).

El riesgo de contaminación por vertido accidental es una posibilidad real para los puertos. Como la carga y los vehículos que la transportan (por ejemplo, camiones, apiladoras telescópicas o carretillas-pórticos) son manipulados en un espacio restringido, es muy posible que en algún momento se produzcan accidentes. Por consiguiente, es un elemento necesario de la planificación estratégica de los puertos la preparación de planes para la adopción de medidas de respuesta rápida y de mitigación.

Además, no es solo el propio puerto que puede contaminar, sino también los servicios auxiliares que atrae y se sitúan en las proximidades, por ejemplo, los lugares de reparación de buques y las fábricas de suministros. A veces, debido a la insuficiencia de las conexiones con el interior, otras industrias a menudo deciden ubicarse cerca del puerto, de modo que el sitio se convierte en un polo de atracción para otras industrias y en parte de una cadena de contaminación. En el caso de algunos cargamentos, como el mineral de hierro, es más rentable exportarlo como lingote refinado y la refinación consume mucha energía y a menudo se lleva a cabo en la cercanía del puerto. Las refinerías a menudo reciben energía de centrales eléctricas de carbón y, por ende, la cuestión se convierte en un motivo de preocupación para el municipio y también para el puerto.

Los principales contaminantes producidos en los puertos y en torno a ellos son los GEI, el dióxido de carbono, el metano (CH₄), el óxido nitroso (N₂O), los NO_x, la materia granulosa y los óxidos de azufre (SO_x) (World Ports Climate Initiative, 2010). Los peligros de las sustancias perjudiciales para el medio ambiente incluyen los daños causados a los recursos vivos (toxicidad), la bioacumulación, los riesgos para la

salud humana (por vía oral, por inhalación o por contacto con la piel) y la reducción de servicios (United Kingdom Marine Special Areas of Conservation Project, 2014).

El impacto de los puertos en el medio ambiente puede clasificarse en general en tres esferas: las emisiones, las operaciones de carga y la contaminación accidental (cuadro 4.6).

Las soluciones para hacer frente a la contaminación en los puertos se centran por lo general en la aplicación de las normas y reglamentos mediante una combinación de incentivos fiscales y sanciones.

Algunas medidas prácticas para reducir la huella de carbono y la contaminación en los puertos son las siguientes:

- "cold ironing": consiste en dar instrucciones a los buques de no utilizar combustible en el puerto y, en cambio, utilizar electricidad proveniente de la costa. Por ejemplo, Melilla, el enclave de España en África Septentrional, tiene en tierra instalaciones que proporcionan electricidad para sus servicios de transbordo rodado; esto supuso adaptar los buques para recibir una fuente de energía externa y también modificaciones en el puerto para proporcionar la energía. La reducción de las emisiones de los buques debida a la utilización de energía procedente de la costa se estima en más del 90% (*Ports & Harbors*, 2014). En California, los buques sin una conexión de energía eléctrica a tierra quedarán prohibidos en los puertos en 2014, y para 2020 el 80% de la energía utilizada por los buques deberá provenir de una conexión

Cuadro 4.6. Tipos de contaminación producida en los puertos

Emisiones	Operaciones de carga	Accidentes
Automóviles	Luz	Vertido de aceite
Camiones	Polvo	Vertido de carga
Ferrocarriles	Ruido	Vertido de aguas residuales y lodo
Barcos	Vibraciones	Contaminantes de agua de lastre
Grúas		Lavado
Equipamiento portuario		
Oficinas (refrigeración/calefacción)		

Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

a tierra. En Europa, durante los atraques de más de dos horas los buques están obligados a pasar a un combustible de contenido de azufre del 0,1% o utilizar tecnologías alternativas (*Ports & Harbors*, 2013);

- b) Someter los equipos portuarios a las mismas pruebas rigurosas que los vehículos que circulan por carretera para que los fabricantes modifiquen sus productos o adopten sistemas de control de las emisiones o catalizadores de oxidación para diésel y filtros de partículas;
- c) Colocar instalaciones de captación de agua que filtren los desechos contenidos en el agua de lluvia de los muelles e impedir su entrada en el mar o el río;
- d) Adoptar reglamentaciones para limitar las actividades ruidosas en las horas diurnas de trabajo (por ejemplo, operaciones de descarga, maniobras de trenes y similares);
- e) Reducir la altura y la velocidad de caída de las cargas a granel;
- f) Instalar redes para la carga o tecnología de extracción de polvo a fin de reducir la propagación de materia granulosa;
- g) Aislar los edificios de oficinas para regular mejor la temperatura;
- h) Utilizar fuentes de energía renovables en la medida de lo posible;
- i) Elaborar sólidos planes de respuesta ante las emergencias para hacer frente a los derrames.

Algunos puertos ofrecen incentivos financieros a los buques más eficientes; por ejemplo, la Autoridad Portuaria de Busan ofrece un descuento del 15% de las tasas portuarias para los buques que cumplan un determinado puntaje de eficiencia, recompensando así a los propietarios de buques que invierten en tecnología y adoptan medidas para mejorar la eficiencia de su flota. La puntuación se basa en el Environmental Shipping Index, que es una evaluación de la cuantía de NO_x y SO_x producida por un buque y que permite evaluar la cantidad de materia granulosa y las emisiones de GEI. El sistema tiene una creciente base de datos de más de 2.500 buques existentes y cuenta con la participación de más de 30 puertos¹⁵.

Para los nuevos buques, existe el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI), reglamentado por la OMI en el marco del Convenio MARPOL, anexo VI. Existe también el sistema de puntuación de "A a G" de las emisiones de GEI, elaborado por Carbon War Room y RightShip, que contiene información sobre más de 70.000 buques existentes¹⁶. Este sistema permite que los puertos ofrezcan incentivos sin la necesidad de aumentar los trámites.

E. CONCLUSIONES

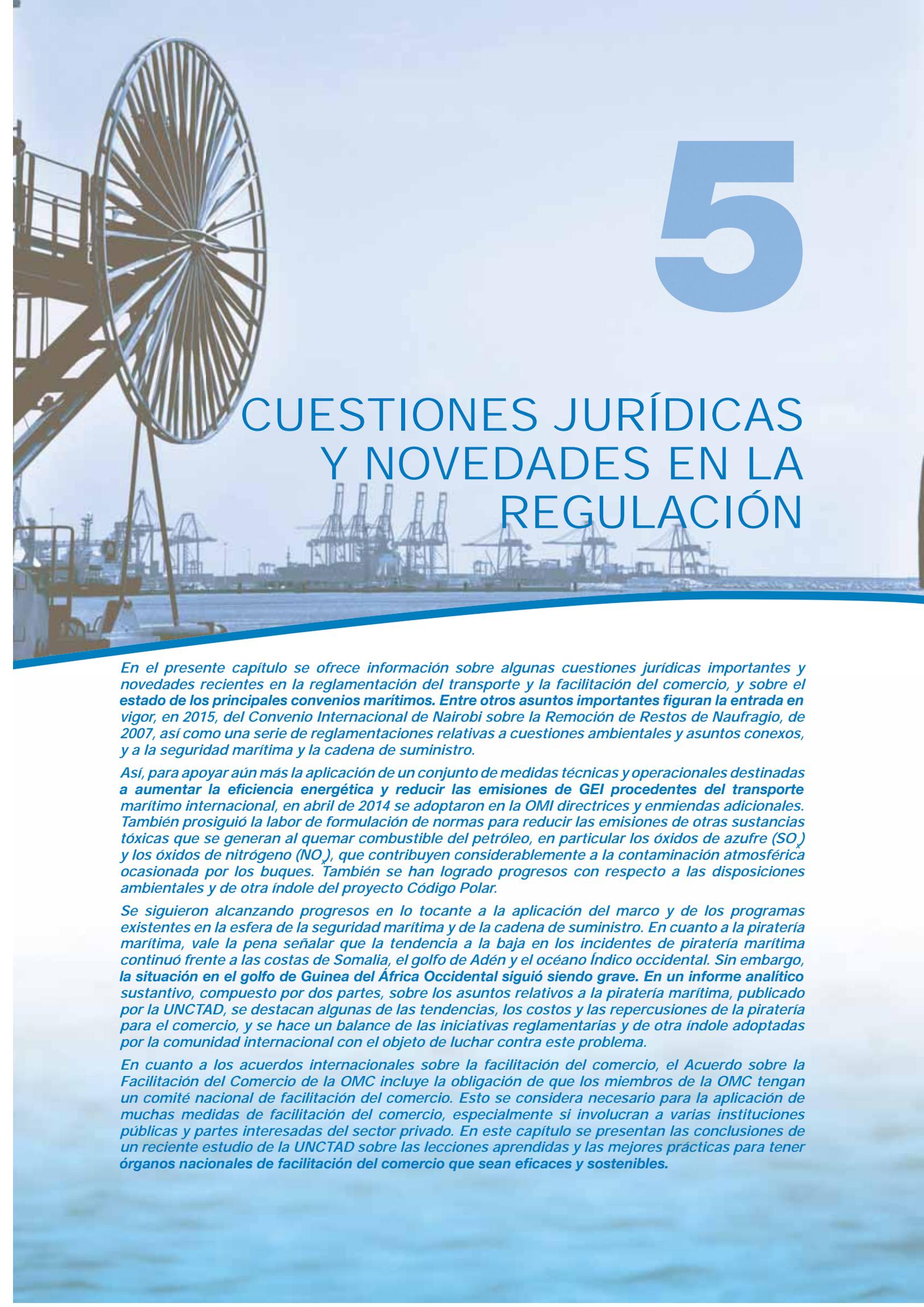
El tráfico portuario de contenedores sigue creciendo a una tasa anual del 5% al 6%. Esto ofrece una excelente oportunidad a los exportadores para aprovechar las oportunidades de utilizar contenedores vacíos a fin de encontrar nuevos mercados para los productos existentes. A pesar de las cuestiones operacionales acerca de la forma de dar a conocer y organizar la disponibilidad de contenedores vacíos, existen posibilidades para que muchos países en desarrollo se integren en mayor medida en las cadenas de valor mundial por medio de la planificación organizativa. Con respecto a los puertos, el problema de cómo atender la creciente demanda y hacer frente a las cuestiones de la concentración de la carga y la reducción de sus huellas de carbono y otros contaminantes, no es insuperable, pero exige una supervisión y una planificación cuidadosas. La mejora del rendimiento de determinadas terminales portuarias es un buen augurio para la futura organización y planificación de todos los puertos. De la misma manera que los contenedores se convirtieron en una norma universal, lo mismo se observa en el desarrollo de los sistemas de funcionamiento de las terminales. Los sistemas de tecnología de la información que pueden integrarse en otros sistemas mundiales también será un elemento clave del futuro. A medida que los buques de mayor tamaño se desvían a mercados de países en desarrollo, los puertos de estos países tendrán que adoptar las nuevas tecnologías. Esto también hará más fácil para otras partes, como los puertos más grandes o los usuarios, el prestar asistencia a fin de lograr aumentos de la eficiencia. La colaboración de los puertos será una característica del futuro y gradualmente las diferencias en el rendimiento de los puertos se reducirán en todo el mundo.

REFERENCIAS

- Business Monitor Online (2014). Oman shipping report. Septiembre. Véase <http://store.businessmonitor.com/oman-shipping-report.html> (consultado el 23 de julio de 2014).
- Emiratos Árabes Unidos, Departamento de Puertos y Aduanas (2014). Khor Fakkan. Véase <http://www.sharjahports.gov.ae/Docs.Viewer/6d4a1880-d2d8-407c-a9c9-ec9e8693a1b6/default.aspx> (consultado el 27 de junio de 2014).
- Grupo del Banco Mundial, Africa Region Poverty Reduction and Economic Management (2013). Tanzania economic update: Opening the gates: How the port of Dar es Salaam can transform Tanzania. Número 3. Mayo. Disponible en http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2013/05/16/000442464_20130516111239/Rendered/PDF/777290WP0P13340nomic0Update0Report.pdf (consultado el 30 de septiembre).
- Lloyd's List Containerisation International* (2013). A matter of time. Diciembre.
- National Priorities Project (2014). Federal revenue: Where does the money come from? Véase <https://www.nationalpriorities.org/budget-basics/federal-budget-101/revenues/> (consultado el 27 de septiembre de 2014).
- Navis (2014). Navis SPARCS N4 reaches critical milestone with 100 terminals globally. Comunicado de prensa. 13 de febrero. Disponible en <http://navis.com/news/press/navis-sparcs-n4-reaches-critical-milestone> (consultado el 24 de junio de 2014).
- NBC News (2014). Route of proposed Nicaraguan Canal disclosed. 8 de julio. Véase <http://www.nbcnews.com/news/latino/route-proposed-nicaraguan-canal-disclosed-n150721> (consultado el 30 de septiembre de 2014).
- Ports & Harbors* (2013). Global power shift. Octubre.
- Ports & Harbors* (2014). Retrofitting. Febrero.
- Port Technology International* (2014). The economics of cold ironing. Disponible en http://www.porttechnology.org/technical_papers/the_economics_of_cold_ironing/#.U61ckXZ_yf8 (consultado el 27 de junio de 2014).
- Rainy Yao C. (2014). China regional focus: Dalian, Liaoning Province. *China Briefing*. Abril. Disponible en <http://www.china-briefing.com/news/2014/04/23/china-regional-focus-dalian-liaoning-province.html> (consultado el 27 de junio de 2014).
- Seatrade* (2014). UAE Special Report. Disponible en <http://www.seatrade-global.com/publications/general-shipping-publications/uae-special-report.html> (consultado el 7 de octubre de 2014).
- Southern Daily Echo* (2009). Southampton container port needs Dibden Bay development, say bosses. 13 de julio. Véase <http://www.dailyecho.co.uk/news/4489713.display/> (consultado el 30 de septiembre de 2014).
- Tanzania Episcopal Conference, National Muslim Council of Tanzania and Christian Council of Tanzania (2012). The one billion dollar question: How can Tanzania stop losing so much tax revenue. Junio. Disponible en <http://www.kirkensnodhjelp.no/contentassets/a11f250a5fc145dbb7bf932c8363c998/one-billion-dollar-question.pdf> (consultado el 30 de septiembre de 2014).
- The Gleaner* (2014). Regional port activity affected by decline in foreign trade – ECLAC. 28 de junio. Véase <http://jamaica-gleaner.com/latest/article.php?id=53939> (consultado el 29 de septiembre de 2014).
- UKPRwire (2014). New market study published: Egypt Shipping Report Q2 2014. Véase http://www.ukprwire.com/Detailed/Automotive/New_Market_Study_Published_Egypt_Shipping_Report_Q2_2014_339558.shtml (consultado el 29 de septiembre de 2014).
- United Kingdom Marine Special Areas of Conservation Project (2014). Environmental impacts of port and harbour operations. Disponible en http://www.ukmarinesac.org.uk/activities/ports/ph3_2.htm (consultado el 1 de octubre de 2014).
- World Ports Climate Initiative (2010). Carbon footprinting working group - guidance document. Disponible en http://wpci.iaphworldports.org/data/docs/carbon-footprinting/PV_DRAFT_WPCI_Carbon_Footprinting_Guidance_Doc-June-30-2010_scg.pdf (consultado el 7 de octubre de 2014).

NOTAS

- ¹¹ En 2013, *El Transporte Marítimo* informó acerca de la creación del nuevo índice introducido por JOC, que clasificaba la productividad de las terminales. La productividad se define como el promedio de grandes movimientos por hora para cada escala registrada. Los grandes movimientos por hora de un único buque se definen como el total de los movimientos del contenedor (carga, descarga y reposicionamiento), divididos por el número de horas en las que el buque ha estado en el muelle. El índice utiliza datos registrados por 17 compañías de transporte marítimo que, en 2013, detallaron los movimientos correspondientes a más de 150.000 escalas portuarias.
- ¹² La palabra “eLoran” se basa en la expresión inglesa “enhanced long-range navigation” (navegación de largo alcance mejorada) y consiste en un servicio de determinación de la posición, navegación y cronometría, normalizado internacionalmente, utilizado por muchos medios de transporte y otras aplicaciones.
- ¹³ En 1992, se celebró la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, conocida comúnmente como la Cumbre de Río, de la que resultó la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. En 2012, en otra reunión, corrientemente denominada Río+20, se examinaron los progresos realizados y se formularon nuevas recomendaciones. En la Cumbre Río+20 se adoptó un documento final titulado “El futuro que queremos”. En este documento se describe la importancia del transporte como una cuestión fundamental para el desarrollo sostenible. El transporte sostenible se basa en tres pilares principales: el económico, el social y el ambiental, que abarcan tanto el transporte de carga como el de pasajeros. En el documento se reconoce que el transporte es en sí mismo un factor que facilita el acceso a otros servicios, por ejemplo, la educación, la salud y el empleo. El documento está disponible en https://rio20.un.org/sites/rio20.un.org/files/a-conf.216l-1_english.pdf.pdf (consultado el 15 de octubre de 2014).
- ¹⁴ Con respecto a una terminal en Prince Rupert (Canadá), se recibieron 200 quejas de los residentes locales sobre el ruido y el polvo durante un período de seis meses (“Trouble with the terminal: Frustrations abound surrounding Westview Terminal”, *The Northern View*, 18 de junio; véase <http://www.thenorthernview.com/news/263559031.html>, consultado el 15 de octubre de 2014).
- ¹⁵ Véase <http://www.environmentalshipindex.org/> (consultado el 1 de octubre de 2014).
- ¹⁶ Véase <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/GHG/> (consultado el 1 de octubre de 2014).



CUESTIONES JURÍDICAS Y NOVEDADES EN LA REGULACIÓN

En el presente capítulo se ofrece información sobre algunas cuestiones jurídicas importantes y novedades recientes en la reglamentación del transporte y la facilitación del comercio, y sobre el estado de los principales convenios marítimos. Entre otros asuntos importantes figuran la entrada en vigor, en 2015, del Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, de 2007, así como una serie de reglamentaciones relativas a cuestiones ambientales y asuntos conexos, y a la seguridad marítima y la cadena de suministro.

Así, para apoyar aún más la aplicación de un conjunto de medidas técnicas y operacionales destinadas a aumentar la eficiencia energética y reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional, en abril de 2014 se adoptaron en la OMI directrices y enmiendas adicionales. También prosiguió la labor de formulación de normas para reducir las emisiones de otras sustancias tóxicas que se generan al quemar combustible del petróleo, en particular los óxidos de azufre (SO_x) y los óxidos de nitrógeno (NO_x), que contribuyen considerablemente a la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. También se han logrado progresos con respecto a las disposiciones ambientales y de otra índole del proyecto Código Polar.

Se siguieron alcanzando progresos en lo tocante a la aplicación del marco y de los programas existentes en la esfera de la seguridad marítima y de la cadena de suministro. En cuanto a la piratería marítima, vale la pena señalar que la tendencia a la baja en los incidentes de piratería marítima continuó frente a las costas de Somalia, el golfo de Adén y el océano Índico occidental. Sin embargo, la situación en el golfo de Guinea del África Occidental siguió siendo grave. En un informe analítico sustantivo, compuesto por dos partes, sobre los asuntos relativos a la piratería marítima, publicado por la UNCTAD, se destacan algunas de las tendencias, los costos y las repercusiones de la piratería para el comercio, y se hace un balance de las iniciativas reglamentarias y de otra índole adoptadas por la comunidad internacional con el objeto de luchar contra este problema.

En cuanto a los acuerdos internacionales sobre la facilitación del comercio, el Acuerdo sobre la Facilitación del Comercio de la OMC incluye la obligación de que los miembros de la OMC tengan un comité nacional de facilitación del comercio. Esto se considera necesario para la aplicación de muchas medidas de facilitación del comercio, especialmente si involucran a varias instituciones públicas y partes interesadas del sector privado. En este capítulo se presentan las conclusiones de un reciente estudio de la UNCTAD sobre las lecciones aprendidas y las mejores prácticas para tener órganos nacionales de facilitación del comercio que sean eficaces y sostenibles.

A. NOVEDADES IMPORTANTES EN LA NORMATIVA DEL TRANSPORTE

Entrada en vigor del Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007

El Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, de 2007¹⁷, fue aprobada el 16 de mayo de 2007 en una conferencia diplomática celebrada en Nairobi con los auspicios de la OMI¹⁸. Se estableció que entraría en vigor 12 meses después de su ratificación por al menos diez Estados. Esta condición se cumplió el 14 de abril de 2014 con el depósito de un instrumento de ratificación por parte de Dinamarca, que activó la entrada en vigor del Convenio el 14 de abril de 2015.

Principales características del Convenio

Según la OMI, aunque la incidencia de siniestros marinos ha disminuido notablemente en los últimos años, el número de restos de naufragios abandonados, estimado en casi 1.300 en todo el mundo en 2007, se ha incrementado según los informes, y los problemas relacionados con ellos siguen siendo graves. Los restos de naufragios pueden ser un peligro para la navegación de otros buques y sus tripulaciones. En función, entre otros aspectos, de la naturaleza de la carga, los restos de naufragios pueden causar daño a los ambientes marinos y costeros y su señalación y eliminación suponen costos. El Convenio tiene el objetivo de proporcionar un conjunto uniforme de normas para que los Estados eliminen o hagan eliminar con prontitud y eficacia los restos de naufragios situados más allá del mar territorial¹⁹. El Convenio también prevé un seguro obligatorio y el derecho a interponer una acción directa contra el asegurador (véase la sección dedicada al seguro obligatorio, *infra*).

Aunque el Convenio por lo general se aplica únicamente a los restos de naufragios que se encuentran fuera del mar territorial, en la “zona económica exclusiva” de un Estado parte, también incluye una cláusula facultativa que permite que los Estados partes hagan aplicables determinadas disposiciones en su territorio, incluido su mar territorial. Esto es importante, dado que la mayoría de los restos de naufragios peligrosos

están situados en el mar territorial, en aguas costeras de poca profundidad y sometidas a la jurisdicción de los Estados ribereños.

Ámbito de aplicación y definiciones

Los cuatro primeros artículos se refieren al ámbito de aplicación, las definiciones, los objetivos y los principios generales del Convenio. Un Estado parte puede adoptar medidas de conformidad con lo dispuesto en el Convenio para eliminar restos de naufragios que supongan un peligro para la navegación o para el medio marino. Por “riesgo” se entiende toda situación o amenaza: “a) de peligro o impedimento para la navegación, o b) de la cual pueda razonablemente esperarse que ocasione perjuicios importantes para el medio marino o daños para el litoral o los intereses conexos de uno o más Estados”²⁰. Las medidas adoptadas por el Estado ribereño afectado deberán ser proporcionales al peligro y “no irán más allá de lo que sea razonablemente necesario para la remoción de los restos de naufragios que constituyan un riesgo y cesarán tan pronto como se haya completado tal remoción”²¹.

La “zona de aplicación del Convenio”, o sea la zona en la que rige el Convenio, se define como la zona económica exclusiva de un Estado parte. Queda excluido el mar territorial, donde se aplica el derecho interno. Sin embargo, el artículo 3 2) establece que un Estado parte podrá “ampliar la aplicación del presente Convenio a los restos de naufragios que se encuentren dentro de su territorio, incluido el mar territorial”, si así lo desea.

La definición de “restos de naufragios”, tras un siniestro marítimo, incluye un buque o cualquier parte de un buque o todo objeto que haya estado a bordo de un buque y haya caído al mar, por ejemplo la carga, que, como consecuencia de un siniestro marítimo se haya hundido, esté varado o a la deriva²². Por otra parte, también se incluye en la definición un buque “que esté a punto de hundirse o de quedar varado, o del que pueda razonablemente preverse que se hunda o quede varado, siempre que no se hayan tomado ya medidas²³ eficaces para auxiliar al buque o salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro”. Por otra parte, se entiende por “siniestro marítimo” de manera amplia “un abordaje, una varada u otro suceso de navegación o acaecimiento a bordo de un buque o en su exterior que ocasiona daños

materiales o una amenaza inminente de daños materiales a un buque o a su carga”²⁴.

Notificación, localización y balizamiento de restos de naufragios

En los artículos 5 a 9 se establecen los requisitos previstos en el Convenio. Todo Estado parte “exigirá al capitán y al armador de un buque que enarbole su pabellón que informen sin demora al Estado afectado cuando ese buque haya estado implicado en un siniestro marítimo que haya ocasionado restos de naufragio”²⁵. En el informe se hará constar toda la información necesaria pertinente para el Estado afectado, incluida la siguiente: “a) ubicación precisa de los restos de naufragios; b) tipo, tamaño y construcción de los restos de naufragios; c) naturaleza de los daños y estado de los restos de naufragios; d) naturaleza de la carga y su cantidad, en particular las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas; y e) cantidad y tipos de hidrocarburos a bordo, incluidos los hidrocarburos para combustible y aceites lubricantes”²⁶.

El Estado afectado, esto es, el Estado en cuya zona de aplicación del Convenio se encuentran los restos de naufragio²⁷, a su vez determinará si esos restos constituyen un riesgo, teniendo en cuenta determinados criterios específicos que se enumeran en el artículo 6 del Convenio. El Estado afectado determinará la ubicación precisa de los restos de naufragios, advertirá “a la gente de mar y a los Estados afectados de la ubicación y la naturaleza de los restos de naufragios con carácter de urgencia”²⁸ y balizará los restos de naufragios de conformidad con el sistema internacional de balizamiento²⁹.

Cuando se haya determinado que los restos de naufragios constituyen un riesgo, según el artículo 9 del Convenio el propietario inscrito procederá a la remoción de los restos. El Estado afectado podrá establecer condiciones para esa eliminación, incluida la fijación de un plazo razonable para que se proceda a la remoción de los restos de naufragios³⁰. Si ese plazo no se cumple o si es menester adoptar medidas antes de que el propietario pueda actuar, el Estado afectado “podrá proceder a la remoción de los restos de naufragios, empleando los métodos más prácticos y rápidos disponibles, habida cuenta de los aspectos de seguridad y de protección del medio marino”³¹. Al parecer, puede haber cierto margen para la controversia entre el propietario y el Estado afectado en la interpretación de esos aspectos.

Responsabilidad

Normalmente, el propietario inscrito será responsable de los costos de la localización, el balizamiento y la remoción de los restos de naufragios, sin ninguna limitación en esos costos excepto la restricción general prevista en el artículo 2, de que deben ser razonables y proporcionales al riesgo. No obstante, la responsabilidad quedará excluida si el propietario inscrito demuestra que el siniestro marítimo que dio origen a los restos de naufragios: “a) fue resultado de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección, o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; b) se debió totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daño; o c) se debió totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de las luces u otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de esa función”³².

Para tener derecho a la segunda exclusión —es decir, que el siniestro marítimo se debiera a la acción intencional de un tercero— el propietario, a fin de beneficiarse de esta exclusión, tendrá que demostrar que todo daño causado “se debió totalmente” a la acción del tercero. Esto no proporciona una defensa completa en el caso de que se pudiera demostrar una culpa concurrente del propietario, aunque fuera pequeña. Esto parece constituir una pesada carga de la prueba para el propietario. Este también está autorizado a “limitar su responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable, tal como el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, de 1976, enmendado”³³. Sin embargo, la legislación nacional que ratifica dicho Convenio a menudo excluye específicamente el derecho de limitar la responsabilidad en materia de restos de naufragios.

Además, el propietario inscrito no será responsable en virtud de este Convenio en la medida en que esa responsabilidad estuviera en conflicto con otros convenios de la OMI aplicables y en vigor³⁴, o con la legislación nacional que rija o prohíba la limitación de responsabilidad por daños nucleares, o con el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques, de 2001, en su forma enmendada³⁵.

Por último, en el artículo 10 del Convenio se establece que nada de lo dispuesto en ese artículo irá en perjuicio del derecho a interponer recursos contra terceros. Por lo tanto, toda parte que incurra en gastos previstos en el Convenio tiene el derecho de reclamar contra un tercero, por ejemplo el propietario de otro buque involucrado en una colisión.

Seguro obligatorio

En el artículo 12 del Convenio se exige que el propietario de un buque cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 300 TB y que enarbole el pabellón de un Estado parte debe “mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como la garantía de un banco o institución similar”, que cubra la responsabilidad que pueda corresponderle en virtud del Convenio. La cuantía del seguro será determinada por el régimen de límites aplicable, pero en ningún caso será superior a la cuantía calculada de conformidad con los límites fijados en el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, de 1976, en su forma enmendada. Cada buque deberá llevar un certificado en el que conste que el seguro, u otra garantía financiera, está en vigor. El certificado tendrá el formato aprobado, un proyecto del cual se incluye en el anexo del Convenio. Además, podrá promoverse una declaración por costos en virtud de las disposiciones del Convenio directamente contra el asegurador o la persona proveedora de la garantía financiera que figura en el certificado³⁶.

Sin embargo, cabe mencionar que los Estados partes tendrán que ampliar la aplicación del Convenio a su territorio, incluido el mar territorial, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 3, a fin de poder basarse en los certificados de seguro con respecto a accidentes ocurridos fuera de la “zona de aplicación del Convenio”³⁷, y para poder ejercer demandas directas contra el asegurador con arreglo al artículo 12.

Plazos

El artículo 13 establece un doble plazo para la presentación de una reclamación. Las acciones previstas en el Convenio se deberán interponer dentro de un plazo de tres años contados a partir de la fecha en que el Estado afectado determine que los restos de naufragios constituyen un riesgo, pero no cuando hayan transcurrido más de seis años desde la fecha del siniestro marítimo. Fuera de esos plazos, los derechos a ser resarcidos de los costos estipulados en el Convenio prescribirán.

B. NOVEDADES REGLAMENTARIAS CON RESPECTO A LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL Y OTRAS CUESTIONES AMBIENTALES

1. Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional y eficiencia energética

Las cuestiones relativas a la reducción de las emisiones de gas de efecto invernadero (GEI) del transporte marítimo internacional han seguido siendo una esfera importante en la que el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI ha centrado su labor durante su 66º período de sesiones, celebrado del 31 de marzo al 4 de abril de 2014. Se están adoptando continuas mejoras en el diseño y el tamaño de los buques, así como medidas operacionales, en particular una mejor gestión de la velocidad durante el curso del viaje de un buque, especialmente con el objetivo de conseguir mayores reducciones en el consumo y un uso más eficiente del combustible. La reducción del consumo de combustible y, por consiguiente, de las emisiones de CO₂, el principal GEI emitido durante la quema del combustible, y la gran cantidad de emisiones de GEI derivadas de actividades humanas, siguen constituyendo un fuerte incentivo para el transporte marítimo.

A modo de antecedente, cabe recordar que en 2012 se adoptó un nuevo conjunto de medidas técnicas y operacionales³⁸ destinadas a aumentar la eficiencia energética y reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional (OMI, 2011, anexo 19). Este conjunto de medidas, que introdujo el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) para los nuevos buques y el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque para todos los buques, se añadió mediante enmiendas al Convenio MARPOL, anexo VI, titulado “Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques”, con la introducción de un nuevo capítulo 4, titulado “Reglas sobre la eficiencia energética de los

buques”, que entró en vigor el 1 de enero de 2013. Posteriormente, en octubre de 2012 y en mayo de 2013, la OMI adoptó directrices e interpretaciones unificadas para ayudar a la aplicación de este conjunto de medidas técnicas y operacionales. Además, en mayo de 2013 se aprobó una “Resolución para promover la cooperación técnica y la transferencia de tecnología con el fin de mejorar la eficiencia energética de los buques”, y se acordó iniciar un nuevo estudio para actualizar la estimación realizada por la OMI en 2009 sobre las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional. Siguió siendo polémica la posible introducción de medidas basadas en el mercado para reducir las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional y el debate se ha aplazado para un futuro período de sesiones³⁹. Se ofrece a continuación información sobre las deliberaciones y los resultados pertinentes durante el período que se examina.

Eficiencia energética de los buques

Durante su 66° período de sesiones, el MEPC continuó su labor sobre el desarrollo ulterior de directrices para apoyar la aplicación de las normas obligatorias sobre la eficiencia energética de los buques, que figuran en el capítulo 4 del Convenio MARPOL, anexo VI. En particular, el Comité:

- Adoptó las Directrices de 2014 sobre el método de cálculo del EEDI obtenido para los buques nuevos (OMI, 2014a, anexo 5);
- Se ocupó del “Proyecto de enmiendas a las directrices de 2012 sobre reconocimiento y certificación del EEDI”, en su forma enmendada (OMI, 2014b, anexo 7), con miras a su finalización y aprobación en el 67° período de sesiones;
- Hizo suyas las opiniones en las que se afirmaba que las “Directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión mínima necesaria para mantener la maniobrabilidad de los buques en condiciones desfavorables” no son aplicables a los buques de menos de 20.000 TPM, y que no era necesario introducir ninguna enmienda a las directrices;
- Invitó a que se aportaran más contribuciones con respecto a las “Directrices provisionales para el cálculo del coeficiente ‘fw’ en relación con la reducción de la velocidad del buque en un estado del mar representativo para su utilización en pruebas” (OMI, 2012a);

- Aprobó las “Enmiendas a la interpretación unificada de la regla 2.24 del anexo VI del Convenio MARPOL” (OMI, 2014a, anexo 6), y pidió a la secretaría que publicara un texto consolidado de las interpretaciones unificadas, incorporando todas las enmiendas, con fines de difusión⁴⁰;
- Acordó establecer una base de datos del EEDI y los datos mínimos necesarios para apoyar los exámenes previstos en la regla 21.6 del anexo VI del Convenio MARPOL.

Cooperación técnica y transferencia de tecnología

En su 66° período de sesiones, el MEPC examinó la importancia de la aplicación de la resolución MEPC.229(65) sobre la promoción de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología con el fin de mejorar la eficiencia energética de los buques (OMI, 2013a, anexo 4)⁴¹, así como la necesidad de que el Grupo de trabajo especial de expertos sobre la facilitación de la transferencia de tecnología para los buques iniciara su labor en ese período de sesiones, tras la entrada en vigor de las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL, el 1 de enero de 2013. El Grupo de trabajo recibió instrucciones de:

- Evaluar las posibles consecuencias y repercusiones de la aplicación de las normas del capítulo 4 del anexo VI del Convenio MARPOL, en particular, en los países en desarrollo, como una manera de identificar sus necesidades financieras y de transferencia de tecnología, si las hubiera;
- Identificar y crear un inventario de las tecnologías de eficiencia energética para los buques; identificar los obstáculos a la transferencia de tecnología, en particular para los países en desarrollo, incluidos los costos asociados y las posibles fuentes de financiación, y formular recomendaciones, en particular sobre la elaboración de un acuerdo modelo que permitiera la transferencia de recursos financieros y tecnológicos y sobre el fomento de la capacidad entre las partes, para la aplicación de las normas contenidas en el capítulo 4 del anexo VI del Convenio MARPOL⁴².

Se expresó reconocimiento al Grupo de trabajo por los progresos realizados, y el MEPC lo instó a que finalizara su labor tan pronto como fuera prácticamente posible, pero a más tardar en el 69° período de sesiones del MEPC, en 2015.

Nuevas medidas técnicas y operacionales para mejorar la eficiencia energética del comercio marítimo internacional

El MEPC también examinó varias comunicaciones relativas a propuestas de establecer un marco para la recopilación y comunicación de datos sobre el consumo de combustible de los buques⁴³. El MEPC acordó establecer un grupo de trabajo por correspondencia para examinar la creación de un sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible por los buques, incluida la determinación de los elementos básicos de dicho sistema. El grupo informará al 67º período de sesiones del Comité, en octubre de 2014.

Actualización de las estimaciones de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional

El MEPC, en su 65º período de sesiones, había aprobado el mandato⁴⁴ para una actualización del estudio sobre el GEI, y había acordado que: a) el estudio de actualización sobre el GEI debía centrarse en los inventarios mundiales (que figuran en el párrafo 1.3 del mandato) y, si los recursos lo permitían, debía incluir también los futuros marcos hipotéticos de emisiones (que se indican en el encabezamiento y en el párrafo 1.10 del mandato); b) el objetivo principal del estudio debía ser la actualización de las estimaciones de CO₂ procedentes del transporte marítimo internacional y, de contarse con recursos suficientes, debían tenerse en cuenta las mismas sustancias utilizadas para la estimación en el Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI (2009); c) debía constituirse un comité directivo con una representación geográfica equilibrada, en el que estuviesen representados de manera equitativa los países en desarrollo y los países desarrollados, y cuyo tamaño fuese gestionable⁴⁵.

Durante el 66º período de sesiones del MEPC, se examinó un informe de situación de la actualización del estudio sobre el GEI, y el comité directivo informó de que los consultores subcontratados para preparar el estudio habían presentado en febrero un informe sobre los progresos realizados. El comité directivo llegó a la conclusión de que la labor estaba en vías de cumplir la fecha fijada para la conclusión del Tercer Estudio de la OMI sobre los GEI, de 2014, y que el mandato relativo al estudio se estaba cumpliendo (OMI, 2013d)⁴⁶.

Cuestiones relativas a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático

El MEPC tomó nota de un documento (OMI, 2013e) sobre los resultados de las Conferencias sobre el

cambio climático celebradas en Bonn y en Varsovia en 2013, y de que el Secretario General de las Naciones Unidas sería el anfitrión de una iniciativa paralela, la Cumbre sobre el Clima, que se celebraría en Nueva York el 23 de septiembre de 2014. El Comité solicitó a la secretaría de la OMI que continuara su cooperación con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y que transmitiera los resultados de la labor de la OMI a los órganos y las reuniones pertinentes de la Convención, si fuera necesario.

2. Contaminación producida por buques y protección del medio ambiente

a) Contaminación atmosférica de los buques

Además de esforzarse por reducir la huella de carbono del transporte marítimo internacional, la OMI trabaja en la formulación de normas para reducir las emisiones de otras sustancias tóxicas que se generan al quemar combustible del petróleo, en especial SO_x y NO_x. Estas sustancias contribuyen considerablemente a la contaminación atmosférica ocasionada por buques y están incluidas en el anexo VI del Convenio MARPOL⁴⁷, que fue modificado en 2008 para introducir controles más estrictos de las emisiones.

Emisiones de óxidos de nitrógeno

El MEPC continuó su examen de las cuestiones relacionadas con las progresivas reducciones de las emisiones de NO_x procedentes de las máquinas de los buques. Durante su 66º período de sesiones, el MEPC adoptó enmiendas a la regla 13 del anexo VI del Convenio MARPOL⁴⁸ sobre los NO_x, relativas a la fecha de aplicación de los requisitos del "nivel III" de las emisiones de NO_x dentro de las zonas de control de las emisiones (ECA):

- Mantener la fecha efectiva del 1 de enero de 2016 para las ECA existentes con respecto al NO_x, según se enumera en los párrafos 6.1 y 6.2 de la regla 13 del anexo VI del Convenio MARPOL;
- Establecer una prórroga de cinco años para los grandes yates (más de 24 m de eslora y menos de 500 TB).

De este modo, los requisitos del nivel III se aplicarán a los motores diésel marinos en un buque construido a partir del 1 de enero de 2016 y que funcione en

la ECA de América del Norte o en la ECA del Mar Caribe de los Estados Unidos señaladas para el control de las emisiones de NO_x . Además, los requisitos del nivel III se aplicarían a los motores diésel marinos instalados cuando funcionen en otras ECA que puedan determinarse en el futuro para el control de las emisiones de NO_x de nivel III. Se aplicarían a los buques construidos a partir de la fecha en que el MEPC adoptó esa zona de control de emisiones o de una fecha ulterior que se especifique en la enmienda por la que se designe la ECA para el control de las emisiones de NO_x de nivel III⁴⁹. Además, los requisitos del nivel III no se aplicarán a un motor diésel marino instalado en un buque construido antes del 1 de enero de 2021 o de menos de 500 TB, de 24 m o más de eslora, que haya sido especialmente designado y utilizado únicamente con fines recreativos. Se prevé que estas enmiendas entrarán en vigor el 1 de septiembre de 2015.

Las emisiones de NO_x se aplican a los motores diésel marinos de más de 130 kW de potencia de salida, y se aplican diferentes niveles de control sobre la base de la fecha de construcción del buque. Aparte de las ECA designadas para el control de las emisiones de NO_x , se aplican controles de nivel II⁵⁰, a los motores diésel marinos instalados en buques construidos a partir del 1 de enero de 2011.

Emisiones de óxidos de azufre

Como se informó en la edición de 2012 de *El Transporte Marítimo*, el anexo VI del Convenio MARPOL fija, con efecto a partir del 1 de enero de 2012, unos umbrales rebajados de contenidos de SO_x en los combustibles marinos, llevando el límite máximo mundial de azufre del 4,5% (45.000 partes por millón (ppm)) al 3,5% (35.000 ppm). El límite mundial de azufre se reducirá al 0,5% (5.000 ppm) a partir de 2020 (sujeto a un estudio de viabilidad que se realizará en 2018)⁵¹. El anexo VI incluye también algunas disposiciones para la creación de ECA, donde se aplicarán controles más estrictos de las emisiones de azufre⁵². Desde el 1 de julio de 2010, estas ECA tienen umbrales de SO_x para los combustibles marinos del 1% (frente al 1,5% anterior); a partir del 1 de enero de 2015, los buques que naveguen por estas zonas tendrán que utilizar un combustible que no tenga más del 0,1% de contenido de azufre. Como alternativa, los buques deberán instalar unos sistemas de limpieza de los gases de escape⁵³, o utilizar cualquier otro método tecnológico para limitar las emisiones de SO_x .

En las directrices de 2010 para controlar en todo el mundo el contenido medio de azufre en los fueloils que se suministran a los buques (OMI, 2010, anexo I) se prevé el cálculo de un promedio móvil del contenido de azufre durante un período de tres años. Ese promedio móvil, basado en el contenido medio de azufre calculado para 2011, 2012 y 2013, es del 2,53% para el combustible residual y del 0,14% para el combustible destilado (OMI, 2012b, 2013g, 2014c).

En cuanto al plazo para el examen estipulado en la regla 14.8 del anexo VI del Convenio MARPOL, sobre el control de las emisiones de SO_x procedentes de buques, el Comité convino en establecer un grupo por correspondencia encargado de elaborar la metodología para determinar la disponibilidad de fueloil reglamentario que cumpla las condiciones establecidas en la regla. El grupo presentará un informe sobre los progresos realizados al 67º período de sesiones del MEPC, de modo que el mandato relativo al estudio pueda adoptarse en el 68º período de sesiones del MEPC, que se celebrará en 2015⁵⁴.

Otras cuestiones

El MEPC también adoptó:

- La especificación estándar de 2014 sobre incineradores a bordo de buques (OMI, 2014a, anexo 3), que abarca el diseño, la fabricación, el rendimiento, el funcionamiento y la prueba de los incineradores destinados a incinerar basura y otros desechos generados en el buque durante el servicio normal. La especificación se aplica a las plantas de incineración con capacidad de hasta 4.000 kW por unidad.
- Las directrices de 2014 relativas a la información que debe presentar una administración a la organización, y que debe incluir la certificación de un método aprobado, de conformidad con lo establecido en la regla 13.7.1 del anexo VI del Convenio MARPOL (relativa a los motores diésel marinos instalados en un buque construido antes del 1 de enero de 2000) (OMI, 2014a, anexo 1).
- Las directrices de 2014 sobre el proceso del método aprobado (OMI, 2014a, anexo 2).

Además, durante el 66º período de sesiones del MEPC se llevó a cabo un debate⁵⁵ sobre la calidad del fueloil en general, y se formularon diversas observaciones, entre ellas las siguientes:

- La calidad del fueloil tiene repercusiones sobre la seguridad del transporte marítimo y es un factor

importante para la protección del medio marino, incluido el control de las emisiones y la eficiencia energética;

- Se debería preparar una orientación para los responsables de controlar y autorizar a los proveedores locales de fueloil;
- Tal vez sea necesario considerar la posibilidad de examinar y modificar la norma 8217:2010 de la Organización Internacional de Normalización (ISO) a fin de que esa norma esté en consonancia con los requisitos de calidad del fueloil para los fabricantes de motores diésel marinos, por ejemplo, con respecto a las emisiones derivadas del craqueo catalítico en las refinerías;
- Es necesario considerar la mezcla ilegal de desechos químicos;
- El suministro y la entrega de fueloil a un buque y la garantía de la calidad de ese combustible son cuestiones comerciales, y toda controversia entre el proveedor y el buque es una cuestión contractual regulada en la legislación nacional.

Tras un debate, el Comité convino en elaborar una orientación sobre posibles medidas de control de la calidad antes de que el fueloil se entregue a un buque, e invitó a los Estados miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas concretas al 67º período de sesiones del MEPC.

El Comité también aprobó, con miras a su aprobación en su 67º período de sesiones:

- Un proyecto de enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL, relativas a los motores alimentados exclusivamente con combustibles gaseosos (OMI, 2014a, anexo 4);
- Un proyecto de enmiendas a la regla 13.7.3 del anexo VI del Convenio MARPOL y a la sección 2.2.1 del suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (IAPP) (OMI, 2014a, anexo 4). El Comité también llegó a un acuerdo, en principio, sobre un proyecto de orientación sobre el suplemento del Certificado IAPP (OMI, 2014d).

b) Gestión del agua de lastre

Tras considerar los informes de las reuniones 26ª y 27ª del Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino

(GESAMP-BWWG), celebradas en 2013, el MEPC, en su 66º período de sesiones, dio su aprobación básica a cuatro sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilizan sustancias activas⁵⁶ y su aprobación final a dos de esos sistemas⁵⁷.

El MEPC también aprobó:

- Una orientación sobre la entrada o reentrada de buques en operaciones exclusivas en aguas bajo la jurisdicción de una única parte (OMI, 2014e);
- La revisión de la metodología del GESAMP-BWWG para la reunión de información y la realización de los trabajos (OMI, 2014f).

Habiendo observado que el número total de sistemas de gestión del agua de lastre era ya de 42, el Comité alentó a todos los Estados que aún no eran partes en el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (Convenio BWM) a que lo hicieran a la brevedad posible⁵⁸.

c) Reciclado de buques

En su 66º período de sesiones, el MEPC recordó que, desde la aprobación del Convenio de Hong Kong, los seis conjuntos de directrices requeridos por el Convenio se habían finalizado y adoptado a fin de garantizar la aplicación y ejecución mundial, uniforme y eficaz de los requisitos pertinentes del Convenio, y para ayudar a los Estados en la aplicación voluntaria de sus normas técnicas en el período interino hasta su entrada en vigor. Habida cuenta de que hasta la fecha solo un Estado⁵⁹ se había adherido al Convenio, se alentó a los Estados miembros a que se adhirieran al Convenio lo antes posible.

El Comité examinó, entre otras cosas, el informe (OMI, 2013h) de un grupo por correspondencia encargado de determinar los valores mínimos y las exenciones aplicables a los materiales incluidos en el inventario de materiales potencialmente peligrosos, exigidos por el Convenio, y decidió restablecerlo a fin de preparar las modificaciones pertinentes de las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos (OMI, 2011, anexo 3). El Comité también tomó nota de la información facilitada por la secretaría (OMI, 2013i) sobre el cálculo de la capacidad de reciclaje para cumplir las condiciones de la entrada en vigor del Convenio de Hong Kong.

d) Instalaciones portuarias de recepción

Durante su 66° período de sesiones, el MEPC examinó una versión consolidada (OMI, 2013j) de cinco circulares relacionadas con las instalaciones portuarias de recepción, adoptada en su 65° período de sesiones, y posteriormente aprobó una "Guía consolidada para los proveedores y usuarios de instalaciones portuarias de recepción" (OMI, 2014g).

El Comité tomó nota de los resultados del segundo de dos seminarios regionales de la OMI sobre las instalaciones portuarias de recepción (OMI, 2014h). También instó a todas las partes en el Convenio MARPOL a que cumplieran sus obligaciones contraídas en el tratado, de proporcionar instalaciones de recepción para los desechos generados durante la operación de los buques, e instó asimismo a todos los Estados miembros a que mantuvieran la información en la base de datos sobre instalaciones portuarias de recepción en el Sistema Mundial Integrado de Información Marítima en lo tocante a la disponibilidad de instalaciones de recepción en sus puertos y terminales hasta la fecha.

e) Plan de auditoría de la Organización Marítima Internacional

El MEPC adoptó enmiendas al Convenio MARPOL, anexos I a VI (OMI, 2014a, anexos 7 y 8), para hacer obligatorio el uso del Código de aplicación de los instrumentos de la OMI (Código III) (OMI, 2013k). El Código III, adoptado por la Asamblea de la OMI el 4 de diciembre de 2013, proporciona una norma mundial para hacer posible que los Estados cumplan sus obligaciones como Estado del pabellón, Estados portuarios y/o Estados ribereños⁶⁰. Las enmiendas añaden definiciones y disposiciones relativas a la "verificación del cumplimiento", haciendo así obligatorio el sistema de auditoría de la OMI en el marco del Convenio MARPOL; se prevé que entrarán en vigor el 1 de enero de 2016. Se han adoptado o están en trámite de adopción enmiendas similares a otros tratados de la OMI⁶¹.

f) Ruido causado por el transporte marítimo comercial

El MEPC aprobó las "Directrices para la reducción del ruido subacuático causado por el transporte marítimo comercial, a fin de hacer frente a los efectos negativos

sobre la vida marina" (OMI, 2014k). En lo que respecta a la labor futura sobre esta importante cuestión, el Comité invitó a los Estados miembros a presentar propuestas y señaló en particular que "seguía existiendo un gran número de lagunas en los conocimientos y que, en esta etapa, no era posible hacer una evaluación integral de esta cuestión". Observando la complejidad de la cuestión, el MEPC también afirmó que "el establecimiento de metas futuras sobre los niveles de sonido subacuático procedente de los buques era prematuro y difícil de evaluar en este momento". A este respecto, "se necesitaban más investigaciones, en particular sobre la medición y la presentación de informes sobre el sonido subacuático procedente de los buques" (OMI, 2014a).

3. Otras novedades de la Organización Marítima Internacional

Asuntos relativos al Código Polar

Los buques que navegan en aguas polares están expuestos a una serie de riesgos especiales, en particular las bajas temperaturas, las malas condiciones meteorológicas, los retos para los sistemas y la navegación de los buques, así como las dificultades y el costo de las operaciones de limpieza. La cuestión de la navegación en aguas polares se abordó por primera vez en las "Directrices para los buques que navegan en aguas del Ártico cubiertas por hielo" (OMI, 2002). Estas directrices establecen requisitos adicionales a los que figuran en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y el Convenio MARPOL sobre la navegación en aguas del Ártico, teniendo en cuenta las condiciones climáticas específicas que hay en esa zona, y a fin de reunir normas apropiadas de seguridad marítima y prevención de la contaminación. En diciembre de 2009, la Asamblea de la OMI aprobó una resolución sobre directrices para los buques que navegan en aguas polares, que se referían a las zonas del Ártico y del Antártico (OMI, 2009). En febrero de 2010, se comenzó a trabajar en la OMI para convertir esas directrices en un código obligatorio para los buques que navegan en aguas polares, y en un proyecto de enmiendas del Convenio SOLAS y del Convenio MARPOL para dar un carácter obligatorio a ese código.

El proyecto de código internacional obligatorio para los buques que navegan en aguas polares (Código Polar), actualmente en preparación y que se aplicará a los buques de pasajeros y de carga de al menos 500 TB, abarca toda la gama del diseño, la construcción, el equipo, el funcionamiento, la capacitación, la búsqueda y salvamento, y las cuestiones de la protección del medio ambiente relacionadas con los buques que navegan en las aguas inhóspitas que rodean a ambos polos. Incluye medidas obligatorias que abarcan la seguridad (parte I-A) y la prevención de la contaminación (parte II-A), así como recomendaciones (partes I-B y II-B)⁶². El Código exigirá que los buques que se proponen navegar en las aguas del Antártico y el Ártico soliciten un certificado de buque polar, lo que requerirá una evaluación que tenga en cuenta el alcance previsto de las condiciones operacionales y los peligros que el buque podría encontrar en las aguas polares, así como llevar un Manual de operaciones en aguas polares⁶³.

En su 66° período de sesiones, el MEPC examinó las necesidades ambientales en el marco del proyecto de Código Polar. También consideró los proyectos de enmiendas al Convenio MARPOL con el objeto de hacer que el Código sea obligatorio. Se estableció un grupo por correspondencia encargado de finalizar estos proyectos de enmiendas y los requisitos ambientales, así como de informar al 67° período de sesiones del MEPC. Otros capítulos del proyecto de Código Polar fueron examinados por otros órganos de la OMI⁶⁴, según sus ámbitos de competencia, con miras a su aprobación definitiva por el MEPC y el Comité de Seguridad Marítima (MSC) en el otoño de 2014.

Resumen de las novedades principales

Como se señala en el panorama anterior de las novedades legales, a lo largo del año abarcado por el presente informe se han adoptado varias medidas legales, con los auspicios de la OMI, para reforzar el marco jurídico sobre la contaminación atmosférica procedente de los buques y la reducción de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional, y para hacer obligatorio el sistema de auditoría aplicable a los Estados miembros de la OMI. También se han logrado progresos en lo que respecta a las disposiciones ambientales y de otra índole incluidas en el proyecto de Código Polar, así como en relación con las cuestiones técnicas relacionadas con la aplicación del Convenio BWM de 2004 y sobre asuntos relacionados con el Convenio sobre reciclaje de buques, de 2009.

C. OTRAS NOVEDADES JURÍDICAS Y REGLAMENTARIAS RELATIVAS AL TRANSPORTE

En esta sección se abordan algunas cuestiones fundamentales en la esfera de la seguridad y la protección marítimas que pueden resultar de especial interés para las partes implicadas en el comercio y el transporte internacionales. Entre estas cuestiones figuran las novedades relativas a la seguridad marítima y de la cadena de suministro, y algunas cuestiones relacionadas con la piratería⁶⁵.

1. La seguridad marítima y de la cadena de suministro

Ha habido diversos acontecimientos relacionados con las normas de seguridad marítima y de la cadena de suministro vigentes, que habían sido adoptadas bajo los auspicios de varias organizaciones internacionales, como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la OMI y la ISO, así como a nivel de la Unión Europea y en los Estados Unidos, ambos asociados comerciales importantes para muchos países en desarrollo.

a) Marco Normativo de la Organización Mundial de Aduanas para Asegurar y Facilitar el Comercio Global

Como se señaló en anteriores ediciones de *El Transporte Marítimo*, en 2005, la OMA había aprobado el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (SAFE)⁶⁶, con el objetivo de crear un marco mundial para la cadena de suministro. El Marco establece un conjunto de normas y principios que deben ser adoptados como un umbral mínimo por las administraciones de aduanas nacionales⁶⁷. El Marco ha sido actualizado y ha evolucionado a lo largo de los años, como un instrumento dinámico destinado a lograr un equilibrio entre la facilitación y los controles, asegurando al mismo tiempo la seguridad de la cadena de suministro del comercio mundial⁶⁸. Es un instrumento ampliamente aceptado, que constituye un importante punto de referencia para las aduanas y también para los operadores económicos⁶⁹.

Como una característica importante del SAFE, los Operadores Económicos Autorizados (OEA)⁷⁰ son partes privadas que han sido acreditadas por las administraciones nacionales de aduanas, certificando que cumplen las normas de la OMA o normas

equivalentes en materia de seguridad de la cadena de suministro. Los OEA deben cumplir requisitos especiales con respecto a la seguridad física de los locales, vigilancia con cámaras ocultas y políticas selectivas sobre la dotación de personal y su contratación. A cambio de eso, los OEA suelen ser recompensados por medio de beneficios en materia de facilitación del comercio, tal como un despacho de aduanas más rápido y menos inspecciones físicas. A lo largo de los últimos años, las administraciones de aduanas han adoptado, por lo general sobre una base bilateral, una serie de acuerdos de reconocimiento mutuo⁷¹ de los respectivos OEA. Se espera que estos acuerdos, a su debido tiempo, constituyan la base de acuerdos multilaterales a nivel subregional y regional⁷². Hasta marzo de 2014, 26 programas de OEA se habían establecido en 53 países⁷³ y otros 11 países tenían previsto establecerlos en el futuro próximo⁷⁴.

La asistencia para el fomento de la capacidad en el marco del Programa Columbus de la OMA sigue siendo una parte fundamental de la estrategia de aplicación del SAFE. La aplicación también se ve respaldada por las aduanas y los órganos de trabajo del sector privado establecidos en el marco de la secretaría de la OMA, que trabajan en estrecha colaboración para mantener la pertinencia del SAFE en un entorno comercial cambiante.

Más recientemente, un tema que ha suscitado creciente preocupación para las aduanas y el comercio de todo el mundo ha sido el de la calidad de los datos (OMA, 2013). Los datos son utilizados por las aduanas para diversos fines, entre ellos los análisis de los riesgos de seguridad, las decisiones sobre admisibilidad, las medidas de facilitación del comercio, la recaudación de ingresos, la asignación de recursos, la gestión fronteriza coordinada y la recopilación de estadísticas utilizadas por los gobiernos en el contexto de las decisiones sobre políticas macroeconómicas. Por lo tanto, en los casos de declaraciones falsas de información aduanera, ya sea intencional o accidental, la mala calidad de los datos podría dar lugar a que las aduanas adoptasen decisiones incorrectas y a que todas las partes involucradas tuvieran que hacer frente a consecuencias negativas. En este contexto, la OMA estableció un grupo de expertos integrado por representantes de las aduanas y del sector privado, que colaborarán para encontrar la manera de mejorar la calidad de los datos, reunir las mejores prácticas elaboradas por las aduanas, otros organismos gubernamentales e integrantes del sector comercial, y para analizar los instrumentos destinados a velar por la calidad de los datos elaborados por otras organizaciones internacionales⁷⁵.

b) Novedades en la Unión Europea y los Estados Unidos

Para muchos países en desarrollo, el comercio con la Unión Europea y los Estados Unidos sigue teniendo particular importancia. Por este motivo, en el presente informe se recogen algunas novedades importantes relativas a la seguridad marítima y de la cadena de suministro.

Con respecto a la Unión Europea, en ediciones anteriores de *El Transporte Marítimo* se ha ofrecido información sobre la enmienda de seguridad al Código Aduanero Comunitario⁷⁶, que tiene por objeto asegurar un nivel de protección equivalente mediante los controles aduaneros para todas las mercancías que entran o salen del territorio aduanero de la Unión Europea⁷⁷. Una parte de esos cambios se refieren a la elaboración de normas comunes para la gestión de los riesgos aduaneros, en particular el establecimiento de criterios comunes para el análisis del riesgo de seguridad a la llegada o a la salida, sobre la base de información sobre la carga comunicada electrónicamente. Desde el 1 de enero de 2011, esta declaración electrónica anticipada de los datos de seguridad pertinentes pasó a ser una obligación para los comerciantes⁷⁸.

Una parte de los cambios introducidos en el Código Aduanero consistió en la adopción de disposiciones relativas a los OEA, una condición que, como se mencionó anteriormente, se puede conceder a los comerciantes fiables y que supone beneficios en lo tocante a las medidas de facilitación del comercio. En este contexto, también vale la pena mencionar algunos acontecimientos conexos posteriores, como la recomendación de que la autoevaluación de los operadores económicos se presente conjuntamente con su solicitud de certificados de OEA⁷⁹, y la emisión de un cuestionario de autoevaluación revisado⁸⁰ para garantizar un enfoque uniforme en todos los Estados miembros de la Unión Europea.

En lo que respecta al reconocimiento mutuo de los programas de OEA por medio de acuerdos entre la Unión Europea y terceros países, incluidos los principales socios comerciales⁸¹, cabe señalar que el 19 de mayo de 2014 se firmó un acuerdo de reconocimiento mutuo con China. La Unión Europea es el primer socio comercial que ha llegado a un acuerdo de ese tipo con China⁸². En virtud de ese acuerdo, las partes se comprometen a reconocer recíprocamente a los comerciantes fiables certificados, permitiendo así

que estos se beneficien de controles más rápidos y de despachos de aduana que utilicen menos tiempo y tengan procedimientos más sencillos. De este modo, las aduanas pueden concentrar sus recursos en las esferas de riesgo real, mejorando así la seguridad de la cadena de suministro, y permitiendo que los ciudadanos se beneficien de una mayor protección (Comisión Europea, 2014a)⁸³.

El 6 de marzo de 2014 se publicó una comunicación conjunta⁸⁴, titulada "Un ámbito marítimo mundial abierto y seguro: elementos para una estrategia de seguridad marítima de la Unión Europea" (Comisión Europea, 2014b). El principal objetivo de la nueva estrategia consiste en identificar los intereses marítimos de la Unión Europea, como la prevención de conflictos, la protección de las infraestructuras marítimas vitales, como los puertos y las terminales, el control eficaz de las fronteras marítimas, la protección de la cadena de suministro global y la prevención de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Se reconocen diversos posibles riesgos y amenazas para la Unión Europea y sus ciudadanos, en particular los litigios de delimitación de fronteras marítimas, la piratería marítima, el terrorismo contra los buques y puertos u otra infraestructura vital, la delincuencia transfronteriza y organizada, con inclusión del tráfico marítimo ilícito, posibles consecuencias de contaminación marina y desastres naturales o fenómenos extremos.

La estrategia debe ser integradora y exhaustiva, y basarse en los logros conseguidos. Se debe fortalecer la cooperación entre todas las partes marítimas interesadas para abordar de manera eficiente los posibles riesgos y amenazas, tanto internamente como fuera de las fronteras de la Unión Europea en los lugares en que tiene intereses marítimos estratégicos. Según la comunicación, la estrategia debe centrarse en cinco esferas específicas, en las que un enfoque coordinado en la Unión Europea, basado en instrumentos ya existentes, daría lugar a una mejor cooperación:

- Acción exterior;
- Conocimiento de la situación marítima, vigilancia e intercambio de información;
- Desarrollo y refuerzo de la capacidad;
- Gestión del riesgo, protección de las infraestructuras marítimas críticas y respuesta a las crisis;
- Investigación e innovación, educación y formación en materia de seguridad marítima.

Sobre la base de los elementos propuestos en la comunicación conjunta, se debe ahora elaborar una estrategia de seguridad marítima de la Unión Europea, con los órganos competentes del Consejo de la Unión Europea, con miras a su adopción⁸⁵.

En cuanto a las novedades en los Estados Unidos, como se observó en ediciones anteriores de *El Transporte Marítimo*, en la legislación de los Estados Unidos se había introducido un requisito legislativo en 2007⁸⁶ que establecía, para julio de 2012, el escaneo del 100% de los contenedores de carga destinados a los Estados Unidos antes de ser cargados en un puerto extranjero. No obstante, seguían existiendo preocupaciones en relación con la viabilidad de aplicar la disposición legislativa⁸⁷, como se desprende de las conclusiones de un informe de la Oficina de Rendición de Cuentas del Gobierno de los Estados Unidos⁸⁸. El 2 de mayo de 2012, el Secretario del Departamento de Seguridad Nacional envió una carta de notificación oficial al Congreso de los Estados Unidos, con el objeto de aplicar el aplazamiento previsto del requisito del escaneo del 100% de los contenedores procedentes de puertos extranjeros y destinados a los Estados Unidos durante dos años, hasta el 1 de julio de 2014. En esa carta se afirma, entre otros elementos, que el escaneo del 100% de los contenedores no es la manera más eficiente ni la más eficaz en función del costo para proteger la cadena de suministro contra el terrorismo. Además, los problemas diplomáticos, financieros y logísticos de esa medida tendrían un costo estimado de 16.000 millones de dólares⁸⁹.

En 2014, el Secretario del Departamento de Seguridad Interior decidió nuevamente otra prórroga de dos años, aduciendo las mismas razones que existían dos años antes. En una carta dirigida al Congreso de los Estados Unidos en mayo de 2014, el Secretario observó que las condiciones y los documentos justificativos mencionados en la prórroga de 2012 "siguen prevaleciendo y excluyen la aplicación en gran escala de la disposición en este momento". Además, señaló que los sistemas de que se disponía para escanear contenedores "tendrían un efecto negativo en la capacidad comercial y la circulación de la carga", y observó que la utilización de escáneres para controlar los 12 millones de contenedores importados en los Estados Unidos cada año "no pueden ser adquiridos, desplegados ni operados en los puertos extranjeros porque esos puertos no tienen las características físicas necesarias para instalar un sistema de ese tipo". En la carta también se señaló el elevado costo de un sistema de ese tipo⁹⁰.

c) Organización Marítima Internacional

Medidas para mejorar la seguridad marítima

Ciertas cuestiones comprendidas en el programa de los últimos períodos de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC) y el Comité Jurídico de la OMI se refieren a la aplicación eficaz del capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP)⁹¹ (lucha contra la piratería y el robo a mano armada, y requisitos relacionados con la contratación privada de personal armado de seguridad a bordo de los buques).

Comité de Seguridad Marítima

En su 93º período de sesiones⁹² el MSC expresó su preocupación por el hecho de que algunos Estados hubieran incorporado el Código PBIP en su legislación nacional sin tener en cuenta muchas de las disposiciones que autorizaran una aplicación y ejecución adecuadas. Por lo tanto, se estableció un grupo por correspondencia para examinar y posteriormente dar forma definitiva a un proyecto de guía para la elaboración de legislación nacional de seguridad marítima, e informar al próximo período de sesiones del Comité⁹³.

El Comité examinó las estadísticas más recientes sobre la piratería y el robo a mano armada contra los buques (OMI, 2014m) y estudió las iniciativas en curso destinadas a reprimir la piratería y el robo a mano armada. El Comité observó que el número de ataques de piratería en todo el mundo había disminuido y que, como resultado de las medidas adoptadas por las fuerzas navales internacionales en la región, la aplicación de medidas a bordo de los buques, así como el despliegue de equipos de seguridad profesionales, ningún buque abarcado por el Convenio SOLAS había sido secuestrado en la zona occidental del océano Índico desde mayo de 2012. Sin embargo, la situación en el golfo de Guinea no había mejorado lo suficiente, ya que se informó acerca de nueve buques secuestrados en 2012 y un noveno en 2013⁹⁴.

El Comité también fue invitado a examinar el proyecto de directrices provisionales sobre las medidas destinadas a apoyar a la gente de mar y sus familiares afectados por incidentes de piratería frente a las costas de Somalia (OMI, 2014n)⁹⁵. No obstante, basándose en las opiniones de varias delegaciones

que consideraban que las disposiciones del documento eran un asunto que debía ser examinado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), y a fin de evitar cualquier incompatibilidad con las últimas modificaciones introducidas en el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC, 2006) (véase la sección 2, Otras cuestiones *infra*), el Comité decidió remitir el proyecto de directrices a la OIT para su examen y adopción de medidas ulteriores.

Comité Jurídico

En su 101º período de sesiones⁹⁶ el Comité Jurídico tomó nota de los resultados de la reunión del Grupo de Trabajo 2 del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia⁹⁷ (OMI, 2014o y 2014p), y reconoció que la piratería seguía siendo un importante problema internacional. Acogió con beneplácito la elaboración de un proyecto de ley (OMI, 2014p, anexo) para el establecimiento de una guardia costera y policía marítima por el Grupo de contacto somalí de lucha contra la piratería⁹⁸.

En la reunión estratégica del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia, celebrada en París en enero de 2014, se decidió que el Grupo de Trabajo 2 había logrado con éxito todos sus objetivos y que, en consecuencia, se lo convocaría solamente con carácter *ad hoc*. Se le daría el nuevo nombre de "Foro jurídico del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia" y se mantendría como un foro virtual para prestar apoyo jurídico a otros grupos de trabajo, cuando así se solicitase.

Se expresaron las siguientes opiniones:

- La piratería sigue siendo un importante problema internacional y debería haber apoyo general a la labor realizada por la OMI a este respecto;
- La Organización Marítima Internacional debería participar en la labor llevada a cabo en el marco del Foro jurídico;
- Habida cuenta de la escalada de los actos de piratería frente a las costas de África Occidental, la presencia militar en la región sigue estando justificada;
- La Organización Marítima Internacional es el foro adecuado para atender a las necesidades del sector del transporte marítimo en materia de orientación y recomendaciones sobre la cuestión de los guardias armados a bordo de los buques⁹⁹.

d) Organización Internacional de Normalización

Durante la última década, la Organización Internacional de Normalización (ISO) ha desempeñado un papel activo en cuestiones de seguridad del transporte marítimo y de la cadena de suministro. Poco después de la publicación del Código PBIP, y para facilitar su aplicación en el sector, el Comité Técnico de la ISO, en su octava reunión, publicó el documento ISO 20858:2007, "Ships and marine technology – Maritime port facility security assessments and security plan development" (Buques y tecnología marina – Evaluaciones de seguridad de instalaciones de puertos marítimos y desarrollo del plan de seguridad).

También es importante la elaboración, todavía en curso, de la serie de normas ISO 28000, "Security management systems for the supply chain" (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro), que están concebidas para ayudar al sector a prepararse para cualquier acontecimiento perturbador y a recuperarse de este (en el recuadro 5.1 se detalla la situación actual de la serie ISO 28000). El núcleo normativo, ISO 28000:2007, "Specification for security management systems for the supply chain" (Especificaciones para los sistemas de seguridad de la cadena de suministro), funciona como un sistema de gestión integral que refuerza todos los aspectos de la seguridad: la evaluación de riesgos, la preparación ante situaciones de emergencia, la continuidad de la actividad comercial, la sostenibilidad, la recuperación, la resistencia y/o la gestión de desastres, ya sean relacionados con el terrorismo, la piratería, el robo de carga, el fraude y muchas otras violaciones de la seguridad. El núcleo normativo sirve también de base para los certificados de OEA y de la Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo (C-TPAT). Las diversas organizaciones que adopten estas normas pueden adoptar un enfoque que sea compatible con los sistemas que ya tengan en funcionamiento. La norma ISO 28003:2007, publicada y en vigor desde 2007, establece requisitos para la organización de auditorías y expedición de certificados ISO 28000:2007.

La norma ISO/PAS 28007:2012¹⁰⁰ ofrece orientaciones para que las empresas de seguridad marítima privada apliquen la ISO 28000 y establece criterios de selección de las empresas que ofrecen personal armado a bordo de los buques. La norma contiene directrices en las que se dan recomendaciones adicionales especialmente dedicadas a este sector, que las empresas y organizaciones que cumplen la ISO

28000 pueden aplicar antes de ofrecer personal privado de protección armada (PPPA) a bordo de los buques. Actualmente, la ISO está trabajando sobre la inclusión de las Normas para el uso de la fuerza ("100 Series Rules") (OMI, 2013m), como parte de una modificación de ISO/PAS 28007.

Cabe mencionar que las normas ISO son de carácter voluntario y que la propia ISO no cumple funciones de acreditación. En lo que respecta al proceso de acreditación y certificación, los Estados deben ponerse en contacto con sus órganos nacionales de acreditación, enumerados por el Foro Internacional de Acreditación, que tiene la necesaria autoridad formal internacional para la evaluación de la conformidad¹⁰¹. Los distintos Estados también tienen derecho a introducir cambios en las normas, basándose en sus necesidades nacionales¹⁰².

e) Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

La piratería marítima es un tema que sigue suscitando una considerable preocupación en el sector del transporte marítimo y los responsables de la formulación de políticas en todo el mundo. Por su propia naturaleza, el transporte marítimo es particularmente vulnerable a las amenazas de la piratería y el robo a mano armada. En un nivel básico, la piratería marítima es una cuestión del transporte marítimo que afecta directamente a los buques, los puertos, las terminales, la carga y la gente de mar. Sin embargo, a medida que las actividades de piratería evolucionan y se hacen cada vez más sofisticadas, el problema pasa a ser un desafío a la seguridad transnacional, multifacético y complejo, que amenaza a las vidas, los medios de vida y el bienestar mundial. La piratería tiene amplias repercusiones, entre otras cosas para la ayuda humanitaria, las cadenas de suministro, los procesos mundiales de producción, el comercio, la seguridad energética, la pesca, los recursos marinos, el medio ambiente y la estabilidad política. Los efectos resultantes, de carácter negativo y que pueden ser desestabilizadores, entrañan amplias consecuencias para todos los países, ya sean ribereños o sin litoral, desarrollados o en desarrollo.

De conformidad con su mandato en la esfera de la seguridad marítima y de la cadena de suministro, la UNCTAD preparó un informe analítico sustantivo dedicado a asuntos relacionados con la piratería marítima. El informe ha sido publicado en dos partes, tituladas *Maritime Piracy. Part I: An Overview of Trends,*

Recuadro 5.1. Estado actual de la serie de normas ISO 28000**Normas publicadas:**

- **ISO 28000:2007** – “Specification for security management systems for the supply chain” (Especificación para los sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro). Esta norma establece el marco normativo general. Se trata de una norma genérica, basada en los riesgos y certificable para todas las organizaciones, todas las perturbaciones y todos los sectores. Se usa ampliamente y constituye una piedra angular de las certificaciones de OEA y C-TPAT.
- **ISO 28001:2007** – “Security management systems for the supply chain – Best practices for implementing supply-chain security, assessments and plans” (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro – Prácticas óptimas para garantizar la seguridad de la cadena de suministro, evaluaciones y planes). Esta norma tiene por finalidad ayudar a las empresas a conseguir el certificado de OEA.
- **ISO 28002:2011** – “Security management systems for the supply chain – Development of resilience in the supply chain – Requirements with guidance for use” (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro – Desarrollo de la capacidad de resistencia de la cadena de suministro – Requisitos y guía para su uso). Esta norma presta nueva atención a la resistencia de la cadena de suministro y subraya la necesidad del proceso interactivo en curso para prevenir, dar respuesta y garantizar la continuidad de las actividades centrales de un organismo tras un acontecimiento perturbador de primer orden.
- **ISO 28003:2007** – “Security management systems for the supply chain – Requirements for bodies providing audit and certification of supply-chain security management systems” (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro – Prescripciones para los organismos que realizan actividades de auditoría y/o certificación de los sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro). En esta norma se ofrece orientación a los organismos de acreditación y certificación.
- **ISO 28004-1:2007** – “Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 1: General principles” (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro – Directrices para la aplicación de la ISO 28000 – Parte 1: Principios generales). En esta norma se ofrece una orientación genérica sobre la aplicación de la ISO 28000:2007. Se explican los principios básicos y su objetivo, así como los insumos, procesos y productos típicos de cada requisito de la ISO 28000. Brinda ayuda a los usuarios para entender y aplicar la ISO 28000. La ISO 28004:2007 no establece prescripciones adicionales a las establecidas en la ISO 28000, ni prescribe enfoques obligatorios para su aplicación.
- **ISO/PAS 28004-2:2014** – “Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 2: Guidelines for adopting ISO 28000 for use in medium and small seaport operations” (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro – Directrices para la aplicación de la ISO 28000 – Parte 2: Directrices para adoptar la ISO 28000 y que la usen puertos marítimos medianos y pequeños en sus operaciones). En esta parte se ofrecen orientaciones a los puertos medianos y pequeños que deseen adoptar la ISO 28000. Se exponen los casos posibles de amenazas y riesgos en la cadena de suministro, los procedimientos para reconducir los riesgos y las amenazas que se han registrado, y los criterios de evaluación para medir la idoneidad y la efectividad de los planes de seguridad que han sido redactados conforme a las directrices de aplicación de la ISO 28000 y la ISO 28004.
- **ISO/PAS 28004-3:2014** – “Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 3: Additional specific guidance for adopting ISO 28000 for use by medium and small businesses (other than marine ports)” (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro – Directrices para la aplicación de la ISO 28000 – Parte 3: Orientaciones específicas adicionales para adoptar la ISO 28000 y que la usen pequeñas y medianas empresas (que no sean puertos marítimos)). Esta parte se ha desarrollado como suplemento de la ISO 28004-1 y en ella se ofrecen orientaciones adicionales a pequeñas y medianas empresas (que no sean puertos marítimos) que quieran adoptar la ISO 28000. Las orientaciones adicionales de ISO/PAS 28004-3:2014 aumentan el caudal de información orientativa del texto principal de la ISO 28004-1, sin contradecir el marco general de la ISO 28000, ni enmendarlo.
- **ISO/PAS 28004-4:2014** – “Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 4: Additional specific guidance on implementing ISO 28000 if compliance with ISO 28001 is a management objective” (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro – Directrices para la aplicación de la ISO 28000 – Parte 4: Orientaciones específicas adicionales para aplicar la ISO 28000 cuando se plantee como objetivo de gestión el cumplimiento de la ISO 28001). En esta parte se ofrecen orientaciones adicionales a las organizaciones que adopten la ISO 28000 y que deseen incorporar las buenas prácticas expuestas en la ISO 28001 como un objetivo de buena gestión para sus cadenas de suministro internacionales.

Recuadro 5.1. Estado actual de la serie de normas ISO 28000 (*continuación*)

- **ISO 28005-1:2013** – “Security management systems for the supply chain – Electronic port clearance (EPC) – Part 1: Message structures” (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro – Despacho electrónico en puerto – Parte 1: Estructuras de los mensajes). En esta norma se regula la transmisión de datos de computadora a computadora.
- **ISO 28005-2:2011** – “Security management systems for the supply chain – Electronic port clearance (EPC) – Part 2: Core data elements” (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro – Despacho electrónico en puerto – Parte 2: Datos básicos). En esta norma se establecen especificaciones técnicas para facilitar el intercambio eficiente de información electrónica entre buques y tierra durante el tránsito marítimo costero o las escalas en puerto, así como la definición de los datos básicos exigidos en las comunicaciones de barco a tierra y de tierra a barco, tal y como se establece en el Código PBIP, el Convenio FAL y las resoluciones más importantes de la OMI.
- **ISO/PAS 28007:2012** – “Ships and marine technology – Guidelines for private maritime security companies (PMSC) providing privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships (and pro forma contract)” (Buques y tecnología marina – Directrices para compañías de seguridad marítima privada que proporcionan personal privado de protección armada (PPPA) a bordo de los buques (y contrato *pro forma*)). Proporciona directrices con recomendaciones adicionales para el sector, que las compañías (u organizaciones) que cumplen con la ISO 28000 pueden aplicar para demostrar que ofrecen PPPA a bordo de los buques.
- **ISO 20858:2007** – “Ships and marine technology – Maritime port facility security assessments and security plan development” (Buques y tecnología marina – Evaluaciones de la seguridad de instalaciones portuarias marítimas y desarrollo del plan de seguridad). En esta norma se establece un marco para apoyar a los servicios marítimos portuarios cuando tienen que especificar las competencias que han de exigirse al personal encargado de evaluar la seguridad de una instalación portuaria marítima y de desarrollar un plan de seguridad en virtud del Código PBIP. Además, se establecen ciertos requisitos documentales para asegurar que el proceso que se ha llevado a cabo para realizar las tareas descritas anteriormente ha sido debidamente registrado, de manera que una agencia cualificada y autorizada para ello pueda verificarlo de forma independiente. No figura entre los propósitos de la ISO 20858:2007 establecer requisitos que un gobierno contratante o una autoridad designada tenga que respetar para elegir una organización de protección reconocida, ni tampoco imponer el uso de un proveedor de servicios externo o de otra tercera parte para evaluar la seguridad de la instalación portuaria marítima o un plan de seguridad, si el personal del servicio portuario cuenta con la experiencia requerida en las competencias especificadas. Los operadores de buques deben poder saber que las instalaciones portuarias marítimas que utilicen este documento cumplen el Código PBIP en el nivel determinado por la propia industria. En la ISO 20858:2007 no se contemplan los requisitos del Código PBIP a la infraestructura portuaria exterior al perímetro de seguridad de las instalaciones portuarias marítimas que puedan influir en la seguridad de la interfaz puerto/buque. Los gobiernos tienen el deber de proteger a la población civil y las infraestructuras frente a incidentes marítimos que puedan ocurrir fuera de las instalaciones portuarias marítimas. Estas obligaciones gubernamentales no están contempladas en la ISO 20858:2007.

Normas en preparación:

- **ISO 28006** – “Security management systems for the supply chain – Security management of RO-RO passenger ferries” (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro – Gestión de la seguridad de los transbordadores de pasaje de carga rodada). Abarca las prácticas óptimas para aplicar las medidas de seguridad.

Nota: Para más información, incluso sobre el procedimiento de la ISO para preparar normas internacionales, véase www.iso.org.

Costs and Trade-related Implications (Piratería marítima. Parte I: Panorama general de las tendencias, los costos y las consecuencias relacionadas con el comercio); y *Maritime Piracy. Part II: An Overview of the International Legal Framework and of Multilateral Cooperation to Combat Piracy* (Piratería marítima. Parte II: Panorama general del marco jurídico internacional y la cooperación multilateral para luchar contra la piratería)¹⁰³. La Parte I del informe ofrece un

panorama general y proporciona algunas cifras y estadísticas que describen las tendencias generales de la piratería marítima y delitos conexos. También se ponen de relieve algunas de las cuestiones fundamentales que están en juego, centrándose en los posibles costos directos e indirectos y en algunas repercusiones más amplias de la piratería marítima, relacionadas con el comercio. La Parte II ofrece una sinopsis del régimen jurídico internacional contemporáneo para

luchar contra la piratería y señala algunos de los principales ejemplos de la cooperación internacional y de iniciativas multilaterales para hacer frente al problema, en particular tras la intensificación de la piratería frente a las costas de Somalia, el golfo de Adén y el océano Índico¹⁰⁴.

2. Otras cuestiones

a) Seguridad de los portacontenedores

En su 93º período de sesiones, el MSC aprobó, tras un debate, un proyecto de enmiendas a la regla VI/2 del Convenio SOLAS, relativa a la verificación obligatoria de la masa bruta de un contenedor (OMI, 2014, anexo 19), con miras a su examen y aprobación en su 94º período de sesiones. El Comité también aprobó las directrices relativas a la verificación de la masa bruta de un contenedor que lleva carga (OMI, 2014r).

La práctica ha demostrado que, si los buques están sobrecargados con contenedores que llevan exceso de peso, la integridad estructural y la estabilidad del buque corren riesgo y es posible que ocurran accidentes. Se ha sostenido que el pesaje de los contenedores puede ayudar a evitar esos accidentes y también posibles declaraciones falsas de exportaciones. No obstante, algunos grupos de cargadores se han opuesto al pesaje obligatorio de los contenedores, alegando que esa norma añadiría costos adicionales y que la infraestructura necesaria para pesar los contenedores, especialmente en los países en desarrollo, no existe en la práctica (JOC, 2014).

Con arreglo al proyecto de enmiendas del Convenio SOLAS, el peso de los contenedores se deberá llevar a cabo antes de que los contenedores se carguen en los buques. Los cargadores pueden pesar el contenedor cargado o bien todos los paquetes y carga y después añadir el peso del contenedor vacío. Se prevé que este proyecto de enmiendas sea examinado durante el 94º período de sesiones del MSC, en noviembre de 2014 y, si es finalmente aprobado, su fecha más pronta de entrada en vigor sería el 1 de julio de 2016.

b) Enmiendas al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Como se informó en la edición de 2013 de *El Transporte Marítimo*, el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC), de 2006, que refunde y actualiza más

de 68 normas laborales internacionales para la gente de mar, y establece sus responsabilidades y derechos respecto de cuestiones laborales y sociales en el sector marítimo, entró en vigor el 20 de agosto de 2013. En la actualidad tiene 57 Estados miembros, que representan más del 80% del tonelaje mundial vinculado al transporte marítimo internacional, y se considera que es el cuarto pilar del régimen reglamentario del transporte marítimo mundial¹⁰⁵. Por consiguiente, el examen de la aplicación del MLC, 2006, con carácter periódico, y la celebración de consultas sobre cualquier actualización necesaria se consideran cuestiones muy importantes.

La primera reunión del Comité Tripartito Especial en el marco del MLC, 2006, que contó con la participación de representantes de la gente de mar, cargadores y gobiernos, se celebró en la OIT, en Ginebra, en abril de 2014. En esa reunión se examinaron y se aprobaron por unanimidad dos conjuntos de proyectos de enmiendas al código del MLC, 2006 (reglamentos, normas y directrices). El primer conjunto de enmiendas se refería a la regla 2.5 (Repatriación) y la segunda se refería a la regla 4.2 (Responsabilidad del armador). En marzo de 2014, figuraban en la Base de datos sobre el abandono de gente de mar de la OIT 159 buques mercantes abandonados; algunos se remontan a 2006 y aún no se han resuelto. Las nuevas enmiendas se proponen asegurar que la gente de mar no sea abandonada por armadores en situaciones difíciles, en algunos casos durante meses, sin remuneración, alimentación y agua adecuadas y lejos de su hogar. También tienen el objetivo de lograr que los Estados del pabellón sean responsables de asegurar que exista la seguridad financiera suficiente para cubrir los gastos del abandono, así como las reclamaciones relativas a los casos de muerte o discapacidad prolongada como resultado de un accidente de trabajo o un riesgo profesional, proporcionando así ayuda a los marinos y sus familias y mejorando la calidad general del transporte marítimo.

A los efectos de las enmiendas, se considerará que un marino ha sido abandonado cuando el armador "a) no sufrague el costo de la repatriación de la gente de mar; b) haya dejado a la gente de mar sin la manutención y el apoyo necesarios, o c) de algún modo haya roto unilateralmente sus vínculos con la gente de mar e incluso no haya pagado los salarios contractuales como mínimo durante un período de dos meses"¹⁰⁶. En lo que respecta al sistema de garantía financiera, las enmiendas exigen que esa garantía "deberá proporcionar acceso directo, cobertura

suficiente y asistencia financiera rápida¹⁰⁷. Esa asistencia "deberá prestarse sin demora a solicitud de la gente de mar"¹⁰⁸ o de su representante designado. La asistencia abarca el pago de los salarios pendientes y otras prestaciones debidas por el armador, el costo de la repatriación y las necesidades esenciales, tales como el abastecimiento de agua, alimentos, ropa, asistencia médica necesaria y combustible necesario para la supervivencia a bordo del buque.

Además, en virtud de las disposiciones enmendadas, los buques están obligados a llevar a bordo certificados u otras pruebas documentales que indiquen que la seguridad financiera existe y puede consistir "en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo nacional u otro sistema similar"¹⁰⁹, para proteger a la gente de mar que trabaja a bordo. El incumplimiento de estas obligaciones puede dar lugar a que el buque sea detenido en un puerto. Las enmiendas fueron aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo, celebrada en junio de 2014¹¹⁰.

Resumen de las novedades principales

Durante el período que se examina, se siguieron realizando progresos en lo que respecta a la aplicación del marco y los programas vigentes en la esfera de la seguridad marítima y de la cadena de suministro. Los principales aspectos en los que se lograron progresos incluyen las mejoras de las medidas reglamentarias sobre la seguridad marítima, principalmente bajo los auspicios de la OMI, así como la aplicación de programas de OEA y un número cada vez mayor de acuerdos bilaterales de reconocimiento mutuo que, a su debido tiempo, constituirán la base para el reconocimiento de los OEA a escala multilateral. En relación con la piratería marítima, y como resultado de los esfuerzos realizados por la comunidad internacional, la aplicación de medidas a bordo de los buques y el despliegue de equipos de seguridad profesionales, la tendencia a la baja ha continuado frente a las costas de Somalia, el golfo de Adén y el océano Índico occidental. No obstante, la situación en la zona de África Occidental del golfo de Guinea sigue siendo grave. En un reciente informe analítico de dos partes elaborado por la UNCTAD se destacan algunos de los efectos, los costos y las repercusiones de la piratería para el comercio, y se hace un balance de las iniciativas reglamentarias y de otra índole que ha llevado a cabo la comunidad internacional con el fin de luchar contra la piratería. En lo tocante a los derechos de la gente de mar, cabe señalar que en la OIT se ha adoptado

un nuevo conjunto de enmiendas al MLC, 2006, con el objeto de velar por que los Estados del pabellón proporcionen una seguridad financiera suficiente para cubrir los costos del abandono de la gente de mar, así como las reclamaciones por muerte o discapacidad a largo plazo debidas a accidentes de trabajo o un riesgo profesional, proporcionando así alivio a la gente de mar y sus familiares y mejorando la calidad general del tráfico marítimo.

D. ESTADO DE LOS CONVENIOS

Bajo los auspicios de la UNCTAD, se han elaborado y adoptado una serie de convenios internacionales en el ámbito del transporte marítimo. En el cuadro 5 se ofrece información sobre el estado de ratificación de cada uno de esos convenios al 30 de junio de 2014.

E. ACUERDOS INTERNACIONALES DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO

1. Órganos nacionales de facilitación del comercio en el mundo

La facilitación del comercio se ha convertido en un aspecto del panorama comercial internacional. El número de países que incluye la reforma de la facilitación del comercio en sus programas de política comercial ha aumentado a lo largo de los años y el contenido de esa reforma ha evolucionado a lo largo del tiempo.

La aplicación de medidas de facilitación del comercio suele comportar múltiples reformas en el proceso administrativo y en él participan varias instituciones públicas. Con el objeto de asegurar reformas más eficaces, se requiere la celebración previa de consultas y una comprensión mutua entre los organismos públicos encargados de la aplicación y el sector privado. Ese enfoque de asociación entre los sectores público y privado es la fuerza impulsora del establecimiento y el funcionamiento de los órganos de coordinación de la facilitación del comercio.

En un principio, la idea de los órganos de coordinación de la facilitación del comercio se planteó a nivel nacional. Después, se trasladó al ámbito internacional en forma de recomendaciones o directrices.

En 1974, inspirada por esas mejores prácticas, la Comisión Económica para Europa aprobó la recomendación N° 4. En ella se aconsejaba a los países

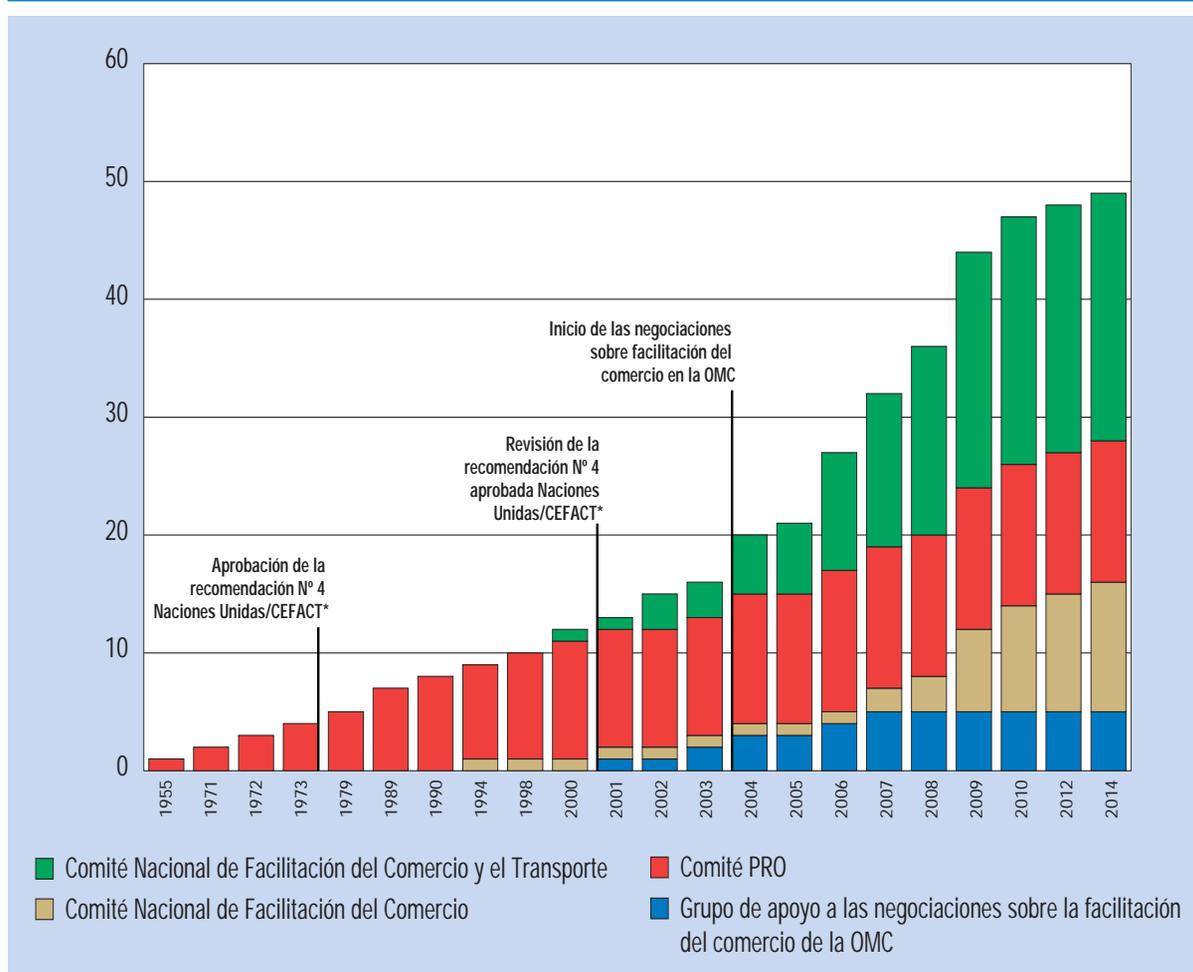
Cuadro 5. Estados contratantes en algunos convenios internacionales sobre el transporte marítimo al 30 de junio de 2014

Título de la Convención	Fecha de entrada en vigor o condiciones para su entrada en vigor	Estados contratantes
Convención de las Naciones Unidas sobre el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, de 1974	Entró en vigor el 6 de octubre de 1983	Arabia Saudita, Argelia, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Benin, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chile, China, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, 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, Libano, Liberia, Madagascar, Malasia, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, Montenegro, Mozambique, Niger, Nigeria, Noruega, Pakistán, Perú, Portugal, Qatar, República Centroafricana, República Checa, República de Corea, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Serbia, Sierra Leona, Somalia, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Togo, Trinidad y Tabago, Túnez, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de), Zambia (76)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, de 1978 (Reglas de Hamburgo)	Entró en vigor el 1 de noviembre de 1992	Albania, Austria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Chile, Egipto, Gambia, Georgia, Guinea, Hungría, Jordania, Kazajstán, Kenya, Lesotho, Libano, Liberia, Malawi, Marruecos, Nigeria, Paraguay, República Árabe Siria, República Checa, República Dominicana, República Unida de Tanzania, Rumania, San Vicente y las Granadinas, Senegal, Sierra Leona, Túnez, Uganda, Zambia (34)
Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, de 1993	Entró en vigor el 5 de septiembre de 2004	Albania, Benin, Congo, Ecuador, España, Estonia, Federación de Rusia, Lituania, Mónaco, Nigeria, Perú, República Árabe Siria, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Serbia, Túnez, Ucrania, Vanuatu (18)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, de 1980	Todavía no ha entrado en vigor – se necesitan 30 partes contratantes	Burundi, Chile, Georgia, Libano, Liberia, Malawi, Marruecos, México, Rwanda, Senegal, Zambia (11)
Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, de 1986	Todavía no ha entrado en vigor – se necesitan 40 partes contratantes, que sumen por lo menos el 25% del tonelaje mundial, como se establece en el anexo III del Convenio	Albania, Bulgaria, Côte d'Ivoire, Egipto, Georgia, Ghana, Haití, Hungría, Iraq, Liberia, Libia, Marruecos, México, Omán, República Árabe Siria (15)
Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, de 1999	Entró en vigor el 14 de septiembre de 2011	Albania, Argelia, Benin, Bulgaria, Congo, Ecuador, España, Estonia, Letonia, Liberia, República Árabe Siria (11)

Nota: La información oficial sobre el estado de los convenios está disponible en <http://treaties.un.org> (consultado el 4 de octubre de 2014).

que establecieran órganos nacionales de facilitación del comercio (denominados “comités PRO”) para contribuir a la adopción de normas internacionales relativas a la simplificación de los procedimientos y la documentación comerciales. Posteriormente, la recomendación N° 4 fue revisada y actualizada en 2001.

Desde 2004, el número de órganos de facilitación del comercio ha seguido aumentando, impulsado por el comienzo de las negociaciones sobre la facilitación del comercio en el contexto del Programa de Doha para el Desarrollo, de la OMC, en julio de ese año¹¹¹ (véase el gráfico 5). El establecimiento de un comité

Gráfico 5. Número de órganos nacionales de facilitación del comercio existentes (año de creación)

Fuente: UNCTAD, con datos incluidos en la base de datos de la UNCTAD (<http://unctad.org/TFCcommittees>. Consultado el 5 de octubre de 2014).

* CEFACT: Centro de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas.

nacional de facilitación del comercio se incluyó en el Acuerdo sobre la Facilitación del Comercio de la OMC, aprobado en la novena Conferencia Ministerial, celebrada en Bali en diciembre de 2013¹¹².

2. Estudio de la UNCTAD sobre los comités nacionales de facilitación del comercio

En un reciente estudio¹¹³ dirigido por la UNCTAD se muestra que un problema importante para los órganos de facilitación del comercio es su sostenibilidad. No existe un elemento determinante, pero muchos aspectos –como los objetivos establecidos por el comité, su capacidad institucional, la composición del grupo, los mecanismos de financiación disponibles,

entre otros– pueden tener importantes efectos en la sostenibilidad del grupo. El estudio se centra en los órganos de reunión de las partes interesadas para abordar las cuestiones relacionadas con la facilitación del comercio de manera coordinada, con independencia de la denominación utilizada (comités, comisiones, grupos de trabajo y similares). El estudio muestra que el nivel de desarrollo de un país puede ser un factor sumamente influyente para el funcionamiento eficaz del órgano de facilitación del comercio. El tipo de órgano y su región geográfica también pueden ser factores determinantes. La investigación abarca los órganos de facilitación del comercio establecidos a nivel nacional, con exclusión de los de carácter regional o internacional, e incluye 50 casos de países, basándose en las respuestas recibidas hasta agosto de 2013.

Los estudios de casos se pueden consultar en la base de datos en línea de la UNCTAD, "Trade Facilitation Bodies around the World", que se amplía y actualiza continuamente a medida que se recopila nueva información¹¹⁴.

Cabe destacar tres funciones principales de los órganos de facilitación del comercio: negociar, coordinar y promover medidas de facilitación del comercio. La simplificación, la normalización y la armonización de los procedimientos comerciales son muy mencionadas, con independencia del nivel de desarrollo de un país. El tipo de órgano de facilitación del comercio también parece tener gran influencia en las funciones del grupo de trabajo.

La institucionalización y el mandato jurídico de un comité pueden ser fundamentales para asegurar el compromiso político y los recursos financieros, aunque no parece haber una relación intrínseca entre el nivel de institucionalización y la eficacia de un comité. Los datos recopilados han permitido detectar una relación entre el nivel de desarrollo de un país y el grado de institucionalización de un órgano de facilitación del comercio. Cuanto menos desarrollado es un país, mayor es el nivel de la autoridad que institucionaliza el grupo de trabajo de facilitación del comercio.

En la mayoría de los casos, el ministerio de comercio lleva a cabo la función de organismo de coordinación. Solo en un número limitado de casos desempeñan esta función otras entidades gubernamentales, como las aduanas o entidades privadas, como las cámaras de comercio. En este caso, cuanto menos desarrollado sea un país, mayor será la probabilidad de que el ministerio de comercio asuma el papel de organismo de coordinación. Además, si bien la mayoría de los órganos de facilitación del comercio tienen una secretaría permanente, las respuestas recibidas indican que su existencia aumenta con el nivel de desarrollo de un país.

Los datos indican una correlación positiva entre el nivel de desarrollo de un país y la periodicidad de las reuniones del grupo de trabajo. Cuanto menos desarrollado es un país, menos frecuentes son las reuniones del órgano de facilitación del comercio.

Cuanto más desarrollado es un país, mayor es el número de sus miembros, y mayor es el número de miembros que proceden del sector privado. Los datos indican que, en ese contexto, el nivel de desarrollo, el tipo de órgano e incluso la ubicación geográfica de los grupos de trabajo nacionales de facilitación del comercio pueden influir en la proporción entre los interesados del sector público y del sector privado.

La información sobre las actividades del órgano de facilitación del comercio que se difunde al público en general, y en particular a los interesados, también depende del tipo de órgano de facilitación del comercio, el nivel de desarrollo y la región geográfica. Por ejemplo, el nivel de desarrollo guarda una estrecha relación, según el análisis, con las estrategias de comunicación. Cuanto menos desarrollado es un país, menor es el número de comunicaciones que se emiten para el público en general.

La fuente de financiación variará en función del tipo de órgano y del nivel de desarrollo de cada país. Cuando se examina la fuente de financiación según el nivel de desarrollo, cabe señalar que la proporción de órganos de facilitación del comercio financiados exclusivamente por el gobierno es inversamente proporcional al nivel de desarrollo del país. Las asociaciones entre los sectores público y privado para financiar los órganos nacionales de facilitación del comercio se encuentran solo en países desarrollados.

La mayoría de los principales factores de éxito estudiados se refieren a la composición del órgano de facilitación del comercio. Las contribuciones de donantes externos (por ejemplo, para la formación y el fomento de la capacidad, planes de trabajo adecuados y recursos financieros) parecen ser importantes, pero no tan importantes como la capacidad de sus miembros para apoyar las actividades y los logros del órgano de facilitación del comercio. Sin embargo, el apoyo de los donantes y la asistencia técnica son factores determinantes para los países menos adelantados.

Es interesante observar que la mayoría de los obstáculos encontrados también parecen guardar relación con el papel desempeñado por los miembros del órgano de facilitación del comercio. Si bien los "recursos financieros" son considerados como un importante factor de éxito por una minoría de los países que figuran en la muestra, la "falta de recursos financieros" es subrayada como el mayor obstáculo por casi una cuarta parte de los países incluidos en la encuesta. La "participación del sector privado" es considerada también como el factor de éxito más importante.

Por último, con respecto a los efectos positivos de los órganos de facilitación del comercio, estos son considerados como un canal de comunicación eficaz entre los gobiernos y el sector privado, así como una garantía de mejor coordinación entre todos los organismos públicos. También son reconocidos como plataformas para el aprendizaje y el intercambio de conocimientos.

Recuadro 5.2. Tipos de órganos nacionales de facilitación del comercio

Los órganos de facilitación del comercio se pueden clasificar en cuatro categorías, en función de las distintas características que se detallan a continuación: comités PRO, comités nacionales de facilitación del comercio y del transporte, comités nacionales de facilitación del comercio, y grupos de apoyo a las negociaciones sobre facilitación del comercio de la OMC.

Comités PRO

- La estructura y la función de los denominados comités PRO se exponen en la recomendación N° 4 de la Comisión Económica para Europa. Esas organizaciones, a menudo de naturaleza jurídica pública, suelen recibir financiación directa y/o indirecta del sector público. Estos comités fueron creados principalmente en Europa y algunos también en Asia. Las letras "PRO" que figuran en su título hacen referencia a los "procedimientos" y consagran sus objetivos (Comisión Económica para Europa, 2013).

Comités nacionales de facilitación del comercio y del transporte

- Como parte de sus proyectos de asistencia técnica, la UNCTAD y el Banco Mundial apoyaron el establecimiento de comités nacionales de facilitación del comercio y del transporte en más de 30 países. Si bien el modelo se basa en la recomendación N° 4 de la Comisión Económica para Europa, la mayoría de estos comités tienen en la práctica un ámbito de acción más amplio e incluyen la facilitación del transporte. Estos comités funcionan como mecanismos consultivos para promover la facilitación, examinar las normas internacionales sobre el comercio y el transporte, formular recomendaciones de políticas, preparar recomendaciones y reglamentaciones y fomentar la transparencia administrativa sobre las principales cuestiones relacionadas con el comercio y el transporte. El objetivo de estos comités es principalmente alentar la modernización de las prácticas del comercio y el transporte para apoyar el comercio exterior (Comisión Económica para Europa, 2013).

Comités nacionales de facilitación del comercio

- Los comités nacionales de facilitación del comercio se diferencian de los comités PRO y los comités nacionales de facilitación del comercio y del transporte en que fueron creados con el propósito de cumplir acuerdos comerciales regionales o bilaterales. Los gobiernos optaron por crear comités nacionales de facilitación del comercio como plataformas de colaboración para racionalizar los procedimientos comerciales y aplicar medidas de facilitación del comercio a nivel nacional conforme a los acuerdos mencionados. Desde una perspectiva geográfica y de nivel de desarrollo, el estudio no puso de manifiesto ninguna correlación sólida entre los comités nacionales de facilitación del comercio y determinadas regiones o niveles de desarrollo.

Grupos de apoyo a las negociaciones sobre facilitación del comercio de la OMC

- Estos grupos de apoyo se crearon a raíz del inicio, en julio de 2004, de las negociaciones relativas a un acuerdo de facilitación del comercio de la OMC, como parte del Programa de Doha para el Desarrollo. Contando en muchos casos con el apoyo del programa de facilitación del comercio y evaluación de las necesidades de la OMC, "muchos países han establecido estos órganos para prestar apoyo a los equipos de negociación mediante la provisión de conocimientos técnicos e información sobre las propuestas presentadas. Estos grupos de trabajo están organizados como una red de cooperación, integrada por las partes interesadas de los sectores público y privado" (Comisión Económica para Europa, 2013).

3. Diez recomendaciones clave para la creación y el funcionamiento de los órganos de facilitación del comercio

El estudio de la UNCTAD sobre los comités de facilitación del comercio concluye con un conjunto de recomendaciones basadas en las experiencias de los interesados que participan en los órganos de facilitación del comercio incluidos en la investigación de la UNCTAD. Estas recomendaciones podrían ser muy importantes para los países que están considerando la posibilidad de establecer o reforzar sus órganos nacionales de facilitación del comercio y para los organismos internacionales y los donantes que deseen ayudarlos en esa tarea.

Recomendación 1: Adoptar unos objetivos que sean específicos, mensurables, alcanzables, realistas y provistos de plazos (SMART, por sus iniciales en inglés) (Doran, 1981).

Recomendación 2: Dar al órgano nacional de facilitación del comercio un firme mandato legislativo. La facilitación del comercio forma parte de la política nacional de comercio y, por tanto, requiere la participación de numerosas instituciones públicas; su formalización como una estructura gubernamental es fundamental para asegurar y sostener un compromiso político de alto nivel.

Recomendación 3: Definir el mandato de manera amplia e inclusiva. El mandato se debería definir como un instrumento para apoyar la sostenibilidad y la labor eficaz del órgano de facilitación del comercio. Debería ser concreto, pero flexible y convenido por todas las partes interesadas.

Recomendación 4: Proporcionar al órgano nacional de facilitación del comercio una secretaría permanente. Los países deberían considerar la posibilidad de establecer una secretaría permanente gestionada por el gobierno o bien por un organismo del sector privado. En la práctica, esta función se ha dejado en la mayoría de los casos a cargo del ministerio de comercio.

Recomendación 5: Reunirse periódicamente. La periodicidad y la frecuencia de las reuniones pueden contribuir a la buena marcha y la sostenibilidad a largo plazo del órgano de facilitación del comercio. La periodicidad de las reuniones es también esencial para el control y el seguimiento de las actividades del grupo de facilitación del comercio, y se puso de relieve como un importante factor de éxito.

Recomendación 6: Asegurar que la facilitación del comercio sea inclusiva y cuente con la participación de todos los sectores interesados, en particular las comunidades del comercio y del transporte del sector privado.

Recomendación 7: Aprovechar todas las oportunidades para crear conciencia acerca de la facilitación del comercio. Para fortalecer el órgano de facilitación del comercio como una plataforma para el diálogo con el sector privado, la coordinación, la sensibilización y el intercambio de información, el establecimiento de un sitio web podría ser un instrumento útil.

Recomendación 8: Proporcionar al órgano nacional de facilitación del comercio los recursos necesarios. Como la falta de recursos financieros puede influir considerablemente en la sostenibilidad de esos órganos, se recomienda especialmente que los países en desarrollo y los países menos adelantados incluyan sistemáticamente tareas y asignaciones presupuestarias para los órganos de facilitación del comercio cuando soliciten fondos internacionales para proyectos concretos en materia de facilitación del comercio. El reparto de los costos entre las instituciones públicas y privadas también podría ser parte de la solución.

Recomendación 9: Establecer mecanismos de control y evaluación para medir los resultados. A fin de que un órgano de facilitación del comercio funcione adecuadamente es esencial una gestión basada en los resultados y una continua supervisión y evaluación de los progresos. Sin embargo, solo unos pocos órganos de facilitación del comercio existentes utilizan estos tipos de instrumentos de manera sistemática.

Recomendación 10: Hacer participar al sector privado. El sector privado debería formar parte de todo órgano de facilitación del comercio. Esto ha demostrado ser un factor de éxito sumamente importante para un órgano de facilitación del comercio. El sector privado debería participar desde el comienzo en el diseño del mandato. También se recomienda que exista una presidencia o un liderazgo por rotación entre el sector público y el privado.

REFERENCIAS

- Comisión Económica para Europa (2013). Trade facilitation implementation guide. Disponible en <http://tfig.unece.org/> (consultado el 5 de octubre de 2014).
- Comisión Europea (2014a). Customs: EU and China sign landmark mutual recognition agreement and intensify their customs cooperation. Comunicado de prensa. 16 de mayo. Disponible en http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-555_en.htm (consultado el 24 de junio de 2014).
- Comisión Europea (2014b). Joint communication to the European Parliament and the Council: For an open and secure global maritime domain: Elements for a European Union maritime security strategy. JOIN(2014) final. Bruselas. Disponible en http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security/doc/join_2014_9_en.pdf (consultado el 15 de octubre de 2014).
- Comisión Europea (2014c). Towards an EU integrated approach to global maritime security. Comunicado de prensa. 6 de marzo. Disponible en http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-224_en.htm (consultado el 24 de junio de 2014).
- Doran G. T. (1981). There's a S.M.A.R.T. way to write management's goals and objectives. *Management Review*. 70(11):35 y 36.
- JOC (2014). IMO OKs mandatory container weighing. Mayo. Disponible en http://www.joc.com/maritime-news/international-freight-shipping/imo-oks-mandatory-container-weighing_20140519.html (consultado el 30 de junio de 2014).
- Lloyd's List (2014). US postpones 100% scanning of inbound containers a second time. Mayo. Disponible en <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article441804.ece?service=dbPrint&issueDate=2014-05-20> (consultado el 24 de junio de 2014).
- OMA (2012). SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade. Junio. Disponible en http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/_media/55F00628A9F94827B58ECA90C0F84F7F.ashx (consultado el 24 de junio de 2014).
- OMA (2013). Data quality and economic competitiveness amongst the "flotsam" of a ship wreck. WCO news N° 72. Octubre. Disponible en http://www.wcoomd.org/en/media/wco-news-magazine/~/_media/8E86989134B34169BBC8DA4FF464824F.ashx (consultado el 30 de junio de 2014).
- OMA (2014). Compendium of authorized economic operator programmes. Edición de 2014. Disponible en http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/_media/B8FC2D23BE5E44759579D9E780B176AC.ashx (consultado el 24 de junio de 2014).
- OMI (2002). Guidelines for ships operating in Arctic ice-covered waters. MSC/Circ.1056. MEPC/Circ.399. Londres.
- OMI (2007). Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007. Texto adoptado por la conferencia. LEG/CONF.16/19. Londres.
- OMI (2009). Directrices para los buques que naveguen en aguas polares A26/RES.1024. Londres.
- OMI (2010). Informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 61º periodo de sesiones. MEPC 61/24. Londres.
- OMI (2011). Informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 62º periodo de sesiones. MEPC 62/24. Londres.
- OMI (2012a). Directrices provisionales para el cálculo del coeficiente «fw» en relación con la reducción de la velocidad del buque en un estado del mar representativo para su utilización en pruebas. MEPC.1/Circ.796. Londres.
- OMI (2012b). Sulphur monitoring for 2011. Nota de la secretaria. MEPC 64/4. Londres.
- OMI (2013a). Informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 65º periodo de sesiones. MEPC 65/22. Londres.
- OMI (2013b). Report of the Expert Workshop on the Update of GHG Emissions Estimate for International Shipping (Update-EW). Nota de la secretaria. MEPC 65/5/2. Londres.
- OMI (2013c). Membership of the Steering Committee for the Update of the GHG Emissions Estimate for International Shipping. Circular N° 3381/Rev.1. Londres.

- OMI (2013d). IMO Update Study for the GHG Emissions Estimate for International Shipping – Primer informe del Comité Directivo. Presentado por el coordinador del Comité Directivo. MEPC 66/5/1. Londres.
- OMI (2013e). Outcomes of the United Nations Climate Change Conferences held in Bonn in June 2013 and in Warsaw in November 2013. Nota de la secretaría. MEPC 66/5. Londres.
- OMI (2013f). Comments to the approval at MEPC 65 of amendments to the effective date of the NO_x tier III standards. Presentado por Alemania, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos y Japón. MEPC 66/6/6. Londres.
- OMI (2013g). Sulphur monitoring programme for fuel oils for 2012. Nota de la secretaría. MEPC 65/4/9. Londres.
- OMI (2013h). Guidelines for the development of the Inventory of Hazardous Materials (IHM) threshold values and exemptions. Report of the Intersessional Correspondence Group on Ship Recycling. Presentado por los Estados Unidos. MEPC 66/3. Londres.
- OMI (2013i). Calculation of recycling capacity for meeting the entry into force conditions of the Hong Kong Convention. Nota de la secretaría. MEPC 66/INF.3. Londres.
- OMI (2013j). Consolidation of revised MEPC circulars related to port reception facilities. Nota de la secretaría. MEPC 66/10. Londres.
- OMI (2013k). Código de aplicación de los instrumentos de la OMI (Código III). A 28/Res.1070. Londres.
- OMI (2013l). Framework and procedures for the IMO member State audit scheme. A 28/Res.1067. Londres.
- OMI (2013m). An international model set of maritime rules for the use of force (RUF). Presentado por las Islas Marshall, CCI, ISO y el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico. MSC 92/INF.14. Londres.
- OMI (2014a). Informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 66º período de sesiones. MEPC 66/21. Londres.
- OMI (2014b). Report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency. MEPC 66/WP.7. Londres.
- OMI (2014c). Sulphur monitoring for 2013. Nota de la secretaría. MEPC 67/4. Londres.
- OMI (2014d). Clarification of item 2.2.1 of the supplement to the IAPP Certificate. Presentado por las Islas Marshall y la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación. MEPC 66/INF.35. Londres.
- OMI (2014e). Guidance on entry or re-entry of ships into exclusive operation within waters under the jurisdiction of a single Party. BWM.2/Circ.52. Londres.
- OMI (2014f). Methodology for information gathering and conduct of work of the GESAMP-BWWG. BWM.2/Circ.13/Rev.2. Londres.
- OMI (2014g). Consolidated guidance for port reception facility providers and users. MEPC.1/Circ.834. Londres.
- OMI (2014h). Report of the regional workshop on port reception facilities for Caribbean Region States. Presentado por los Estados Unidos. MEPC 66/INF.37. Londres.
- OMI (2014i). Transition from the voluntary IMO member State audit scheme to the IMO member State audit scheme. A 28/Res.1068. Londres.
- OMI (2014j). Draft mandatory Polar Code and amendments agreed in principle. IMO news issue 1. Londres.
- OMI (2014k). Directrices para la reducción del ruido subacuático causado por el transporte marítimo comercial, a fin de hacer frente a los efectos negativos sobre la vida marina. MEPC.1/Circ.833. Londres.
- OMI (2014l). Informe del Comité de Seguridad Marítima sobre su 93º período de sesiones. MSC 93/22. Londres.
- OMI (2014m). Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and other illicit activity in the Gulf of Guinea. Nota de la secretaría. MSC 93/16. Londres.
- OMI (2014n). Interim guidelines on measures relating to the welfare of seafarers and their families affected by piracy off the coast of Somalia. Presentado por Italia, República de Corea, Filipinas, Consejo Marítimo Internacional y del Báltico, CCI, ICMA, IFSMA, IMHA, Asociación Internacional de Propietarios de Barcos de Carga Sólida, INTERTANKO, Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, Nautical Institute y OCIMF. MSC 93/16/1. Londres.
- OMI (2014o). Piratería. Nota de la secretaría. LEG 101/5. Londres.
- OMI (2014p). Kampala Process. Legal training plan and workshop on a draft law for coastguard/maritime police. Nota de la secretaría. LEG 101/INF.2. Londres.
- OMI (2014q). Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 101º período de sesiones. LEG 101/12. Londres.

- OMI (2014r). Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo. MSC.1/Circ.1475. Londres.
- UNCTAD (2004). Container security: Major initiatives and related international developments. Informe de la secretaría de la UNCTAD. UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1. Disponible en http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20041_en.pdf (consultado el 24 de junio de 2014).
- UNCTAD (2005). *El Transporte Marítimo*, 2005. Publicación de las Naciones Unidas. N° de venta S.05.II.D.14. Nueva York y Ginebra. Disponible en <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1656> (consultado el 3 de octubre de 2014).
- UNCTAD (2006). *Manual de Facilitación del Comercio (parte I). National Facilitation Bodies: Lessons from Experience*. Publicación de las Naciones Unidas. UNCTAD/SDTE/TLB/2005/1. Nueva York y Ginebra.
- UNCTAD (2010a). *El Transporte Marítimo*, 2010. Publicación de las Naciones Unidas. N° de venta S.10.II.D.4. Nueva York y Ginebra. Disponible en http://unctad.org/en/Docs/rmt2010_en.pdf (consultado el 24 de junio de 2014).
- UNCTAD (2010b). *Transport Newsletter*. N° 45. Primer trimestre. UNCTAD/WEB/DTL/TLB/2010/1. Disponible en http://unctad.org/en/Docs/webdtltlb20101_en.pdf (consultado el 2 de octubre de 2014).
- UNCTAD (2011). *El Transporte Marítimo*, 2011. Publicación de las Naciones Unidas. N° de venta S.11.II.D.4. Nueva York y Ginebra. Disponible en http://unctad.org/en/Docs/rmt2011_en.pdf (consultado el 24 de junio de 2014).
- UNCTAD (2012a). *El Transporte Marítimo*, 2012. Publicación de las Naciones Unidas. UNCTAD/RMT/2012. Nueva York y Ginebra. Disponible en http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf (consultado el 24 de junio de 2014).
- UNCTAD (2012b). *Liability and Compensation for Ship-source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*. Publicación de las Naciones Unidas. UNCTAD/DTL/TLB/2011/4. Nueva York y Ginebra. Disponible en http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb20114_en.pdf (consultado el 30 de junio de 2014).
- UNCTAD (2013). *El Transporte Marítimo*, 2013. Publicación de las Naciones Unidas. N° de venta S.13.II.D.9. Nueva York y Ginebra. Disponible en http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013_en.pdf (consultado el 24 de junio de 2014).

NOTAS

- 17 El texto de la Convención se puede consultar en el documento OMI, 2007.
- 18 La Convención estuvo abierta a la firma del 19 de noviembre de 2007 hasta el 18 de noviembre de 2008 y después estuvo disponible para su ratificación, adhesión o aceptación.
- 19 Véase el comunicado de prensa de la OMI sobre el Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007. Disponible en <http://www.imo.org/OurWork/Legal/Pages/RemovalOfWrecks.aspx> (consultado el 24 de junio de 2014). Véase también el preámbulo de la Convención, que establece: "*Los Estados partes en la presente Convención, Conscientes* del hecho de que los restos de naufragio, de no procederse a su remoción, pueden constituir un riesgo para la navegación o para el medio marino, *Convencidos* de la necesidad de adoptar normas y procedimientos internacionales uniformes para asegurar la remoción pronta y eficaz de los restos de naufragio y el pago de una indemnización por los costos ocasionados, *Observando* que muchos restos de naufragio pueden encontrarse en el territorio de los Estados, incluido el mar territorial, *Reconociendo* las ventajas que pueden obtenerse gracias a la uniformidad de los regímenes jurídicos que rigen la responsabilidad por la remoción de restos de naufragio potencialmente peligrosos, *Teniendo presente* la importancia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, y del derecho internacional consuetudinario del mar y la consiguiente necesidad de implantar la presente Convención de conformidad con tales disposiciones, *Conviene...*".
- 20 Estas medidas pueden incluir los puertos o la pesca, el turismo, la salud y el bienestar de la población local, la conservación de la flora y la fauna marinas o no marinas, así como las infraestructuras situadas mar adentro o bajo el agua. Véanse los artículos 1 5) y 1 6) del Convenio.
- 21 Art. 2 3).
- 22 Art. 1 4).
- 23 Por ejemplo, las medidas de salvamento.
- 24 Art. 1 3).
- 25 Art. 5 1).
- 26 Art. 5 2).
- 27 Art. 1 10).
- 28 Art. 7.
- 29 Art. 8.
- 30 Art. 9 6) a).
- 31 Art. 9 7) y 8).
- 32 Art. 10.
- 33 Art. 10 2). Con respecto a los límites de la responsabilidad en virtud del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, de 1976, enmendado, véase UNCTAD, 2012a, pág. 96. Véase también <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-%28LLMC%29.aspx> (consultado el 30 de junio de 2014).
- 34 Entre otros convenios cabe citar, por ejemplo, los siguientes: el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, de 1969, en su forma enmendada; el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 1996, en su forma enmendada; el Convenio acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear, de 1960, en su forma enmendada; o la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 1963, en su forma enmendada.
- 35 Art. 11. Para mayor información sobre el Convenio sobre el combustible de los buques, de 2001, véase UNCTAD, 2012b, págs. 33 a 35.
- 36 Art. 12 10).

- 37 Definida como la zona económica exclusiva en el artículo 1 1) del Convenio.
- 38 Se puede consultar un resumen del contenido de las reglamentaciones en UNCTAD (2012a), págs. 97 y 98. Para un panorama general de los debates sobre los distintos tipos de medidas, véase UNCTAD, 2010a, págs. 118 y 119, y UNCTAD, 2011, págs. 114 a 116.
- 39 Para una información más detallada, véase *El Transporte Marítimo*, 2013, UNCTAD, 2013. Se debe tener en cuenta que la cuestión de las posibles medidas basadas en el mercado no se debatieron en el 66° período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC).
- 40 Como documento MEPC.1/Circ.795/Rev.1.
- 41 En la resolución se pide a la OMI que, por medio de sus diferentes programas, preste asistencia técnica a sus Estados miembros para hacer posible la cooperación en la transferencia de tecnologías de eficiencia energética a los países en desarrollo en particular, y siga prestando asistencia en la búsqueda de financiación para el fomento de la capacidad y el apoyo, en particular a los países en desarrollo que han solicitado la transferencia de tecnología. Se ofrece información sobre los debates de los delegados durante el 65° período de sesiones del MEPC en el anexo 5 de OMI, 2013a. Véase también UNCTAD, 2013, págs. 106 y 107.
- 42 Véase OMI, 2014a, pág. 27.
- 43 Para una información más detallada sobre las comunicaciones presentadas y el debate ulterior, véase OMI, 2014a, págs. 29 y 30.
- 44 El mandato del estudio actualizado sobre el GEI de 2014 figura en el anexo al documento OMI, 2013b.
- 45 El comité directivo fue posteriormente establecido por el Secretario General de la OMI el 12 de julio de 2013, mediante una circular (OMI, 2013c).
- 46 Se prevé que el informe del Tercer Estudio de la OMI sobre los GEI, de 2014, será examinado en el 67° período de sesiones del MEPC, en octubre de 2014.
- 47 El anexo VI del Convenio MARPOL entró en vigor el 19 de mayo de 2005 y al 30 de junio de 2014 había sido ratificado por 75 Estados que representaban aproximadamente el 94,77% del tonelaje mundial. El anexo VI abarca la contaminación atmosférica producida por los buques, en particular las emisiones de SO_x, NO_x y material orgánico.
- 48 Según se detalla en el documento OMI, 2013f.
- 49 Para un examen más detallado, véase OMI, 2014a, págs. 35 a 39.
- 50 Los límites del nivel III son casi el 70% inferiores a los del nivel II y, por tanto, requieren una nueva tecnología.
- 51 En caso de que en el estudio se llegue a una conclusión negativa, el límite máximo mundial deberá aplicarse a partir del 1 de enero de 2025.
- 52 Las dos primeras ECA de SO_x, las zonas del mar Báltico y del mar del Norte, se crearon en Europa y entraron en vigor en 2006 y 2007, respectivamente. La tercera zona creada fue la ECA de América del Norte, que entró en vigor el 1 de agosto de 2012. Además, en julio de 2011 se creó una cuarta ECA, la zona del mar Caribe de los Estados Unidos, que abarca determinadas aguas adyacentes a las costas de Puerto Rico (Estados Unidos) y las Islas Vírgenes de los Estados Unidos, que entrará en vigor el 1 de enero de 2014.
- 53 También denominados "scrubbers" (lavadores de gases de escape de SO_x).
- 54 Para más información, véase OMI, 2014a, págs. 15 y 16. Para consultar los debates sobre este tema en el 65° período de sesiones del MEPC, véase UNCTAD, 2013, págs. 112 y 113.
- 55 Para más información, véase OMI, 2014a, págs. 15 a 17.
- 56 Uno de esos sistemas de gestión del agua de lastre fue propuesto por Italia, y tres por el Japón.
- 57 Estos sistemas fueron propuestos por el Japón y Alemania. Muchos tipos de sistemas de agua de lastre recibieron la aprobación de la OMI en los últimos años. Algunos de ellos fueron más tarde retirados del mercado por falta de un funcionamiento ajustado a las normas después de su instalación en buques.
- 58 El Convenio BWM fue aprobado con los auspicios de la OMI en febrero de 2004, con el objeto de prevenir, minimizar y en última instancia eliminar los riesgos para el medio ambiente, la salud humana, los

bienes y los recursos, derivados de la transferencia de organismos acuáticos nocivos, trasladados de una región a otra por el agua de lastre de los buques. El Convenio entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que al menos 30 Estados cuyas flotas mercantes combinadas constituyan al menos el 35% de las TB del transporte marítimo mercante mundial, se hayan hecho parte en el Convenio. Al 31 de mayo de 2014, 40 Estados, con un tonelaje de transporte mercante total que representa el 30,25% del total mundial, lo habían ratificado.

59 Noruega.

60 La Asamblea de la OMI también adoptó resoluciones sobre el marco y los procedimientos para el Plan voluntario de auditoría para los Estados miembros de la OMI (OMI, 2013i) y sobre la transición del sistema voluntario al sistema obligatorio (OMI, 2014i).

61 Por ejemplo, el Comité de Seguridad Marítima, en su 93º período de sesiones, celebrado en mayo de 2014, finalizó el marco jurídico para la aplicación del sistema de auditoría obligatoria de la OMI, con la adopción de enmiendas a una serie de tratados relacionados con la seguridad en el mar, el uso obligatorio del «Código III» y la auditoría de las partes en esos tratados.

62 Cada uno de los capítulos del Código Polar establece objetivos y requisitos funcionales, con inclusión de los relativos a la estructura del buque; la estabilidad y la subdivisión; la estanquidad y la integridad de estanquidad; las instalaciones de maquinaria; la seguridad operacional; la protección contra incendios; aparatos y disposiciones para salvar vidas; seguridad de la navegación; comunicaciones; planificación de las travesías; dotación de personal y capacitación; prevención de la contaminación por hidrocarburos; prevención de la contaminación por sustancias líquidas nocivas procedentes de buques; prevención de la contaminación por las aguas residuales procedentes de los buques, y prevención de la contaminación causada por la descarga de basuras de los buques.

63 Para mayor información, véase OMI, 2014j.

64 Con inclusión del MSC y del Subcomité sobre el diseño y la construcción de buques.

65 Por motivos de espacio, las cuestiones relacionadas con la piratería no se abordarán aquí en profundidad, sino que serán objeto de otra publicación de la secretaría de la UNCTAD, que consta de dos partes, tituladas *Piratería marítima: Parte I: Panorama general de las tendencias, costos y repercusiones relacionadas con el comercio y Piratería marítima. Parte II: Panorama general del marco jurídico internacional y de la cooperación multilateral para luchar contra la piratería*, documentos UNCTAD/DTL/TLB/2013/1 y UNCTAD/DTL/TLB/2013/3, respectivamente.

66 En el documento OMA, 2012, figura una versión del SAFE actualizada en junio de 2012. Además, el Paquete SAFE (SAFE Package) que reúne todos los instrumentos y directrices de la OMA que facilitan su aplicación está disponible en http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx (consultado el 24 de junio de 2014).

67 Esas normas figuran en dos pilares. El pilar 1, acuerdos de redes entre aduanas, se basa en el modelo de la Iniciativa por la seguridad de los contenedores, que fue introducida en 2002 en los Estados Unidos. El pilar 2 toma como modelo el programa de la Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo (C-TPAT) introducido en 2001 en los Estados Unidos. Para una información más detallada sobre esta cuestión y un análisis de las principales características de la seguridad aduanera de la cadena de suministro, a saber, la información anticipada sobre la carga, la gestión de riesgos, la inspección de la carga y los Operadores Económicos Autorizados (OEA), véase el estudio de la OMA N° 18 “The customs supply chain security paradigm and 9/11: Ten years on and beyond September 2011”, disponible en www.wcoomd.org. Puede hallarse un resumen de los diversos programas de seguridad de los Estados Unidos, adoptados después del 11 de septiembre, en UNCTAD, 2004.

68 Véase OMA, 2012, preámbulo del Secretario General de la OMA.

69 Hasta marzo de 2014, 168 de los 179 miembros de la OMA habían expresado su intención de aplicar el Marco SAFE.

70 El concepto de los OEA del SAFE tiene su origen en el Convenio revisado de Kyoto, que contiene normas sobre las “personas autorizadas” y los programas nacionales.

- 71 Para mayor información sobre el concepto de reconocimiento mutuo en general, y sobre las directrices para concertar un acuerdo de reconocimiento mutuo, incluidas en el Paquete SAFE y el estudio de la OMA N° 18 sobre la cuestión, véase UNCTAD, 2012a, págs. 106 y 107.
- 72 El primer acuerdo de reconocimiento mutuo fue concertado entre los Estados Unidos y Nueva Zelandia en junio de 2007. Hasta marzo de 2014, se habían concluido 23 acuerdos de reconocimiento mutuo bilateral y otros 12 se estaban negociando entre China y la Unión Europea, China y el Japón, el Japón y Malasia, China y la República de Corea, Hong Kong (China) y Singapur, la India y la República de Corea, Israel y la República de Corea, Nueva Zelandia y Singapur, Noruega y Suiza, Singapur y los Estados Unidos, los Estados Unidos e Israel y los Estados Unidos y México.
- 73 Debido al hecho de que 28 países de la Unión Europea tienen un programa de OEA común y uniforme.
- 74 Según la información facilitada por la secretaría de la OMA. Para mayor información, véase OMA, 2014.
- 75 Este grupo de expertos fue establecido por el Grupo de Trabajo del SAFE, responsable de la gestión del SAFE, y asesora a los órganos de la OMA, según proceda, sobre toda la gama de cuestiones relacionadas con el Marco, con inclusión de los asuntos relativos a las enmiendas, el seguimiento de proyectos experimentales relacionados con el reconocimiento mutuo, la continuación del desarrollo y el seguimiento de la aplicación de la gestión integrada de fronteras (ventanilla única) y asuntos aduaneros conexos, y la aplicación del Programa Columbus. Para mayor información, véase OMA, 2013.
- 76 Reglamento (CEE) N° 648/2005 y sus disposiciones de aplicación.
- 77 Véase, en particular, UNCTAD, 2011, que ofrece un panorama general de los principales cambios que esta enmienda introdujo en el Código Aduanero, en las págs. 122 y 123.
- 78 Para mayor información, véase http://ec.europa.eu/ecip/security_amendment/index_es.htm (consultado el 24 de junio de 2014).
- 79 Según la información facilitada por la Dirección General de Fiscalidad y Unión Aduanera de la Comisión Europea, al 19 de mayo de 2014 se había presentado un total de 16.537 solicitudes de certificados de OEA y se había expedido un total de 14.287 certificados. El número total de solicitudes rechazadas hasta el 19 de mayo de 2014 era de 1.689 (el 10% de las solicitudes recibidas) y el número total de certificados revocados fue de 1.025 (el 7% de los certificados expedidos). El desglose por tipo de certificado expedido fue el siguiente: OEA-F 7.094 (50%); OEA-C 6.700 (47%), y OEA-S 493 (3%).
- 80 Sobre el cuestionario de autoevaluación, véase http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_es.pdf (consultado el 24 de junio de 2014). También están disponibles notas explicativas en http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_explanatory_es.pdf (consultado el 24 de junio de 2014).
- 81 La Unión Europea ya ha concertado acuerdos de reconocimiento mutuo con China, el Japón, Noruega, Suiza y los Estados Unidos. Están en curso negociaciones con el Canadá.
- 82 Según la Unión Europea, China es la mayor fuente de importaciones y también se ha convertido en uno de los mercados de exportación de mayor crecimiento para la Unión Europea. Actualmente, el comercio entre China y la Unión Europea es bastante superior a 1.000 millones de euros por día. En 2013, las exportaciones de la Unión Europea a China aumentaron un 2,9%, llegando a 148.100 millones de euros, mientras que la Unión Europea importó 279.900 millones de euros en mercancías en 2013. Los trámites aduaneros desempeñan una importante función en esta relación comercial y aseguran la circulación sin obstáculos de las mercancías, al mismo tiempo que protegen a los usuarios contra las amenazas a la seguridad y las mercancías peligrosas o ilegales. Véase Comisión Europea, 2014a.
- 83 En la misma fecha, se firmaron otras dos importantes iniciativas. La primera es un nuevo Marco estratégico para la cooperación aduanera entre la Unión Europea y China, centrado en esferas fundamentales para los próximos años, en particular la facilitación del comercio, la seguridad de la cadena de suministro y la lucha contra las falsificaciones y el tráfico ilícito. Una nueva e importante prioridad es un enfoque conjunto para hacer frente a los envíos ilegales de desechos, una esfera que suscita gran preocupación para ambas partes, y para apoyar los objetivos ecológicos importantes. La segunda iniciativa es un nuevo Plan de acción sobre derechos de propiedad intelectual suscrito entre la Unión Europea y China, que tiene

- por objeto mejorar la cooperación, la comunicación y la coordinación en la lucha contra el comercio de productos falsificados.
- 84 Comunicación conjunta de la Comisión Europea y la Alta Representante de la Unión Europea para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad al Parlamento Europeo y el Consejo.
- 85 Para mayor información, véase Comisión Europea, 2014b y 2014c.
- 86 Implementing recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007. Public Law 110-53, 3 de agosto de 2007. Para un análisis de las distintas disposiciones, véase UNCTAD, 2010b.
- 87 Véase la declaración del Departamento de Seguridad Nacional ante el Comité parlamentario sobre seguridad interna, Subcomité sobre fronteras y seguridad marítima, 7 de febrero de 2012, disponible en <http://homeland.house.gov/sites/homeland.house.gov/files/Testimony%20Heyman%2C%20Zunkunft%2C%20McAleenan.pdf> (consultado el 2 de octubre de 2014).
- 88 Los programas de seguridad de contenedores han avanzado, pero persiste la incertidumbre acerca del futuro del escaneo del 100%. Declaración de Stephen L. Caldwell, Director General de Seguridad Interior y Justicia, 7 de febrero de 2012, GAO-12-422T, disponible en www.gao.gov/products/GAO-12-422T (consultado el 2 de octubre de 2014). En el informe se afirma que persiste la incertidumbre sobre la forma en que el Departamento de Seguridad Interior y la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP) cumplirán el mandato del 100% de escaneo, dado que sigue sin haberse demostrado su viabilidad, a la vista de las dificultades que la CBP encontró cuando puso en marcha el proyecto piloto del escaneo al 100%. Para dar cumplida respuesta al mandato de la Ley de Puertos SAFE de poner en marcha un programa piloto para evaluar la viabilidad del escaneo al 100%, la CBP, el Departamento de Estado y el Departamento de Energía anunciaron, en diciembre de 2006, la creación de un programa piloto denominado Iniciativa de Fletes Seguros (SFI). Sin embargo, debido a las dificultades logísticas, tecnológicas y de otro tipo, los puertos que participaron no alcanzaron el 100% de escaneo y la CBP redujo a raíz de eso el alcance del programa piloto SFI, que pasó de seis a un puerto. En octubre de 2009, la GAO recomendó que la CBP realizara una evaluación para determinar si el 100% de escaneo era viable y, en caso afirmativo, la mejor manera para lograrlo, o en caso negativo, qué opciones alternativas habría.
- 89 Para el texto completo de la carta, véase www.brymar-consulting.com/wp-content/uploads/security/Scanning_deferral_120502.pdf (consultado el 2 de octubre de 2014).
- 90 Véase *Lloyd's List*, 2014.
- 91 Para un examen detallado del Código PBIP, véase UNCTAD, 2004. Véase también UNCTAD, 2005, págs. 84 a 88.
- 92 Celebrado del 18 al 23 de mayo de 2014.
- 93 Véase OMI, 2014l, págs. 21 y 22.
- 94 *Ibid.*, pág. 56.
- 95 Elaboradas por el Grupo de Trabajo 3 del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia.
- 96 Celebrado del 28 de abril al 2 de mayo de 2014.
- 97 Celebrada en noviembre de 2013.
- 98 Incluirá delegados del Gobierno de Somalia, Puntlandia, Galmudug y Somalilandia. Esto forma parte del Proceso de Kampala.
- 99 Véase OMI, 2014q, pág. 8.
- 100 Publicada en noviembre de 2012.
- 101 La lista de los órganos miembros reconocidos por el Foro de Acreditación Internacional figura en el sitio web del Foro, <http://www.iaf.nu> (consultado el 3 de octubre de 2014).
- 102 Para mayor información, véase OMI, 2014l, pág. 59. Véase también la declaración completa de la ISO (OMI, 2014l, anexo 32).
- 103 Documentos UNCTAD/DTL/TLB/2013/1 y UNCTAD/DTL/TLB/2013/3.
- 104 Para mayor información y para consultar el texto del informe, véase <http://unctad.org/ttl/legal> (consultado el 3 de octubre de 2014). Además, para una evaluación mundial y un análisis geoespacial de las actividades

- de piratería, véase Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones, *UNOSAT Global Report on Maritime Piracy – A Geospatial Analysis 1995–2013*, disponible en https://unosat.web.cern.ch/unosat/unitar/publications/UNITAR_UNOSAT_Piracy_1995-2013.pdf (consultado el 4 de octubre de 2014). En el informe se han identificado varias tendencias importantes relacionadas con la seguridad marítima, teniendo en cuenta estudios procedentes de distintas fuentes, tales como otros organismos de las Naciones Unidas, universidades, el sector de los seguros, empresas de transporte marítimo, la Comisión Europea y el Banco Mundial.
- 105 De conformidad con los convenios de la OMI: SOLAS, MARPOL y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar.
- 106 Norma A2.5.2 – Seguridad financiera, párr. 2.
- 107 *Ibid.*, párr. 4.
- 108 *Ibid.*, párr. 8.
- 109 *Ibid.*, párr. 3.
- 110 Después de la aprobación, las enmiendas se envían a los Estados que han ratificado el MLC, 2006, quienes cuentan con un período de dos años para expresar su desacuerdo. Después de este plazo, se considerará que las enmiendas han sido acordadas, a menos que se haya producido el desacuerdo del 40% o más de los Estados que representen no menos del 40% del tonelaje bruto de los buques de los países que habían ratificado el MLC, 2006. Para mayor información y consultar el texto del MLC, 2006, véase el sitio web de la OIT, www.ilo.org.
- 111 Las negociaciones tenían el propósito de aclarar y mejorar aspectos pertinentes de los artículos V, VIII y X del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, de 1994, con miras a agilizar aún más el movimiento, el despacho y la puesta en circulación de mercancías, incluidas las que están en tránsito (UNCTAD, 2006, pág. 18).
- 112 El Acuerdo aún tiene que ser ratificado por cada país miembro de la OMC y no entrará en vigor hasta que los dos tercios de los miembros de la OMC lo hayan aceptado.
- 113 El estudio de la UNCTAD, titulado “National Trade Facilitation Bodies in the World” (aún no publicado).
- 114 Disponible en <http://unctad.org/TFCcommittees> (consultado el 5 de octubre de 2014).



6



EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN LOS PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO

Los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) tienen un tamaño reducido, tanto en su superficie como en su población y su economía. El pequeño tamaño es un factor de vulnerabilidad por diversas razones. Muy a menudo entraña un pequeño mercado interno y una reducida base de recursos con escasas oportunidades de exportación, con una limitada producción agrícola, mineral o manufacturera, lo que lleva a que las importaciones representen una gran proporción del PIB. Los costos de transporte de los PEID son comparativamente elevados debido a que pequeños volúmenes comerciales tienen que recorrer rutas largas e indirectas para llegar a mercados lejanos. Por ser economías abiertas y pequeñas, los PEID también son vulnerables a las crisis económicas y financieras mundiales. Además, la mayoría de los PEID son vulnerables a los peligros naturales porque están ubicados desfavorablemente en relación con los sistemas meteorológicos mundiales y en zonas propensas a fenómenos meteorológicos intensos, incluidos los relacionados con los efectos previsibles del cambio climático.

En este capítulo se destacan algunos de los obstáculos a los que hacen frente los servicios de transporte que conectan a los PEID con los mercados mundiales, como los costos y los problemas de conectividad, así como los fenómenos meteorológicos perturbadores que afectan a la fiabilidad del transporte y a los servicios de logística.

En la última parte del capítulo se recogen las contribuciones formuladas por expertos en una reunión ad hoc celebrada recientemente y organizada por la UNCTAD. Entre ellas se incluyen nuevos enfoques para hacer frente a las dificultades específicas relacionadas con el comercio a que hacen frente los PEID y sugerencias sobre las perspectivas futuras, con algunas recomendaciones prácticas concretas. Las acciones propuestas y las medidas que revisten particular interés se agrupan en tres categorías principales relacionadas entre sí: los problemas de transporte y los relacionados con la logística del comercio de los PEID; los efectos del cambio climático y la adaptación para la infraestructura del transporte, y la financiación sostenible y los sistemas de transporte resistentes en los PEID.

A. INTRODUCCIÓN

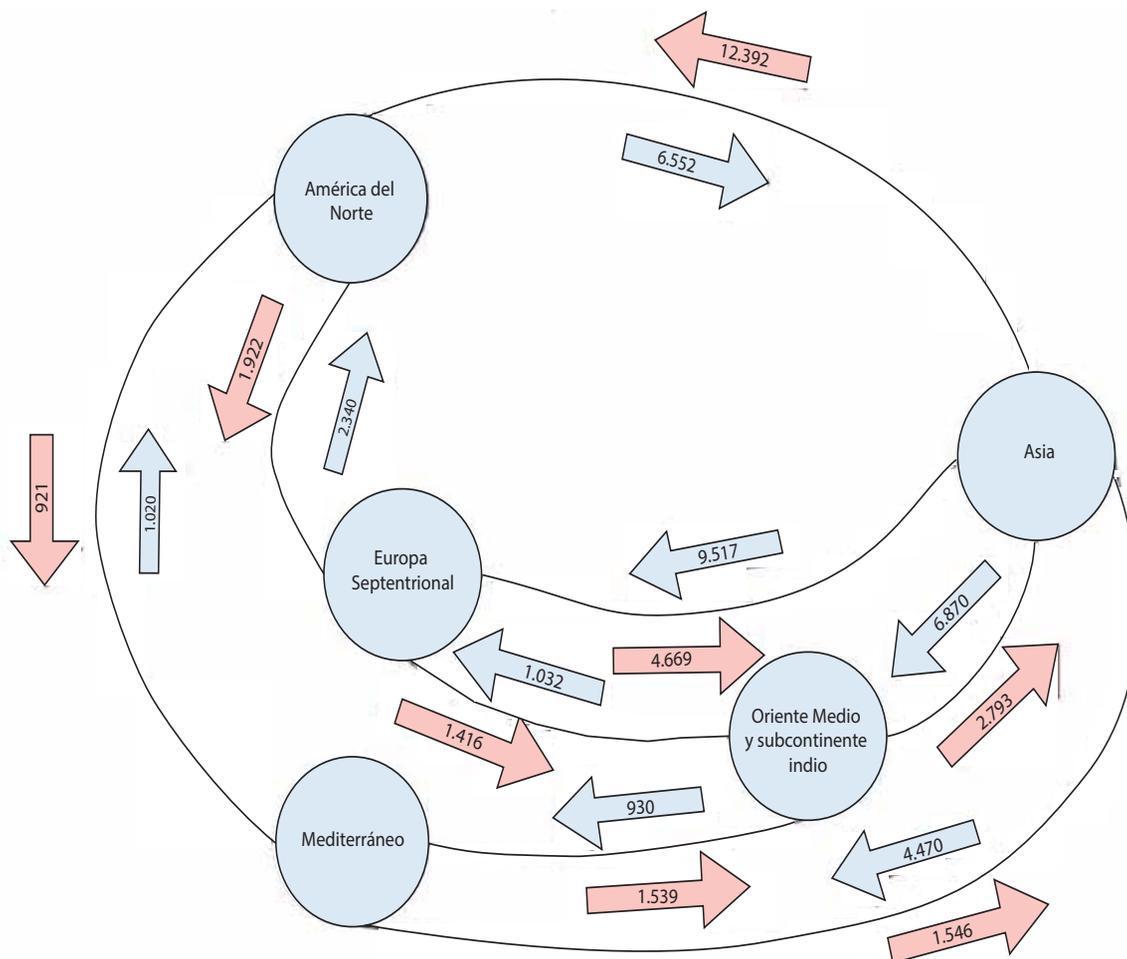
Los pequeños Estados insulares en desarrollo agrupan a un conjunto de países que difieren en muchos aspectos, en particular en lo relativo a su ubicación geográfica y sus respectivos niveles de desarrollo¹⁵. Tienen en común el ser pequeños en territorio y en población, estar rodeados por el mar, ser países en desarrollo y Estados independientes.

A pesar de algunas diferencias en el perfil, la estructura y las corrientes de su comercio, los PEID comparten una serie de características comunes desde la perspectiva del transporte internacional: la lejanía geográfica de sus principales asociados comerciales; sus limitados volúmenes de comercio; los desequilibrios comerciales derivados de una fuerte dependencia de las importaciones, y bajos volúmenes de

exportaciones, muy concentradas en unos pocos productos. Para muchos de ellos, la vastedad de sus aguas territoriales se añade a las dificultades y complejidades de sus sistemas de transporte nacional interinsular.

Por ser economías muy abiertas, la mayoría de los PEID son particularmente dependientes de su comercio exterior y están muy expuestos a las variaciones externas, con inclusión de las crisis financieras y económicas de nivel mundial o regional. Además, debido a su ubicación geográfica en zonas de fuertes fenómenos climáticos y sísmicos, muchos PEID se encuentran entre los territorios más vulnerables en lo que respecta a los peligros naturales y al previsible impacto del cambio climático. Tanto los riesgos económicos como los ambientales afectan considerablemente a sus sistemas de transporte en lo relativo a la fiabilidad y al elevado costo de las operaciones.

Gráfico 6.1. Corrientes interregionales de contenedores, 2011



Fuente: Containerisation International, varios números.

B. LEJANÍA DE LAS REDES MUNDIALES DE TRANSPORTE MARÍTIMO

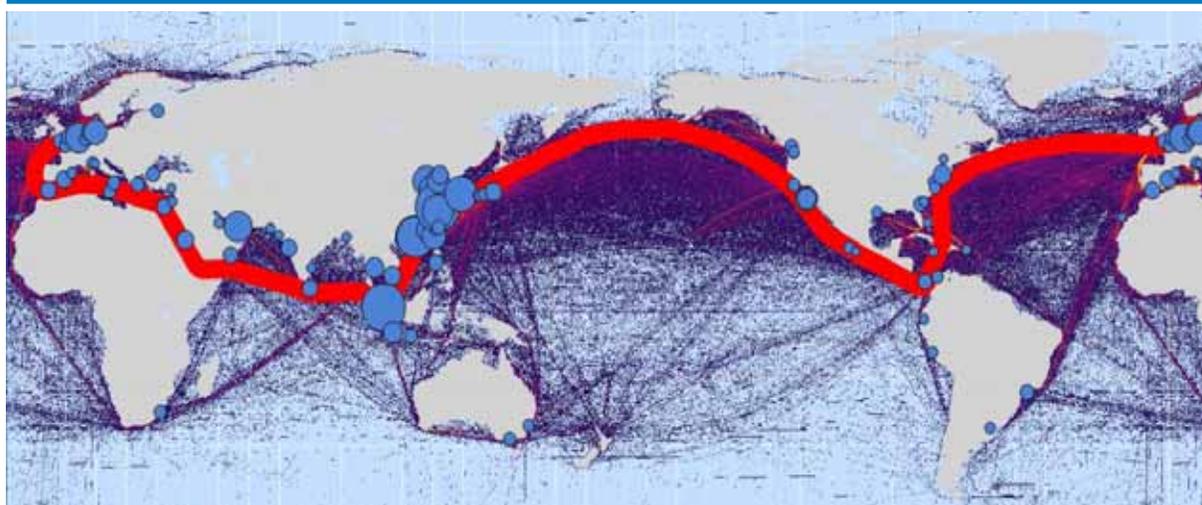
La lejanía de las principales rutas comerciales mundiales constituye una gran desventaja en lo relativo al costo y al tiempo para tener acceso a los mercados internacionales. Esparcidos en diferentes regiones, los PEID, agrupados en este contexto como países del Caribe, del océano Índico, del África Occidental y del Pacífico, están al margen de las principales rutas comerciales marítimas Este-Oeste. Estas rutas conectan las tres regiones económicas de Asia (el Lejano Oriente, Asia Occidental y Asia Meridional), Europa (la parte septentrional y la del Mediterráneo) y América del Norte (gráficos 6.1 y 6.2). Muchos PEID, aunque dependen en gran medida de las importaciones transportadas en contenedores, no están en condiciones de compartir los beneficios que se pueden generar a lo largo de una franja marítima o de un corredor por los que transcurre alrededor del 85% de las corrientes comerciales mundiales transportadas en contenedores exclusivamente en el hemisferio norte, y de las que están excluidos los países situados en el hemisferio sur.

El gráfico 6.2 muestra que en ningún momento la franja o corredor entra en el hemisferio sur, donde están situados muchos PEID; cuando atraviesa los océanos Pacífico y Atlántico llega a latitudes bastante septentrionales.

Si bien los PEID no están en el centro de estas pautas comerciales Este-Oeste, es esta misma franja de servicios de transporte marítimo lo que determina la conectividad del transporte marítimo y los costos para los PEID. De cierta manera pueden beneficiarse de las estrategias de los proveedores de servicios de contenedores, como los servicios de distribución radial, de interlínea y servicios de enlace, entre los que los servicios de distribución radial son los que prevalecen¹¹⁶. La estrategia de distribución radial, en particular, ha dado lugar a la aparición de varias regiones en las que los buques encargados de la distribución llevan contenedores hacia y desde puertos centrales de mayor tamaño. Las principales regiones comerciales incluyen el norte de Europa, el Mediterráneo, Asia Occidental y Meridional, Asia Sudoriental, Asia Central Oriental, Asia Nororiental y el Caribe.

La estrategia de enlace se utiliza más a menudo para conectar los servicios Este-Oeste de la franja con servicios Norte-Sur hacia África, Australia y América del Sur. Los principales puertos que realizan funciones de enlace son Algeciras, Tanger Med y Las Palmas, en el extremo oriental del Mediterráneo (hacia América del Sur y África Occidental y Meridional); Gioia Tauro (hacia las islas del océano Índico y Australia); Salalah (hacia África Oriental y Meridional y también hacia las islas del océano Índico); Singapur (hacia África, América del Sur, Australia y las islas del Pacífico); Hong Kong (China) y Kaohsiung (hacia Filipinas y las islas del Pacífico septentrional); Busan (hacia las

Gráfico 6.2. Principal ruta de navegación Este-Oeste y ubicación de los mayores puertos de contenedores



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos sobre el tráfico portuario de UNCTAD, *El Transporte Marítimo*, varios números, y un mapa obtenido de http://bioval.jrc.ec.europa.eu/products/gam/images/large/shipping_laness.png (consultado el 6 de octubre de 2014).

islas del Pacífico), y Manzanillo y Lázaro Cárdenas (México), Panamá (costas oriental y occidental), Kingston (Jamaica) y Freeport (Bahamas) (hacia América del Sur).

C. SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE LOS PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO

Cada grupo regional de los PEID tiene diferentes vínculos especiales con las principales corrientes de contenedores Este-Oeste. Los PEID del Caribe tienen una situación ventajosa por su ubicación en el punto de cruce entre las rutas Este-Oeste, mientras que los PEID del océano Pacífico y el océano Índico están situados fuera de la franja. En el océano Índico, Mauricio está en una posición relativamente mejor porque está situado en la encrucijada entre la ruta hacia Asia-África/América del Sur y la ruta Europa-Australia. Las islas del Pacífico están muy alejadas de la franja Este-Oeste. La isla de Cabo Verde, en África Occidental, está relativamente cerca de Las Palmas, un puerto de transbordo mundial, mientras que Santo Tomé y Príncipe está al margen de las rutas más frecuentadas.

En consecuencia, además de las diferencias económicas predominantes, las variaciones en su ubicación geográfica y la distancia relativa de las principales rutas Este-Oeste de transporte de contenedores se deberían tener en cuenta al abordar los problemas logísticos del transporte y el comercio de los PEID.

1. El Caribe

Como la franja Este-Oeste atraviesa el medio del Caribe, los PEID de la región gozan de una relativa ventaja geográfica. Además, la proximidad con los Estados Unidos significa que esos PEID pueden aprovechar las leyes de cabotaje de ese país, la inspección de los contenedores y los reglamentos de seguridad, así como la disponibilidad de sus puertos para aceptar portacontenedores Post-Panamax.

Los servicios hacia o a través del Caribe son prestados por operadores mundiales (CMA-CGM, Maersk y MSC) o sus nombres comerciales¹¹⁷, así como G6 Alliance (Hapag-Lloyd, NYK Line, OOCL, Hyundai Merchant Marine, APL y Mitsui O.S.K. Lines) o por sus miembros individualmente.

El carácter de puertos de transbordo y de enlace de Freeport-Bahamas, Kingston y Puerto España se refleja en el hecho de que tienen el mayor número de conexiones directas con países situados fuera de la región del Caribe. Por consiguiente, a menos que los contenedores provengan de Francia, Guyana, Jamaica, Surinam, Trinidad y Tabago, el Reino Unido o los Estados Unidos, o se dirijan a estos países, tendrán que ser transbordados en uno de esos puertos (y posiblemente en otros lugares, según lo requiera el tráfico comercial).

2. Islas del océano Índico

Aparte de las Maldivas, y aunque están fuera de las principales rutas mundiales Este-Oeste, los PEID del océano Índico¹¹⁸ están situados o próximos a diversas rutas Norte-Sur, entre ellas las siguientes: Europa a Australia; Asia Oriental a África Oriental; Asia Oriental a África del Sur; Asia Oriental a África Occidental y Asia Oriental a la costa este de América del Sur. Además, estas islas se encuentran en la intersección entre la ruta Norte-Sur que une África Meridional y África Oriental a Asia Occidental y Asia Meridional.

Los actuales servicios de transporte marítimo incluyen: a) los PEID del océano Índico que conectan con Asia septentrional, Asia Centrooriental y Asia Sudoriental; b) el Mediterráneo y Australia; c) servicios Norte-Sur entre África Meridional y Oriental (incluidas las islas del océano Índico) hacia Asia Occidental y Asia Meridional, y d) servicios de distribución entre los PEID y la zona del océano Índico.

3. Pacífico

Los PEID del Pacífico no están situados en la franja mundial Este-Oeste; se conectan, directa o indirectamente, por medio de los puertos mundiales de distribución o de enlace de Singapur, Hong Kong (China)/Kaohsiung y Busan. También son servidos, directa o indirectamente, desde o a través de Australia y Nueva Zelanda. Además, hay servicios desde la costa occidental de América del Norte a las islas del Pacífico septentrional, desde la costa oeste de América del Norte a Australia y un servicio de Nueva Zelanda que utiliza una isla del Pacífico meridional cuando se dirige hacia el sur, y un servicio desde el Pacífico septentrional hacia el oeste, en dirección a Australia, que utiliza una isla del Pacífico meridional cuando se dirige hacia el norte. No hay servicios directos entre países del PEID del Pacífico y Europa.

4. África Occidental

En África Occidental, Santo Tomé y Príncipe no está situada en la franja mundial Este-Oeste. Tampoco lo está Cabo Verde, aunque este país está mejor situado en relación con varios centros mundiales, en particular Las Palmas y Tanger Med (Marruecos).

Santo Tomé y Príncipe cuenta principalmente con servicios procedentes de Portugal, mientras que Cabo Verde cuenta con los servicios de Las Palmas y Tanger Med, y también de Portugal. Las conexiones de ambos países con el resto del mundo utilizan puertos de transbordo. En términos generales, Cabo Verde y Santo Tomé y Príncipe solo están conectados con algunos países de Europa y África Occidental. En ambos países, las conexiones africanas suelen ser con países vecinos del África continental. Por lo tanto, Cabo Verde está conectado con Gambia, Guinea, Guinea-Bissau, Mauritania, Marruecos, mientras que Santo Tomé y Príncipe está conectado con Angola, el Camerún, Guinea Ecuatorial, el Gabón y Nigeria.

En el caso de ambos países, buques procedentes de fuera del continente hacen escala en sus puertos antes de que los servicios de línea hagan escala en los puertos de otros países africanos y, en ambos casos, existen reducidos volúmenes de comercio con países vecinos, especialmente en el caso de Santo Tomé y Príncipe.

D. LOS COSTOS DEL TRANSPORTE EN LOS PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO

1. Datos sobre los costos del transporte internacional en los pequeños Estados insulares en desarrollo

En la práctica, la mayoría de los PEID pagan fletes más altos por el transporte de sus importaciones que la media mundial. En el gráfico 6.3 se ofrecen estimaciones de la UNCTAD correspondientes a un promedio de diez años de los gastos de algunos PEID en transporte internacional, como proporción del valor de sus importaciones (promedio 2004-2013). En promedio, los PEID pagaron un 2% más que en el promedio mundial del 8,1% durante ese período.

Los valores más altos se estimaron en el caso de Comoras (20,2%) seguidas de Seychelles (17,9%), las Islas Salomón (17,4%) y Granada (17%).

2. Factores determinantes de los gastos de flete de los pequeños Estados insulares en desarrollo

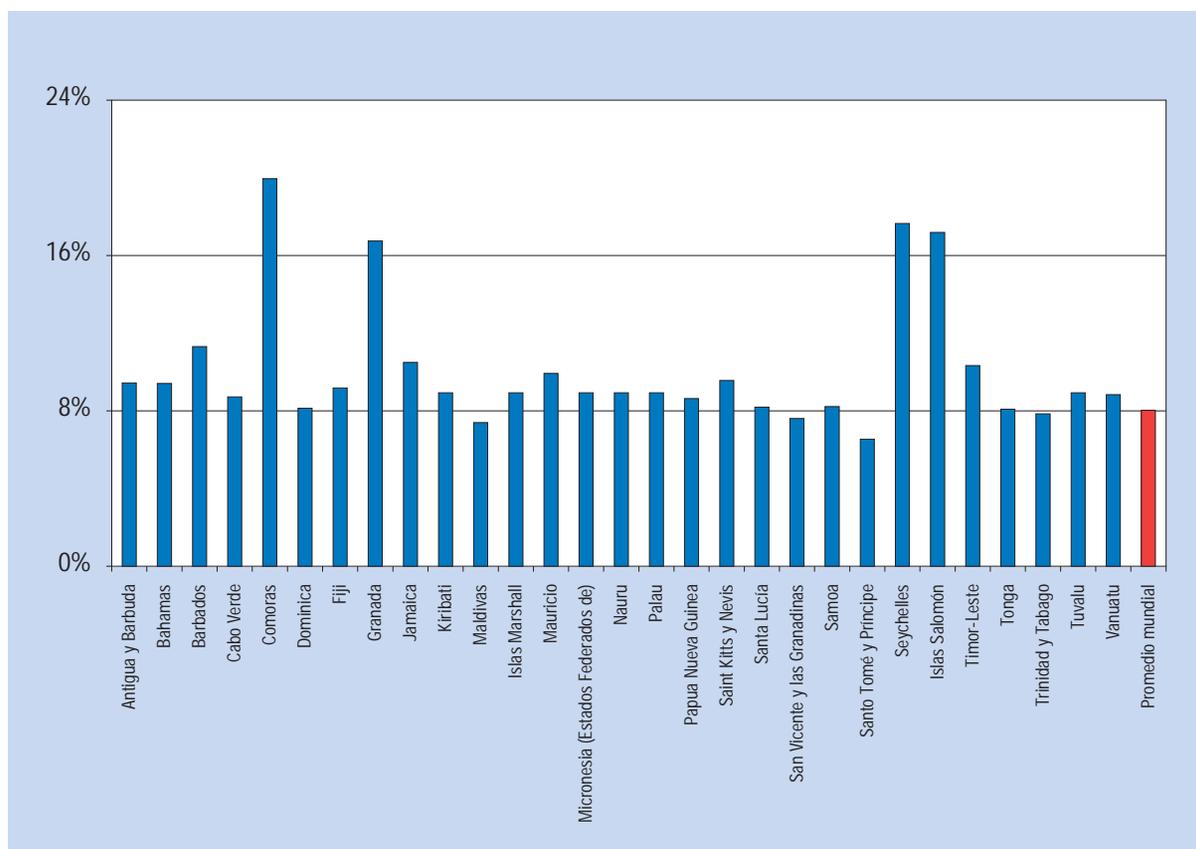
En la práctica, los factores determinantes de los costos del transporte internacional se pueden agrupar en seis categorías principales (UNCTAD, 2012; Micco y otros, 2003; Sourdin, 2012; UNCTAD, 2008), esto es, las economías de escala, los desequilibrios comerciales, el tipo y el valor de los productos comercializados, la distancia geográfica, el nivel de competencia entre los proveedores de servicios de transporte, y las características del mar y de los aeropuertos en lo que respecta a su infraestructura, funcionamiento y gestión. Estos diferentes factores están vinculados entre sí; por ejemplo, los bajos volúmenes del comercio pueden conducir a deseconomías de escala y al mismo tiempo reducir el nivel de competencia. Los efectos de cada factor determinante pueden variar a lo largo del tiempo; por ejemplo, si el precio del combustible aumenta, los efectos de la larga distancia sobre los costos de flete serán mayores.

En la siguiente sección se examina la situación de los PEID en lo tocante a estos factores determinantes sobre el transporte marítimo, que es el modo de transporte más corriente del comercio exterior de los PEID.

Economías de escala

El menor volumen del comercio lleva en la práctica a mayores gastos de flete. Los buques más pequeños son menos eficientes en combustible por unidad cargada, los puertos más pequeños tienen mayores gastos de funcionamiento por tonelada de carga, y las inversiones en infraestructura tardan más en amortizarse en los pequeños volúmenes comerciales. Algunos PEID han logrado convertirse en centros de transbordo atractivos. Los puertos de las Bahamas, Jamaica y Mauricio, por ejemplo, prestan servicios de transbordo a las líneas de portacontenedores. La concentración de carga hizo que fuera económicamente viable para los grandes buques portacontenedores el hacer escala en los puertos de esos países, siempre que los puertos invirtieran en el dragado y el equipo de manipulación de contenedores necesarios.

Gráfico 6.3. Los gastos en transporte internacional como porcentaje del valor de las importaciones, promedio 2004-2013



Fuente: Estimaciones de la UNCTAD.

Desequilibrios comerciales

Si los buques no están totalmente cargados en el tramo de exportación debido a que el país tiene un déficit en el comercio de mercancías, el importador de hecho también tendrá que pagar el viaje de vuelta del buque o el contenedor vacío. La mayoría de los PEID hacen frente a enormes desequilibrios comerciales y, por lo tanto, para la mayoría de ellos los fletes de las importaciones son más altos que los de las exportaciones.

Para reducir los desequilibrios, los comerciantes pueden tratar de ampliar la base de carga regional. El superávit de un país en un determinado producto puede combinarse con el déficit de otro país, de modo que, en promedio, el comercio con sus socios comerciales en el extranjero sea más equilibrado. La capacidad de exportación de piezas de repuesto y fletes de exportación más bajos para el comercio contenedorizado puede verse como una oportunidad

incluso para que la carga que no se suele transportar en contenedores se exporte mediante el transporte marítimo contenedorizado de línea.

La distancia

El estar situados fuera de las principales rutas marítimas y de los mercados de ultramar constituye un problema importante, en particular para los PEID del océano Índico y del Pacífico. Los PEID del Caribe están más cerca del mercado de América del Norte y se benefician de su relativa cercanía de las principales rutas marítimas Este-Oeste y Norte-Sur que utilizan el Canal de Panamá. Sin embargo, en general, si el costo del combustible aumenta y si las tendencias recientes en las redes de transporte marítimo de línea y de despliegue de flotas continúan, la desventaja geográfica de los PEID puede de hecho agravarse. La cercanía a los mercados podría constituir una opción mejor.

Competencia

A medida que el tamaño de los buques aumenta y las empresas y las redes de transporte marítimo incrementan su tamaño, las empresas navieras necesitan cada vez más carga para mantener un servicio viable desde el punto de vista comercial. Como se examinó en el capítulo 2 (véanse los gráficos 2.6 y 2.7), el promedio de la capacidad de carga de los contenedores por empresa o por servicio sigue aumentando. La apertura de mercados de cabotaje nacionales o regionales que hacen posible que las empresas navieras internacionales y regionales combinen el tráfico internacional y el nacional puede proporcionar a los cargadores opciones alternativas y frecuencias más altas. También puede ayudar a las empresas navieras a reducir el número de retornos vacíos. En la medida en que exista cierto nivel de competencia, algunos de estos ahorros se trasladarán a los clientes por medio de la reducción de los fletes.

Características de los puertos

Los costos del transporte marítimo dependen también de la eficiencia de los puertos de escala. Los puertos marítimos deben ser dragados para dar cabida a buques cada vez más grandes, y tener sus propias grúas para la manipulación de contenedores desde el buque hasta la costa, dado que en la actualidad se construyen cada vez menos buques que tengan sus propios aparejos (véase también el gráfico 2.3). Los largos tiempos de espera para los buques o la larga duración de los procedimientos de despacho aduanero también dan lugar en la práctica a un incremento de los fletes.

E. CONECTIVIDAD DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE LÍNEA

1. Datos sobre la conectividad del transporte marítimo en línea en los pequeños Estados insulares en desarrollo

La participación de un país en el comercio mundial también depende de su acceso efectivo a servicios de transporte frecuentes y fiables, es decir, de la conectividad de su transporte marítimo.

Observando el Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD (LSCI), se puede

observar que la mayoría de los PEID se cuentan entre las economías menos conectadas incluidas en el Índice (UNCTAD, 2014). Si se examinan más detalladamente los componentes en que se basa el LSCI (cuadro 6), se puede comprobar que prácticamente todos los PEID son atendidos por un número menor de empresas de transporte de contenedores, con menos servicios y con un número menor de buques más pequeños que el promedio mundial. En lo que respecta al tamaño de los buques, por ejemplo, varios PEID dan cabida a buques con menos de 1.000 TEU de capacidad de carga de contenedores, muy por debajo del promedio de 7.076 TEU del resto del mundo o de los buques de 18.270 TEU desplegados en las principales rutas Este-Oeste. Asimismo, más de la mitad de los PEID incluidos en el cuadro 6 son atendidos por menos de cinco compañías. Ese número tan pequeño de proveedores de servicios sugiere que puede existir un riesgo de mercados oligopolísticos (Wilmsmeier y Hoffmann, 2008). Además, es probable que las deseconomías de escala, sumadas a bajos niveles de competencia, se traducirá en un aumento de los gastos de flete (véase la sección B).

Para complementar los datos correspondientes a 2014 que figuran en el cuadro 6, los gráficos 6.4, 6.5 y 6.6 ilustran las tendencias del LSCI en los últimos años para determinados PEID y otras economías insulares del Caribe, el océano Índico y el Pacífico. Entre 2004 y 2014, el promedio mundial del LSCI aumentó un 50%, de 16,8 a 25 puntos de índice, mientras que el LSCI de los PEID se ha mantenido en gran medida estancado. Son excepciones aquellos países cuyos puertos han podido posicionarse como centros de transbordo mundiales o regionales, como las Bahamas, Jamaica y Mauricio. Estos tres países no solo tienen un LSCI superior al de sus vecinos, sino que también informan de un mayor crecimiento positivo, aproximadamente en consonancia con la tendencia mundial.

2. Factores determinantes de la conectividad del transporte marítimo de línea

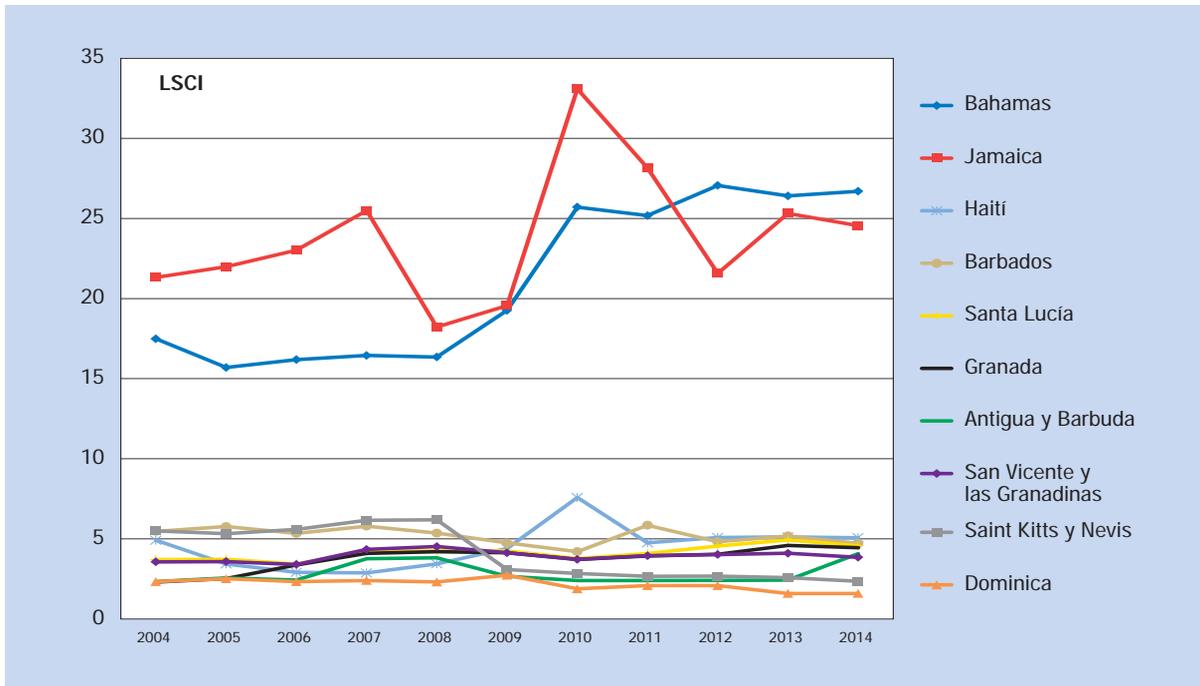
La posición de un país dentro de la red mundial de transporte de línea depende en gran medida de cuatro factores: su posición geográfica, la base de carga cautiva, las características de su puerto y el marco reglamentario del mercado del transporte marítimo de línea. Estos cuatro factores determinantes se examinarán brevemente en esta sección.

Cuadro 6. Despliegue de la flota de portacontenedores en algunos países insulares, mayo de 2014

País	Número de buques	Capacidad de carga en TEU	El buque más grande (en TEU)	Número de compañías	Número de servicios
Antigua y Barbuda	11	6 880	1 250	3	6
Aruba	7	8 676	2 008	4	7
Bahamas	44	271 936	9 178	4	10
Barbados	15	10 504	1 250	6	9
Bermudas	3	1 002	362	3	2
Cabo Verde	4	4 027	1 325	3	5
Comoras	11	16 219	2 210	3	16
Curaçao	9	13 229	2 546	6	11
Dominica	5	1 494	430	2	3
Fiji	23	42 993	2 758	8	18
Granada	10	6 182	1 284	5	6
Guam	15	24 804	2 781	4	8
Haití	16	13 582	1 296	7	11
Islandia	9	8 099	1 457	2	6
Islas Caimán	3	798	340	1	1
Islas Feroe	3	3 425	1 457	2	2
Islas Marshall	7	4 997	970	1	9
Islas Salomón	22	25 165	2 082	6	3
Jamaica	109	355 837	6 750	15	41
Kiribati	4	3 760	970	1	7
Maldivas	5	12 871	2 764	3	2
Mauricio	40	124 005	6 712	7	12
Micronesia (Estados Federados de)	3	1 237	418	1	1
Nueva Caledonia	26	48 917	2 758	7	24
Palau	3	1 237	418	1	1
Papua Nueva Guinea	29	34 646	2 546	8	21
Polinesia Francesa	19	45 779	3 820	8	17
República Dominicana	122	397 375	6 750	21	55
Saint Kitts y Nevis	5	2 864	660	3	3
Saint Lucía	14	10 188	1 284	5	7
Samoa	7	7 229	1 304	4	11
Samoa Americana	7	7 229	1 304	4	11
San Vicente y las Granadinas	9	4 988	1 122	4	6
Santo Tomé y Príncipe	5	6 757	2 169	2	2
Seychelles	10	21 723	2 764	3	8
Tonga	6	5 049	1 043	3	12
Trinidad y Tabago	52	110 424	5 089	13	25
Vanuatu	11	12 143	2 082	4	8
Promedio del resto del mundo	166	749 001	7 076	20	90

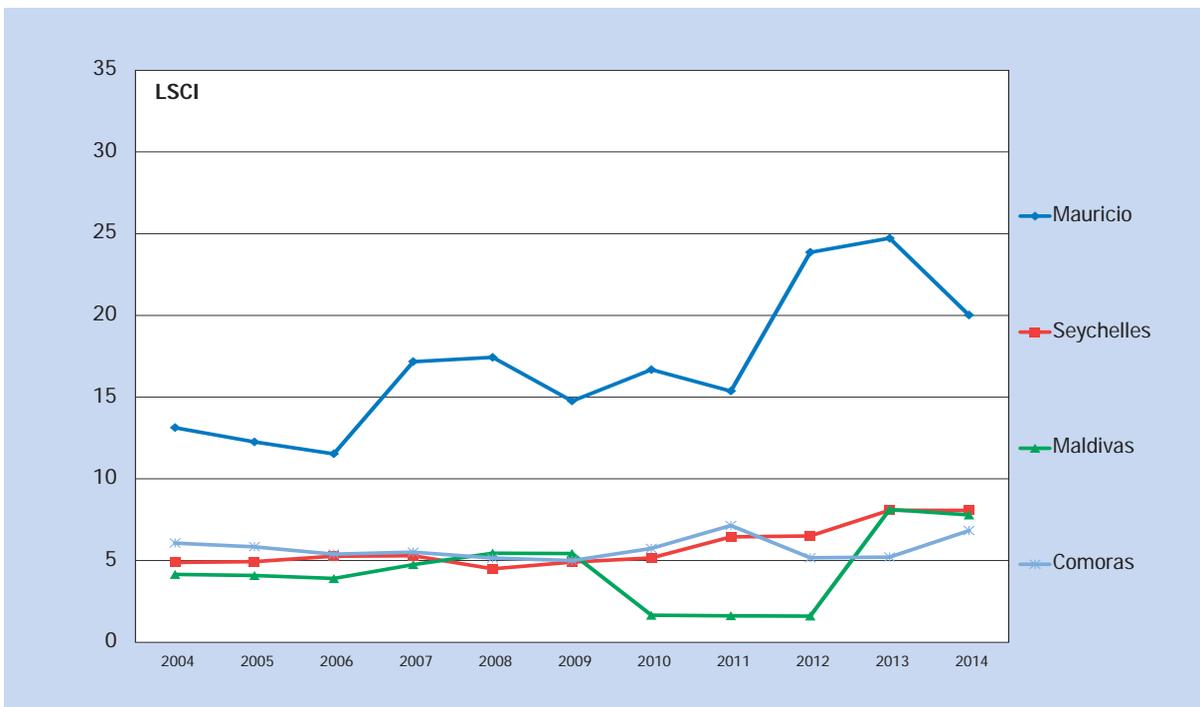
Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por Lloyd's List Intelligence.

Gráfico 6.4. Índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular, algunos PEID del Caribe, 2004-2014



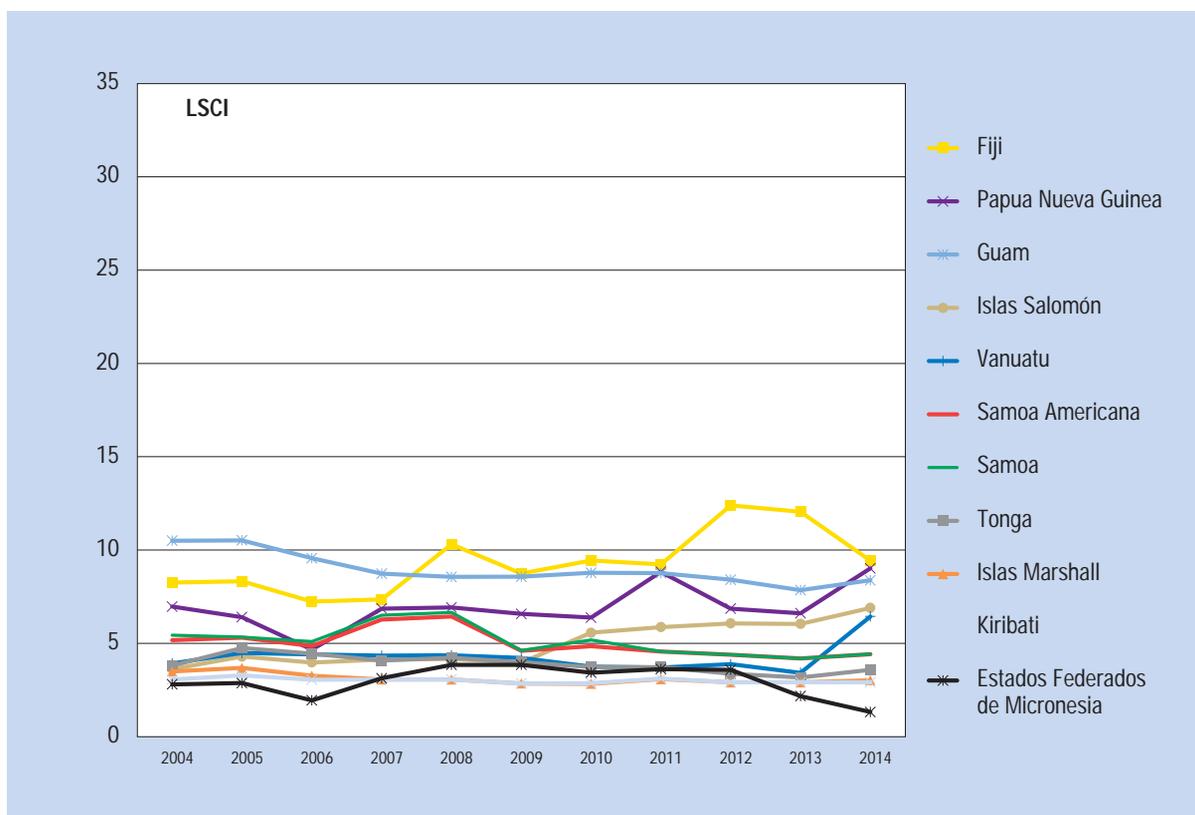
Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por Lloyd's List Intelligence. Véase <http://stats.unctad.org/lsci> (consultado el 6 de octubre de 2014) para todos los países incluidos en el LSCI.

Gráfico 6.5. Índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular, algunos PEID del océano Índico, 2004-2014



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por Lloyd's List Intelligence. Véase <http://stats.unctad.org/lsci> (consultado el 6 de octubre de 2014) para todos los países incluidos en el LSCI.

Gráfico 6.6. Índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular, algunos PEID y otras economías insulares del océano Pacífico, 2004-2014



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por Lloyd's List Intelligence. Véase <http://stats.unctad.org/lsci> (consultado el 6 de octubre de 2014) para todos los países incluidos en el LSCI.

Posición geográfica

El estar situado cerca de las principales rutas de transporte marítimo o de un importante país comercial hace más fácil que un puerto atraiga a empresas marítimas de línea y se convierta en un puerto de escala. Por ejemplo, las islas del Caribe están más cerca de las principales rutas Este-Oeste y Norte-Sur que la mayoría de los PEID del océano Índico o el Pacífico.

Características del puerto

Las compañías de transporte marítimo de línea estarán más dispuestas a conectar los puertos de un país a su red mundial de servicios marítimos en línea si pueden contar con infraestructuras modernas y operaciones eficientes. Esta cuestión también está estrechamente vinculada con los factores determinantes de los costos del transporte que se examinaron anteriormente. Si se considera que el puerto es costoso desde el punto de vista de la empresa naviera, esta

eludirá el puerto y no hará allí escala, o bien aumentará los fletes que cobra al cargador.

Mercados del transporte marítimo

Especialmente en el caso de los PEID que tienen varias islas y puertos, o de PEID vecinos en los que diferentes islas están cerca de puertos de un territorio adyacente, puede ser conveniente permitir que países extranjeros conecten esos puertos sin estar limitados por ninguna restricción del mercado. Nueva Zelanda es un ejemplo que ha demostrado tener éxito en la mejora de la conectividad mundial del país y la reducción de sus costos de flete marítimo. Al liberalizar la navegación de cabotaje entre el norte y el sur de la isla, las líneas de transporte marítimo internacional pueden combinar los servicios internacionales con los de cabotaje. Esto ha hecho que sea atractivo desplegar más buques o servicios más frecuentes que antes, cuando el comercio entre las islas estaba reservado a las empresas que enarbolaban el pabellón nacional.

F. REDUCCIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

Esencialmente, la situación geográfica y las características topológicas de los PEID son particularmente vulnerables a los impactos de los peligros naturales y del cambio climático. Entre estos elementos figuran los fuertes vientos; las precipitaciones intensas; los oleajes de tormenta y las mareas producidas por los huracanes, los ciclones y los tifones, y la ruptura de la superficie de la tierra, las fallas del terreno y los daños provocados por terremotos, erupciones volcánicas y *tsunamis*. Los pequeños Estados insulares en desarrollo también son vulnerables a los peligros de origen humano, como los derrames de petróleo en el mar.

A medio plazo, los PEID tendrán que hacer frente a los cambios de temperatura y de precipitaciones relacionados con el ciclo El Niño-Oscilación Austral. Esto no solo afectará a la región del Pacífico, sino que también tendrá influencia en la actividad de los huracanes en la región del Atlántico. A largo plazo, los PEID también estarán sometidos a aumentos de temperatura, precipitaciones más fuertes y elevaciones del nivel del mar asociadas con el cambio climático. Estos fenómenos causarán lesiones y pérdida de vidas humanas y animales, así como daños materiales y la pérdida de medios de subsistencia. En consecuencia, es menester adoptar medidas que impidan que los peligros se conviertan en un desastre. Si bien la reducción del riesgo de desastres incluye una serie de disciplinas (gestión de actividades en casos de desastre, mitigación y preparación), en la presente sección se examinará principalmente la mitigación de los efectos de los peligros y el cambio climático sobre la infraestructura del transporte.

1. Posible impacto de los peligros y el cambio climático sobre la infraestructura del transporte

Diversos tipos de circunstancias relacionadas con los fenómenos o la temperatura del viento y el agua, así como los fenómenos sísmicos, pueden tener efectos en la infraestructura y el funcionamiento de los servicios de transporte. Se describen brevemente a continuación.

El agua y el viento pueden provocar el aumento de las precipitaciones o fenómenos en el mar, como las mareas altas y las mareas de tormenta causadas por

ciclones tropicales y la elevación del nivel del mar. El aumento de las lluvias entraña inundaciones, desprendimientos de tierras y hundimiento del suelo, que ponen en peligro la integridad de las carreteras, los puentes y las pistas de aterrizaje de los aeropuertos. Los fenómenos que ocurren en el mar incluyen las inundaciones costeras, la erosión costera y los riesgos que el agua de mar supone para las infraestructuras. Estos hechos, a su vez, también inundan las carreteras, los puertos y los aeropuertos, erosionan la base de infraestructura y alteran el tráfico y el acceso.

Los fenómenos sísmicos, aparte de los tsunamis, pueden causar daños a la infraestructura del transporte, por ejemplo el resquebrajamiento de las carreteras, los puertos marítimos y el pavimento de los aeropuertos; daños a la infraestructura suspendida, incluidos los puentes, los viaductos, los muelles y sus apoyos, y daños a los edificios, las comunicaciones, los sistemas de gestión del tráfico, la electricidad y las instalaciones de almacenamiento de combustibles líquidos, principalmente en los puertos marítimos y los aeropuertos.

El aumento de las temperaturas y las sequías van asociados con cambios climáticos de mediano plazo (por ejemplo, el ciclo El Niño-Oscilación Austral) y de largo plazo. Los efectos inmediatos del aumento de la temperatura sobre la infraestructura del transporte incluyen el ablandamiento y la expansión del asfalto; la formación de surcos y baches; la migración del asfalto líquido; la exposición a la intemperie y la compresión axial del asfalto y las estructuras concretas causadas por el calor, y la presión sobre las juntas de dilatación, los puentes y las superficies pavimentadas debida a la dilatación térmica. El incremento de la temperatura y las sequías pueden cambiar los niveles de humedad del suelo, con lo que se pone en peligro la integridad de las carreteras. También dan lugar al aumento de los casos de incendios forestales que destruyen la estructura de las carreteras y reducen la visibilidad, entorpeciendo el tráfico y afectando a las rutas de acceso y de evacuación. El aumento de la sequía también puede desestabilizar laderas, causando desprendimientos de rocas y deslizamientos de tierra, así como el hundimiento del suelo.

2. Medidas para mitigar el impacto de los peligros y del cambio climático en la infraestructura del transporte

Como sucede en muchos otros países en desarrollo, los PEID a menudo carecen de políticas, o bien estas

son insuficientes, para hacer frente a los riesgos de los sistemas de transporte derivados de su exposición a peligros naturales. Además, los obstáculos que impiden la adaptación de los PEID incluyen los siguientes:

- Falta de recursos financieros para aplicar medidas de adaptación al cambio climático;
- Insuficiencia de la capacidad institucional, sistémica y a título individual en cuestiones relacionadas con el cambio climático;
- Insuficiencia de la concienciación pública acerca del cambio climático y sus posibles efectos sobre los ecosistemas y la economía;
- Insuficiencia de la capacitación y la transferencia de tecnología sobre las tecnologías de adaptación y mitigación.

3. Medidas a nivel nacional y regional

Hasta hace poco, los países han venido actuando en el marco de dos mandatos diferentes de las Naciones Unidas y de dos órganos diferentes de las Naciones Unidas en relación con la reducción del riesgo de desastres y la adaptación al cambio climático.

Las consecuencias de este régimen han sido que, por ejemplo en el Pacífico, en relación con la reducción del riesgo de desastres, se han aplicado el Marco de Acción para la Reducción y Gestión de los Riesgos de Desastre (2005-2015) junto con los planes nacionales de adaptación; en materia de adaptación al cambio climático han existido el Marco Regional Pacífico sobre el Cambio Climático, comunicaciones nacionales y planes de acción nacionales sobre adaptación.

En un estudio realizado por la Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, se reconoció la necesidad de integrar la reducción del riesgo de desastres y la adaptación al cambio climático; la justificación ofrecida era la siguiente:

- Se moderará la carga de la programación de asistencia para el desarrollo;
- Se reducirá al mínimo la duplicación de esfuerzos y las redundancias;
- Se reducirán posibles conflictos en la formulación de políticas;
- El uso de los recursos escasos será más eficiente;

- Habrá un reconocimiento cada vez mayor, especialmente a nivel comunitario, de que hay poca diferencia práctica entre ambas esferas.

De hecho, se habían emprendido algunas actividades proactivas, en particular la elaboración en Tonga, en 2010, de un Plan de acción nacional conjunto para la adaptación al cambio climático y la gestión del riesgo de desastres 2010-2015. Se han elaborado planes similares en las Islas Cook, las Islas Marshall y Tuvalu.

En otras regiones, los PEID también han venido trabajando en planes conjuntos. Por ejemplo, en el océano Índico, las Maldivas han redactado un Plan de acción nacional estratégico para la reducción del riesgo de desastres y la adaptación al cambio climático 2010-2020.

A este respecto, diez PEID han presentado programas de acción nacionales de adaptación. Aunque la mayoría de los proyectos se ocupan de cuestiones tales como los recursos hídricos, la pesca, la agricultura, la salud, la restauración de los arrecifes de coral y los sistemas de alerta temprana, algunos se refieren a la protección de los sistemas de infraestructura del transporte. El proyecto de Cabo Verde, dedicado a la protección y gestión integradas de las zonas costeras, observó que el 80% de la población se encontraba en la zona costera y que las "islas planas", como Sal, Boavista y Maio, eran las más vulnerables. Entre los beneficios del proyecto, se señaló la protección de la infraestructura turística (incluidos los aeropuertos). El proyecto de Kiribati, relativo a la mejora de las defensas costeras y de la carretera sobre el malecón, incluyó como objetivo prevenir que el avance de la erosión costera afecte a las infraestructuras públicas, como las carreteras, los aeródromos y los bienes públicos comunitarios, mediante la mejora de los malecones existentes.

El proyecto de las Maldivas, relativo a la protección costera del aeropuerto internacional de Male con el fin de reducir el riesgo de inundaciones provocadas por el mar y prever la elevación del nivel del mar, señaló que, debido a su baja altitud y a la proximidad con la costa, la infraestructura de los cinco principales aeropuertos es muy vulnerable a los daños causados por inundaciones graves relacionadas con el clima y al futuro cambio climático. Las actividades propuestas en el marco del proyecto fueron las siguientes: a) llevar a cabo detallados estudios técnicos y de ingeniería para la protección de las zonas costeras del aeropuerto internacional de

Male, teniendo en cuenta en particular la eficacia en función de los costos de las soluciones propuestas; b) elaborar una ingeniería detallada y el diseño de medidas de protección costera para el aeropuerto, y c) elaborar medidas de demostración de protección costera en una parte de la costa del aeropuerto internacional de Male.

El proyecto de Samoa, dedicado a aplicar planes de gestión de la infraestructura costera para distritos muy vulnerables, incluía la mejora de las carreteras, el alcantarillado y el desagüe como parte de sus actividades.

Las Islas Salomón elaboraron dos proyectos con componentes de infraestructura del transporte, que incluían la protección costera y el desarrollo de la infraestructura. Uno de los resultados del proyecto de protección costera fue la construcción y la adopción de medidas de defensa contra el cambio climático de carreteras costeras, puentes y otras obras de infraestructura clave, y los resultados del desarrollo de la infraestructura fueron los siguientes: a) la mejora de la seguridad operacional y la eficiencia del aeropuerto y sus instalaciones; b) la construcción de estructuras de protección en el puerto y las zonas costeras, y c) la creación de infraestructuras clave resistentes al cambio climático. Algunas de las actividades que se incluirían en el proyecto de infraestructura eran la adopción de criterios para el diseño del desarrollo del aeropuerto con una duración de 60 años; la construcción de malecones de protección, parapetos, drenajes, mamparas, pantallones y compuertas; la creación de sistemas de drenaje para la protección de los aeropuertos, y la replantación de la vegetación de la zona costera bañada por la marea.

También se han llevado a cabo diversas iniciativas a nivel regional, en particular el reconocimiento de la importancia de la adaptación al cambio climático y la reducción del riesgo de desastres en el sector del transporte. Las principales de estas iniciativas son el Programa de adaptación al cambio climático del Pacífico, el Centro para el Cambio Climático de la Comunidad del Caribe –que adoptó una serie de proyectos de adaptación– y el proyecto de la Comisión del Océano Índico denominado “Acclimate” (Adaptación al cambio climático) entre 2008 y 2012. Este último proyecto incluía una serie de estudios para mejorar la comprensión y la concienciación, y ha elaborado un “Documento marco para la estrategia regional de adaptación al cambio climático en los

países miembros de la Comisión del Océano Índico, 2012-2020”.

G. PERSPECTIVAS FUTURAS

Algunas cuestiones examinadas en este capítulo tendrán que ser necesariamente abordadas con carácter de urgencia por la comunidad internacional y los PEID. A fin de estudiar otros nuevos enfoques posibles, y en consonancia con su enfoque de formación de consenso, la UNCTAD organizó una reunión especial de expertos, celebrada en Ginebra el 11 de julio de 2014, en el periodo previo a la Tercera Conferencia Internacional sobre los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, de 2014 (Conferencia de Samoa). La reunión ofreció una oportunidad para centrar la atención internacional en el carácter único de las dificultades a que hacen frente los PEID en relación con el transporte (UNCTAD, 2014). Los expertos que participaron en la reunión fueron invitados a formular sugerencias sobre las perspectivas futuras y a proponer algunas recomendaciones prácticas concretas. Las acciones y medidas propuestas que son particularmente pertinentes pueden agruparse según se detalla a continuación.

1. Problemas relacionados con el transporte y la logística comercial que afectan a los PEID

El pequeño tamaño y la lejanía socavan el transporte y la logística comercial de los PEID. El desafío para los PEID consiste en evitar los altos costos de transporte que reducen las corrientes comerciales y disminuyen la conectividad general en materia de transporte. El transporte nacional interinsular es una cuestión importante para los PEID que están constituidos por islas dispersas en grandes distancias.

Es necesario promover investigaciones orientadas hacia el futuro con el fin de fomentar nuevas ideas para generar una logística portuaria y un marco de desarrollo que los PEID puedan utilizar. Los pequeños Estados insulares en desarrollo deberían tratar de obtener beneficios mediante la realización de operaciones en pequeña escala, haciendo uso de los recursos locales y atendiendo a las necesidades locales. Entre los ejemplos pertinentes cabe mencionar el desarrollo de mercados especializados, la creación de asociaciones con los comerciantes y el dedicar

especial atención a las esferas en las que los PEID dominen los procesos y en las que se disponga de recursos locales.

2. Los efectos del cambio climático y la adaptación para la infraestructura del transporte

El aumento de las temperaturas del aire y los océanos, el incremento del nivel del mar y las mareas y el aumento de la velocidad del viento constituyen algunos de los principales factores de riesgo climático para los PEID. Es importante una mejor comprensión de los problemas que plantea el cambio climático en sus dos dimensiones, esto es, la mitigación y la adaptación. La necesidad de adaptarse a los inevitables efectos del cambio climático sobre el transporte, en particular para las infraestructuras de los puertos y los aeropuertos, constituyen una preocupación para todos los países.

Los pequeños Estados insulares en desarrollo tienen el riesgo de desastres más alto de todo el mundo. El fomento de la capacidad de resistencia en los puertos y los aeropuertos mediante la adopción de medidas de adaptación es una necesidad para los PEID, habida cuenta de su gran dependencia de esas instalaciones. Entre las posibles estrategias de adaptación de los PEID figuran la ingeniería, los avances tecnológicos, la planificación y el desarrollo, los sistemas de gestión y los planes de seguros. La gestión del riesgo debe convertirse en un elemento central de las políticas gubernamentales y es probable que una mayor inversión en la reducción del riesgo de desastres y la adaptación al cambio climático pueda generar mayores beneficios en los PEID que en cualquier otro grupo de países. Las estrategias relativas al riesgo deben basarse en una información fidedigna y exacta.

3. La financiación de sistemas de transporte sostenibles y resistentes

En el caso de los PEID que no son países menos adelantados, el acceso a préstamos en condiciones favorables se ve a menudo limitado y el costo de la inversión directa en infraestructura puede resultar prohibitivo. Se necesitan nuevos mecanismos mediante la creación de servicios mixtos que incrementen la financiación mediante el aprovechamiento de otras fuentes con el objeto de cerrar la brecha financiera actual. Esos servicios mixtos se crearon en las regiones del Caribe y del Pacífico del Grupo de Estados de África, el Caribe y el Pacífico. Estos servicios ayudan a mejorar la sostenibilidad de los proyectos, habida cuenta de la disciplina financiera asociada a ellos, y el hecho de que los países que presentan los proyectos para obtener financiación están implicados en esos proyectos.

Los servicios mixtos también proporcionan una corriente de recursos para apoyar la mitigación y la adaptación al cambio climático. Los recursos financieros para el desarrollo de infraestructuras incluyen, en parte, la financiación climática, pero lo más importante son los recursos nacionales y algunos elementos de financiación innovadores. Es menester crear la disposición necesaria para recibir la financiación climática (por ejemplo, desarrollar las aptitudes relacionadas con la identificación de fondos eficaces para los PEID); fortalecer la planificación nacional y las políticas públicas y los sistemas financieros para la respuesta ante el clima (por ejemplo, instrumentos de evaluación de la financiación relacionada con el cambio climático). Los pequeños Estados insulares en desarrollo necesitan utilizar los recursos no explotados y desarrollar enfoques prácticos sobre mecanismos de financiación innovadores.

Estas y otras medidas promovidas por la Conferencia de Samoa deberían contribuir a mejorar la forma de abordar los múltiples problemas que enfrentan los PEID en el transporte marítimo de su comercio.

REFERENCIAS

- Micco A., Pizzolitto G.V., Sánchez R. J., Hoffmann J., Sgut M. y Wilmsmeier G. (2003). Port efficiency and international trade: Port efficiency as a determinant of maritime transport costs. *Maritime Economics & Logistics*. 5(2):199 a 218.
- Sourdin P. (2012). Trade Facilitation. Edward Elgar Publishers. Northampton, Massachusetts.
- UNCTAD (2008). The modal split of international goods transport. En: Transport Newsletter. N° 38. Cuarto trimestre de 2007/Primer trimestre de 2008. UNCTAD/SDTE/TLB/MISC/2008/1. Disponible en http://unctad.org/en/Docs/sdtetlbmisc20081_en.pdf (consultado el 6 de octubre de 2014).
- UNCTAD (2012). *El Transporte Marítimo*, 2012. Publicación de las Naciones Unidas. N° de venta. S.12.II.D.17. Nueva York y Ginebra.
- UNCTAD (2014). Ad hoc expert meeting on Addressing the Transport and Trade Logistics Challenges of the Small Island Developing States: Samoa Conference and Beyond. Véase <http://unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=586> (consultado el 6 de octubre de 2014).
- UNCTADstat (2014). Liner Shipping Connectivity Index, annual, 2004–2013. Véase <http://unctadstat.unctad.org/TableView/tableView.aspx?ReportId=92> (consultado el 6 de octubre de 2014).
- Wilmsmeier G. y Hoffmann J. (2008). Liner shipping connectivity and port infrastructure as determinants of freight rates in the Caribbean. *Maritime Economics & Logistics*. 10(1–2):130 a 151.

NOTAS

- ¹¹⁵ La lista de los países que, según la UNCTAD, reúnen las condiciones para la designación como PEID son los siguientes: en la región del Caribe: Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Dominica, Granada, Jamaica, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas y Trinidad y Tabago; en la región del océano Índico: Comoras, Maldivas, Mauricio y Seychelles; en África Occidental: Cabo Verde y Santo Tomé y Príncipe; en la región del Pacífico: Fiji, Kiribati, Islas Marshall, Estados Federados de Micronesia, Nauru, Palau, Papua Nueva Guinea, Samoa, Islas Salomón, Timor-Leste, Tonga, Tuvalu y Vanuatu.
- ¹¹⁶ La distribución radial es la transferencia entre grandes buques de líneas principales y pequeños buques de distribución. Los servicios interlínea son la transferencia entre dos servicios principales que abarcan un conjunto de puertos diferentes de la misma gama. Los servicios de enlace realizan transferencias entre dos servicios principales diferentes para la continuación del trayecto.
- ¹¹⁷ Los nombres comerciales de los distintos operadores mundiales se indican entre paréntesis: CMA-CGM (Delmas, ANL, US Lines, Feeder Associate System, Cagema, MacAndrews, Cheng Lie Navigation Co. y CoMaNav), Maersk Line (Safmarine, MCC-Transport, Seago Line y Mercosul Line), MSC (WEC Lines).
- ¹¹⁸ Entre las islas del océano Índico enumeradas en la lista de la UNCTAD figuran las Comoras (Faboni, Moroni y Mutsamuda), Maldivas (Male), Mauricio (Port Louis) y Seychelles (Port Victoria).

CUESTIONARIO

El transporte marítimo

Con el fin de mejorar la calidad y la pertinencia de *El Transporte Marítimo*, la secretaría de la UNCTAD le agradecería que nos diera a conocer sus opiniones sobre la presente publicación. Le rogamos que cumplimente el siguiente cuestionario y lo remita a:

Readership Survey
División de Tecnología y Logística
UNCTAD
Palacio de las Naciones, Oficina E.7044
CH-1211 Genève 10, Suiza
Fax: +41 22 917 0050
Correo electrónico: rmt@unctad.org

Muchas gracias por su amable cooperación.

1. ¿Cómo evaluaría usted esta publicación?

	Excelente	Buena	Suficiente	Insuficiente
Presentación y redacción	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cobertura de temas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Calidad del análisis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Calidad general	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. ¿Cuáles son en su opinión los puntos fuertes de esta publicación?

3. ¿Cuáles son en su opinión los puntos débiles de esta publicación?

4. ¿Para qué fines utiliza principalmente esta publicación?

Análisis e investigación	<input type="checkbox"/>	Educación y capacitación	<input type="checkbox"/>
Formulación y gestión de políticas	<input type="checkbox"/>	Otros fines (<i>sírvase precisar</i>)	

5. ¿Con cuántas personas comparte o a cuántas personas transmite *El Transporte Marítimo*?

Menos de 10 Entre 10 y 20 Más de 20

6. ¿Cuál de las esferas siguientes describe mejor su ámbito de trabajo?

- | | | | |
|--------------------------------|--------------------------|---|--------------------------|
| Administración pública | <input type="checkbox"/> | Empresa pública | <input type="checkbox"/> |
| Organización no gubernamental | <input type="checkbox"/> | Institución académica o de investigación | <input type="checkbox"/> |
| Organización internacional | <input type="checkbox"/> | Medios de comunicación | <input type="checkbox"/> |
| Institución de empresa privada | <input type="checkbox"/> | Otros ámbitos (<i>sírvase precisar</i>) | <input type="checkbox"/> |
-
-

7. Información personal

Nombre (opcional): _____

Correo electrónico (opcional): _____

País del que es residente: _____

8. ¿Desea formular algún otro comentario?

CÓMO OBTENER ESTA PUBLICACIÓN

Las publicaciones que están en venta pueden adquirirse de los distribuidores de publicaciones de las Naciones Unidas en todo el mundo.

También puede escribirse a:

United Nations Publications Sales and Marketing Office
300 East 42nd Street, 9th Floor, IN-919J
New York, New York 10017
Estados Unidos de América

Tel: +1 212 963 8302

Fax: +1 212 963 3489

Correo electrónico: publications@un.org

<https://unp.un.org/>