



Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Distr. general
5 de abril de 2013
Español
Original: inglés

Junta de Comercio y Desarrollo

Comisión de Comercio y Desarrollo

Quinto período de sesiones

Ginebra, 17 a 21 de junio de 2013

Tema 5 del programa provisional

Principales tendencias del transporte internacional e implicaciones para el desarrollo

Acontecimientos y tendencias recientes en el transporte marítimo internacional que afectan al comercio de los países en desarrollo

Nota de la secretaría de la UNCTAD

Resumen

En la actualidad, varias tendencias están remodelando el transporte marítimo internacional y el comercio. Al modificar los costos, los precios, las estructuras logísticas, las cadenas de suministro y las ventajas comparativas, estas tendencias también están definiendo la competitividad comercial de los países y el nivel de integración en las redes mundiales de transporte y de comercio.

Dos tendencias generales están surgiendo como especialmente importantes, sobre todo para los países en desarrollo. En primer lugar, los países en desarrollo, en los últimos años, han fomentado cada vez más el crecimiento económico mundial, el comercio de mercancías y la demanda de servicios de transporte marítimo. En segundo lugar, una mayor especialización en la oferta de servicios de transporte marítimo ha cobrado impulso a medida que los países en desarrollo siguen ganando una mayor cuota de mercado en el sector.

Reflejando estas tendencias y el creciente aumento de la demanda y la oferta, así como la ampliación del comercio de productos manufacturados, partes y componentes, la conectividad del transporte marítimo de línea se caracteriza por el aumento de los buques portacontenedores y una reducción del número de empresas navieras por país. Si bien esta tendencia podría beneficiar a los cargadores y reducir los gastos de flete, también podrían expulsar del mercado a las empresas más pequeñas y dar lugar a una estructura de mercado oligopólica que puede aumentar los costos. Otra tendencia que podría modificar las reglas de juego se relaciona con el hecho de que los imperativos de sostenibilidad y las preocupaciones acerca del cambio climático ocupen el lugar central del programa político mundial.

Estos factores ya han estado configurando las políticas y estrategias de transporte del futuro. Para los países en desarrollo, la utilización de sistemas de transporte de mercancías sostenibles será fundamental para reducir la alta dependencia del petróleo, reducir al mínimo los altos costos de transporte, limitar la degradación ambiental y pasar a una senda de desarrollo sostenible con bajas emisiones de carbono. La incorporación de criterios de sostenibilidad en la planificación, el diseño y la puesta en práctica del transporte de mercancías también ayudará a abordar los persistentes problemas planteados por el déficit de infraestructura de transporte de mercancías y la existencia de servicios de transporte inadecuados que a menudo dificultan la integración efectiva en las redes de transporte y de comercio mundiales.

Índice

	<i>Página</i>
Introducción	4
I. Los factores de la demanda y el comercio marítimo internacional	5
II. La oferta y la participación de los países en desarrollo en el transporte marítimo.....	7
III. Conectividad del transporte marítimo de línea	10
A. El Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD.....	11
B. La sostenibilidad en el transporte marítimo: el vínculo entre la energía y el medio ambiente; cuestiones de política y de financiación.....	13
C. Evolución reglamentaria reciente	17
IV. Observaciones finales	19

Introducción¹

1. El presente informe, que se basa principalmente en la publicación de la UNCTAD *El transporte marítimo en 2012*, analiza cuatro aspectos diferentes, pero relacionados entre sí, del transporte del comercio mundial: las tendencias observadas en la demanda de servicios de transporte marítimo; la participación de los diferentes países marítimos en varios sectores especializados; las pautas recientes detectadas en la oferta de servicios de transporte marítimo, y las cuestiones y los recientes acontecimientos relativos al ámbito de la sostenibilidad del transporte marítimo.

2. A lo largo de los años, una serie de acontecimientos se han combinado para definir el transporte marítimo y configurar las pautas del comercio marítimo internacional. Estas tendencias, que incluyen, entre otras, el uso de contenedores y la liberalización del comercio y la desregulación, una mayor participación del sector privado en el transporte y transformaciones políticas y geopolíticas, se han intensificado especialmente en los últimos años. Esto incluye una mayor globalización de las actividades manufactureras, una ampliación de las cadenas de suministro, el aumento del comercio intraempresarial y del comercio de bienes intermedios, así como la ampliación de los flujos intrarregionales.

3. La evolución del transporte marítimo también ha seguido las tendencias plasmadas por la emergencia de nuevos agentes importantes en diferentes sectores, especialmente en los países en desarrollo. La identificación de los principales factores de la ventaja comparativa o competitiva de un país en una determinada actividad portuaria o relacionada con el transporte marítimo puede brindar interesantes oportunidades de crecimiento para los países en desarrollo.

4. Un importante componente de la competitividad comercial de un país reside en su capacidad de conectarse con los asociados comerciales en todo el mundo. Esa capacidad, denominada conectividad en el ámbito del transporte, se puede medir por la capacidad de oferta de servicios regulares de navegación puesta a disposición de determinados mercados. El análisis de los datos relativos a la capacidad desplegada por los servicios de transporte marítimo a lo largo de determinadas rutas del comercio mundial permite medir la capacidad actual y las perspectivas de un país para comerciar con sus socios a través de los océanos.

5. En la actualidad, los efectos de los trastornos ocurridos en 2009 en el ciclo comercial se siguen sintiendo, al mismo tiempo que se observa un cambio creciente de la influencia económica mundial hacia las regiones en desarrollo. Las preocupaciones ambientales y los imperativos de sostenibilidad están cobrando cada vez más impulso, y el cambio climático en particular y su relación con el sector de la energía aparecen como tendencias que pueden cambiar las reglas de juego.

6. Debido a su alta dependencia del petróleo para la propulsión y a los efectos de la combustión del petróleo sobre el medio ambiente y el clima, el transporte de mercancías en su conjunto, incluido el transporte marítimo, está sometido a presiones para adoptar modalidades más ecológicas, de menos emisiones de carbón y más favorables al medio ambiente. No obstante, este cambio implica repercusiones financieras. Será necesario elaborar una combinación de instrumentos normativos y financieros a fin de reorientar y aprovechar las inversiones para pautas de transporte más sostenibles.

7. Se han adoptado o se están examinando diversas medidas reglamentarias para apoyar un transporte marítimo sostenible. Cabe mencionar especialmente dos acontecimientos recientes relacionados con dos instrumentos jurídicos internacionales que tienen repercusiones sobre la sostenibilidad social y ambiental del transporte marítimo.

¹ Este documento se basa principalmente en *El transporte marítimo en 2012*.

8. El presente documento consta de cuatro capítulos: una visión general de las tendencias del transporte marítimo mundial, prestando especial atención a los acontecimientos que afectan a la demanda (comercio marítimo); un examen similar de la oferta (flotas, industrias marítimas y conectividad del transporte marítimo de línea); un análisis del vínculo entre el transporte, la energía, el medio ambiente y el cambio climático y la reciente evolución de la reglamentación pertinente, y, por último, algunas conclusiones que se exponen en el capítulo IV.

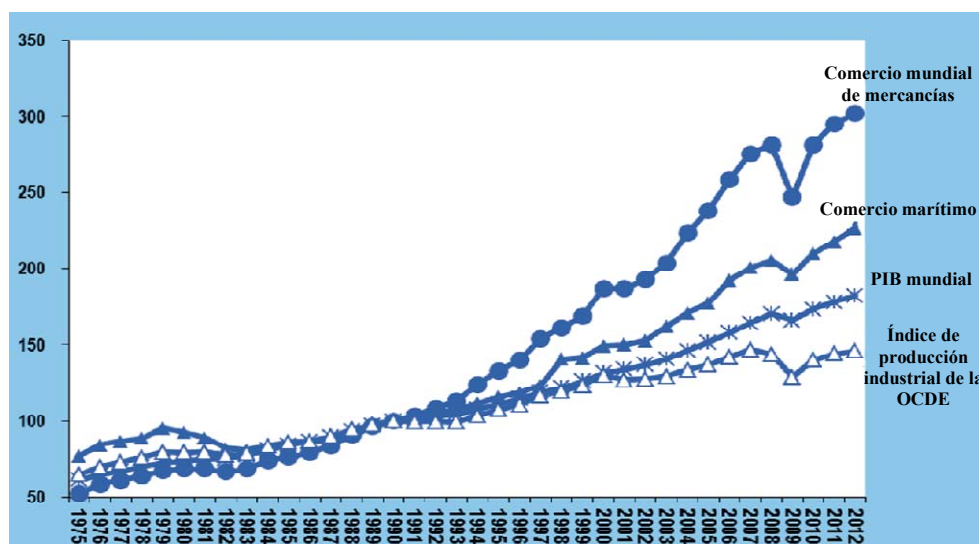
I. Los factores de la demanda y el comercio marítimo internacional

9. El transporte marítimo forma parte de la logística internacional y representa el 80% del volumen del comercio mundial. Si bien la continuidad material de los movimientos de mercancías requiere la utilización de sistemas de transporte multimodal, el transporte marítimo sigue siendo la columna vertebral del comercio globalizado.

10. Como el transporte marítimo es una demanda derivada, su evolución y la del comercio marítimo internacional está determinada por condiciones macroeconómicas mundiales. El gráfico 1 ilustra la estrecha asociación existente entre el producto interior bruto (PIB) mundial, el comercio mundial de mercancías y el transporte marítimo. Como reflejo de la mundialización de los procesos de producción, el aumento del comercio de bienes intermedios y componentes y la profundización y ampliación de las cadenas de suministro mundiales, el comercio mundial de mercancías ha crecido mucho más rápidamente que el PIB.

Gráfico 1

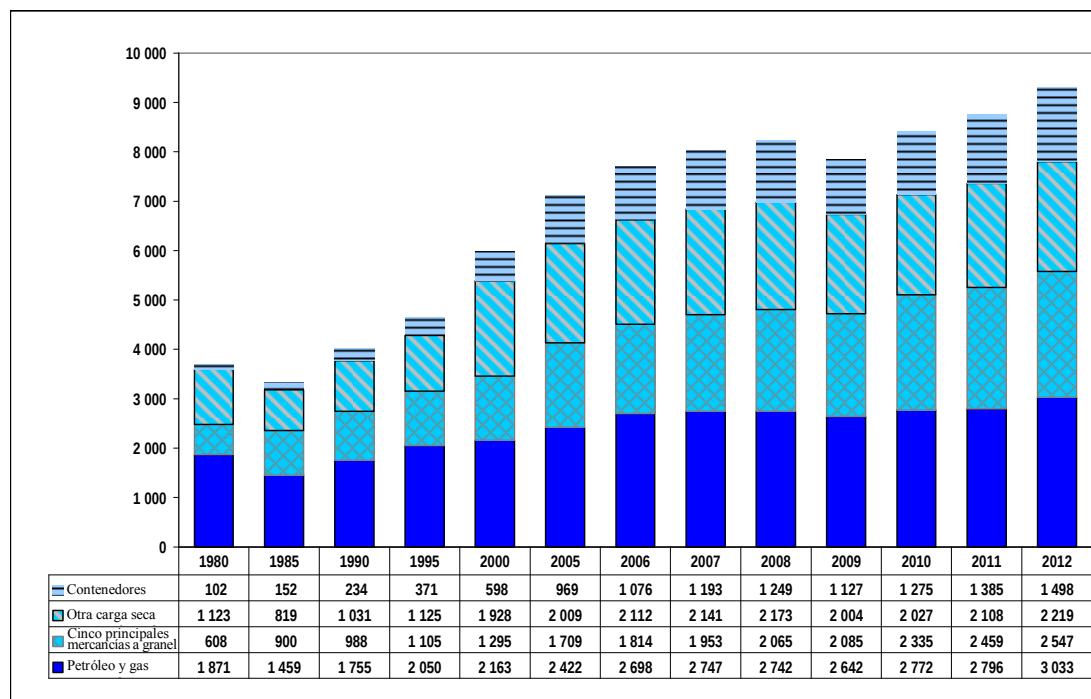
Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)
Índice de producción industrial e índices del PIB mundial, el comercio de mercancías y el comercio marítimo (1975-2012) (1990 = 100)



11. En las últimas cuatro décadas, el tráfico marítimo mundial aumentó conforme a una tasa media anual del 3%, pasando de 2.600 millones de toneladas en 1970 a 8.400 millones en 2010. En 2011, los volúmenes se incrementaron a una tasa anual del 4%, hasta llegar a 8.700 millones de toneladas (gráfico 2). El rápido aumento de los volúmenes de carga seca (+5,6% con respecto a 2010), en particular el comercio mediante buques

portacontenedores (8,6%) y de las cinco principales mercancías a granel (mineral de hierro, carbón, cereales, bauxita y alúmina, y roca fosfática) (5,4%) impulsaron el incremento. La unidad toneladas-milla, que mide la verdadera demanda de servicios de transporte marítimo y tonelaje que tiene en cuenta la distancia y la disponibilidad de buques, ha aumentado respecto a todas las cargas. Aunque se prevé que el comercio marítimo continúe aumentando en 2012 y 2013, estas proyecciones siguen estando sujetas a varios riesgos de disminución (por ejemplo, la incertidumbre económica, limitaciones en la financiación del comercio, la piratería marítima y las tensiones geopolíticas), que siguen siendo un obstáculo para una recuperación sólida y sostenible del transporte marítimo.

Gráfico 2

Comercio marítimo internacional, años seleccionados

12. Las materias primas siguen dominando la estructura del comercio marítimo. En 2011, la carga transportada en buques tanque representó aproximadamente un tercio del tonelaje total, y la "otra carga seca", incluida la transportada en contenedores, representó alrededor del 40%. La proporción restante (28%) correspondió a las cinco principales mercancías secas a granel, lo que guarda estrecha relación con el aumento de la población en las regiones en desarrollo y las elevadas necesidades de desarrollo de infraestructuras en esos países. Por ejemplo, en 2011 China representó por sí sola aproximadamente los dos tercios de las importaciones mundiales de mineral de hierro. En lo que respecta al comercio de petróleo, los volúmenes han crecido conforme a una tasa más lenta, debido en particular a una reducción de la demanda de petróleo crudo en las economías avanzadas. Sin embargo, las cargas de gas natural licuado (GNL) están aumentando rápidamente debido al incremento de la capacidad mundial de suministro y a una creciente demanda de GNL causada por sus posibilidades como alternativa más ecológica en comparación con otros combustibles fósiles.

13. En 2011, el comercio mundial mediante la utilización de contenedores se estimó en 151 millones de equivalente en mercancías de un contenedor de 20 pies (TEU), lo que representó un aumento del 7,1% con respecto a 2010. Con la mundialización, el aumento del comercio de bienes intermedios, el crecimiento de los niveles de consumo y producción (especialmente en las regiones en desarrollo), el incremento de los tipos de carga susceptibles de transporte en contenedores (por ejemplo, las cargas agrícolas), y el efecto del ascenso de China en la cadena de valor del sector manufacturero mundial, el comercio con uso de contenedores y las cadenas de suministro subyacentes van a cambiar y a crecer considerablemente. En consecuencia, las empresas de transporte marítimo que utilizan contenedores y los sectores portuarios siguen invirtiendo en buques portacontenedores más grandes y en terminales portuarias de contenedores en todas las regiones. Otros acontecimientos dignos de mención porque tienen consecuencias directas para el comercio en contenedores incluyen los siguientes: el reciente reequilibrio de los flujos de contenedores (la ruta este-oeste, en dirección este), apartándose de las tendencias anteriores; la terminación de la ampliación del canal de Panamá, por un valor de 5.300 millones de dólares, prevista para 2015, y que permitirá un mayor tránsito completamente acuático para los servicios entre Asia y la costa este de los Estados Unidos.

14. A medida que los países en desarrollo han contribuido cada vez más al crecimiento del PIB mundial y del comercio de mercancías, su contribución al comercio marítimo mundial también se ha incrementado. En 2011, el 60% del volumen del comercio marítimo mundial se originó en los países en desarrollo, y el 57% de este comercio se dirigió a sus territorios. Como resultado de ello, los países en desarrollo se están convirtiendo en los principales exportadores e importadores mundiales. Esto contrasta con las pautas comerciales anteriores, conforme a las cuales los países en desarrollo servían principalmente como zonas de carga de mercancías de gran volumen (por ejemplo, materias primas y recursos naturales). Actualmente, Asia es, con mucho, la zona de carga y descarga más importante, seguida por Europa, América continental, África y Oceanía.

15. Las crecientes necesidades energéticas de los países en desarrollo y la ampliación del comercio Sur-Sur contribuyen a modificar las pautas del transporte mediante buques tanque y los mapas del comercio. Junto a los nuevos descubrimientos de existencias de petróleo y la aparición de nuevos proveedores y consumidores en el mercado, estos acontecimientos están modificando las pautas del transporte mediante buques tanques y es probable que estas pautas sigan cambiando a medida que los Estados Unidos procuran su independencia energética y que China busca diferentes fuentes de abastecimiento. El reciente aumento de los combustibles fósiles no convencionales y del GNL también está impulsando el cambio. A medida que el nuevo mapa de fuentes de suministro de energía se confecciona, los países en desarrollo desempeñarán un papel mayor como productores y consumidores de energía. China, en particular, tendrá un impacto importante debido a su activa estrategia de asegurar su abastecimiento energético y a su objetivo de conseguir, para 2015, que el 50% de sus importaciones de crudo se transporten en buques nacionales.

16. En resumen, la evolución de la estructura económica mundial ya está causando un cambio en los flujos comerciales mundiales, así como en su dirección y estructura, y, además, está remodelando la demanda de servicios de transporte marítimo, aunque los distintos segmentos del mercado se ven afectados de manera diferente.

II. La oferta y la participación de los países en desarrollo en el transporte marítimo

17. El sector del transporte marítimo también ha sufrido una importante transformación en las últimas décadas. Actualmente, muchos países, tanto desarrollados como en desarrollo, se están especializando en determinadas empresas de transporte marítimo. Un

buque estándar que presta servicios en el comercio internacional puede llegar a ser construido, tripulado, asegurado, operado, registrado y ser objeto de propiedad en diferentes países. Aunque son pocos los países que actúan de manera significativa en el mercado en más de uno o dos sectores, hoy en día hay numerosos agentes que participan de una manera u otra en los negocios marítimos.

18. A continuación se presenta un breve panorama de la situación actual de la participación en los mercados mundiales, en algunos sectores del transporte marítimo en 2012.

Construcción de buques

19. Casi el 39% del arqueo bruto entregado en 2011 fue construido por astilleros chinos, seguidos por astilleros de la República de Corea (35%), el Japón (19%) y Filipinas (1,6%). El resto del mundo, principalmente Viet Nam, el Brasil y la India representaron solo el 5,3% del arqueo bruto. Más de la mitad de los buques graneleros de carga seca fueron construidos por China, mientras que a la República de Corea le correspondió el 55% de los buques portacontenedores y otros buques de carga seca.

Reciclaje de buques

20. La India representó el 33% del arqueo bruto desmantelado en 2011, seguida por China (23,9%), Bangladesh (22,4%) y el Pakistán (13%). Existe además una pauta de especialización en este sector. La India posee la mayor cuota del mercado de desguace de buques portacontenedores y otros buques de carga seca, mientras que Bangladesh y China compraron más tonelaje de buques graneleros, y el Pakistán adquirió principalmente buques tanque para desguace.

Matriculación de buques

21. En 2012, para más del 70% del arqueo bruto mundial, la nacionalidad del propietario era diferente de la nacionalidad del Estado del pabellón, es decir, que el buque había sido matriculado en el extranjero. La proporción de arqueo bruto que tiene pabellón extranjero ha aumentado continuamente en las últimas décadas. A medida que compite un número mayor de registros, la distinción tradicional entre pabellones "nacionales" y "abiertos" ha pasado a ser cada vez más borrosa. En la actualidad, casi todos los registros atienden tanto a propietarios nacionales como extranjeros.

Propiedad de los buques

22. Entre las 35 principales economías propietarias de buques a comienzos de 2012, 17 estaban en Asia, 14 en Europa y 4 en América continental. En enero de 2012, prácticamente la mitad del arqueo bruto mundial (49,7%) era propiedad de empresas navieras de solo cuatro países, en particular Grecia, el Japón, Alemania y China. La República de Corea y Singapur son otros dos países en desarrollo que figuran entre los diez principales propietarios de buques en la actualidad.

Empresas de transporte marítimo en líneas regulares

23. A comienzos de 2012, los 20 principales operadores representaban aproximadamente el 70% del total de capacidad de contenedores. Las 3 mayores empresas tienen su sede en Europa, y 6 de las restantes 10 principales tienen su sede en Asia.

La gente de mar

24. En la actualidad, la nacionalidad de la gente de mar de la mayoría de los buques es diferente del país en que el buque está controlado comercialmente. Hoy en día, menos del 20% de los marineros y menos del 30% de los oficiales provienen de países de la OCDE. Siete de los principales proveedores de marineros, de acuerdo con la definición del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico, son países en desarrollo, según datos de 2010. China ocupa el primer lugar, con una proporción del 12,1%, seguida por Indonesia. Cada vez más, los países en desarrollo también están suministrando oficiales. Si bien las principales academias para la formación de oficiales de marina tradicionalmente han estado en países desarrollados, actualmente las seis principales están en economías en desarrollo o en transición. Filipinas encabeza la lista, seguida por China y la India; considerados en conjunto, estos tres países representan la cuarta parte de la provisión mundial de oficiales.

Otros sectores y servicios relacionados con el transporte marítimo

25. Los servicios financieros, de clasificación, de seguros y de otra índole en el sector marítimo siguen en gran medida prestados por empresas de los países marítimos tradicionales. Una excepción es la de los operadores portuarios mundiales, que en su gran mayoría corresponden a Asia.

Especialización y concentración

26. Observando la evolución de las diferentes actividades económicas marítimas, cabe destacar dos tendencias principales:

a) En primer lugar, el aumento de la especialización en unos pocos sectores: el transporte marítimo se produce a nivel mundial y los bienes y servicios utilizados para su funcionamiento se adquieren en muchos países diferentes. No es que dos países, cada uno con sus buques construidos y tripulados por el país y con su propio pabellón, compiten entre sí, sino que dos empresas marítimas pueden utilizar buques construidos en el país X, tripulados por nacionales del país Y y con el pabellón del país Z.

b) En segundo lugar, el aumento de la participación de numerosos países en desarrollo en diferentes sectores: las empresas de transporte marítimo ya no predominan en los países ricos, sino que muchos países en desarrollo se han beneficiado de la liberalización de los mercados y han encontrado nichos donde pueden participar en partes de la cadena de suministro de la provisión de servicios de transporte marítimo.

27. La determinación de las políticas que tuvieron éxito en el pasado y de las lecciones que se pueden obtener para el desarrollo futuro de las empresas de transporte marítimo parecen ser cuestiones pertinentes para el debate y para las futuras investigaciones y servicios de asesoramiento de la UNCTAD en beneficio de los Estados miembros.

Factores determinantes de la participación de un país en una empresa de transporte marítimo

El examen de las tendencias del pasado señala algunos posibles factores que desempeñan un papel para facilitar la participación de los países en el sector del transporte marítimo. Entre ellos figuran los siguientes:

a) Las agrupaciones de empresas: puede haber sinergias entre sectores diferentes. Las agrupaciones de empresas, que incluyen el sector del transporte marítimo, pero no se limitan a este, podrían beneficiarse de la concentración geográfica. Por ejemplo, las empresas de seguros y de la banca se han agrupado en Londres. Las economías de escala han beneficiado a las empresas de construcción de buques en países de Asia Oriental.

b) Los costos laborales y la productividad: algunos sectores requieren recursos humanos más cualificados (y más caros) que otros. La correlación del PIB *per capita* de los principales agentes del mercado con la cuota de mercado en diferentes actividades económicas sugiere claramente que los bajos costos laborales son un factor clave para determinar la ubicación del reciclaje de buques en los países de Asia Meridional, mientras que los países que prestan servicios tales como los seguros o la clasificación tienen un PIB *per capita* más elevado.

c) Ventaja de ser el primero en el mercado: el hecho de estar entre los primeros en un mercado puede ayudar a mantener y reforzar posiciones. El *know-how* y las economías de escala dificultarían hoy en día el comienzo de un nuevo servicio de registro que partiera de cero y compitiera con Panamá o Liberia y sus redes ya establecidas de oficinas y contratos con sociedades de clasificación. Dubai Ports o Hutchison tienen una red establecida de concesiones portuarias, de las que obtienen experiencia y poder de negociación cuando compran nuevas grúas o desarrollan un nuevo *software*.

d) Mercados cautivos: tener una base nacional o regional con algunas ventajas comparativas puede ayudar a obtener la experiencia y las economías de escala para extenderse después a los mercados internacionales. Por ejemplo, la Sociedad de Clasificación de la India inicialmente prestaba servicios sobre todo en el mercado local, pero recientemente se convirtió en miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación y se propone ampliarse al extranjero. Según los informes, el Brasil y la Argentina han mantenido conversaciones para fortalecer la colaboración a fin de ser más competitivos en la construcción de buques.

e) Políticas: es menester que los encargados de la formulación de políticas sean realistas con respecto a las posibilidades de sus países en los distintos sectores: la posesión de flotas de propiedad nacional y operada, construida, tripulada y con pabellón del país puede resultar difícil en muchos casos. Sin embargo, como es probable que las empresas de transporte marítimo sigan superando el crecimiento de la producción mundial, sin duda vale la pena aprovechar las oportunidades que aparezcan en algunas actividades del sector de transporte marítimo. Varios de los principales actores en algunos sectores marítimos se han beneficiado de políticas industriales y apoyo gubernamental para establecer y ampliar sus exportaciones de, por ejemplo, buques, servicios de explotación portuaria o gente de mar.

III. Conectividad del transporte marítimo de línea

28. Los servicios de transporte marítimo de línea forman una red mundial de transporte marítimo que domina la mayor parte del comercio internacional de productos manufacturados. El nivel de "conectividad" de la red mundial de transporte de línea presenta variaciones. El Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la

UNCTAD, publicado desde 2004, tiene como objetivo determinar el nivel de acceso de un país a los mercados extranjeros por medio de la red de líneas regulares.

A. El Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD

29. Este Índice de la UNCTAD se genera a partir de cinco componentes, cada uno de los cuales es considerado como un posible indicador de la conectividad de un país con la red mundial de líneas regulares:

a) El número de empresas que prestan servicios desde los puertos de un país o hacia ellos. No es necesario que estas empresas sean gestionadas o que su propiedad corresponda a nacionales del mismo país. De hecho, en la gran mayoría de los casos, el comercio de un país está a cargo principalmente de empresas extranjeras, y todos los principales transportistas obtienen la mayor parte de sus ingresos mediante el transporte de importaciones y exportaciones de terceros países. Cuantas más empresas compiten por el comercio de un país, mayor es el número de opciones que tienen los importadores y los exportadores de un país y es más probable que los fletes sean menores.

b) El tamaño del buque más grande que se utiliza para prestar servicios desde y hacia los puertos de un país, medido en TEU. Este es un indicador de las economías de escala y de la infraestructura. Los puertos deben proporcionar un equipo adecuado, como las grúas-pórtico que trasladan la carga del buque a tierra, y dragar sus canales de acceso para permitir la entrada de grandes buques portacontenedores.

c) El número de servicios que conectan los puertos de un país con otros países. Cuantas más líneas conectan los puertos de un país, mayor es la probabilidad de que un importador o un exportador puedan encontrar una conexión de transporte adecuada para su comercio exterior.

d) El número total de buques que se utilizan en servicios hacia o desde los puertos de un país. Aunque por sí misma esta información no significa necesariamente que haya una alta frecuencia de servicios, en igualdad de circunstancias, un mayor número de buques implica probablemente una mejor conectividad.

e) La capacidad total de contenedores de carga de los buques que prestan servicios desde o hacia los puertos de un país, medida en TEU. Aunque por sí misma esta información no significa necesariamente que los importadores y exportadores de un país puedan realmente utilizar esta capacidad (o sea, que los buques teóricamente utilicen toda su capacidad), es probable que una capacidad total de TEU implique más espacio disponible.

30. Los datos correspondientes a estos cinco componentes son obtenidos anualmente de Lloyds List Intelligence. La información empleada para generar el Índice de conectividad del transporte marítimo de línea se basa en datos concretos y no en percepciones o en encuestas realizadas a una muestra de expertos. De hecho, los datos subyacentes de este Índice no son una muestra, sino que abarcan el despliegue de cada uno de los buques contenedores en un momento dado, según los informes. Esta metodología permite hacer comparaciones a lo largo del tiempo, ya que la "muestra" es siempre completa y su composición no varía.

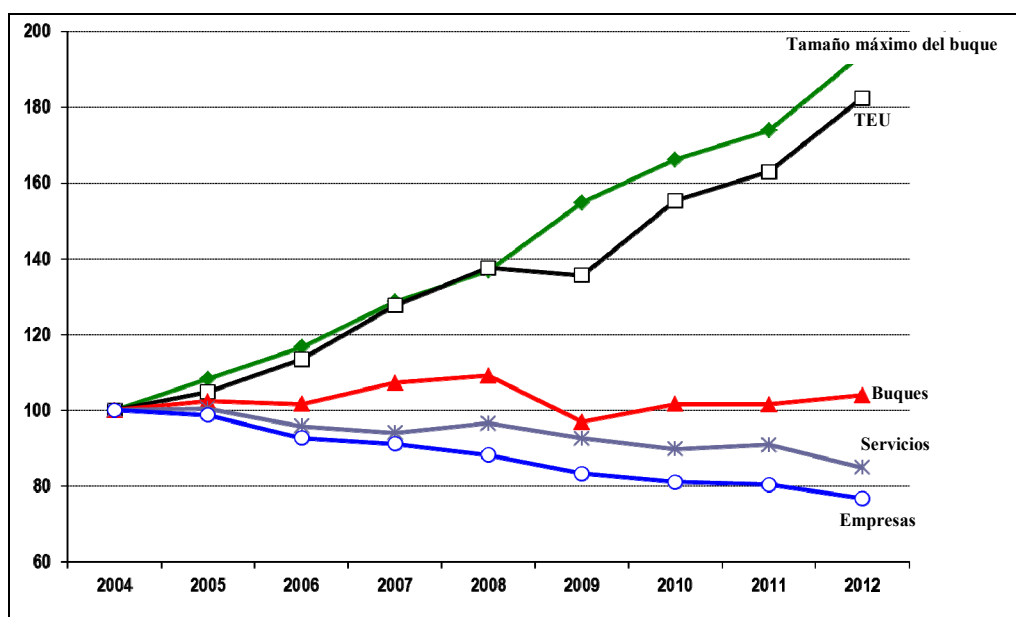
Tendencias en los componentes del Índice de conectividad del transporte marítimo de línea

31. El gráfico 3 muestra la evolución de los cinco componentes del Índice de conectividad del transporte marítimo de línea. En promedio (es decir, la media estadística

de los 159 países abarcados por el Índice), el tamaño del buque más grande casi se ha duplicado entre 2004 y 2011. El gráfico también muestra los efectos de la crisis económica de 2009, cuando muchos buques estaban inactivos y no se desplegaban, por lo que tampoco se incluían en el Índice. Otra tendencia que puede observarse mediante el análisis de los componentes del Índice es el proceso constante de concentración. Aunque no ha habido muchas fusiones y adquisiciones de empresas navieras en los últimos años, el número promedio de proveedores de servicios (que utilizaban sus propios buques) por país ha disminuido más del 20% entre 2004 y 2012.

Gráfico 3

Tendencias en los cinco componentes del Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD (2004 = 100)



32. Las dos tendencias (buques de mayor tamaño y menor número de transportistas por país) son dos caras de la misma moneda. Por un lado, los buques más grandes permiten economías de escala, que (en un libre mercado en funcionamiento) se traduciría en costos de flete más bajos para los cargadores. Por otro lado, los buques más grandes requieren empresas más grandes, lo que a menudo significa que los agentes más pequeños se ven expulsados del mercado, y esto, a su vez, puede reducir la competencia. Si la menor competencia conduce a una estructura de mercado oligopólica, ya no es seguro que la reducción de costos se transferirá efectivamente al cliente en forma de precios más bajos.

La conectividad del transporte marítimo de línea y la competitividad comercial

33. Varios estudios empíricos recientes han hallado sólidas correlaciones entre la conectividad del transporte marítimo de línea y los costos del comercio, en particular los costos de transporte. Un reciente proyecto de investigación realizado por la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico incluyó el Índice de conectividad del transporte marítimo de línea en un estudio empírico sobre los costos del comercio y concluyó que aproximadamente el 25% de los cambios en los costos del comercio no arancelarios y relacionados con las políticas se pueden explicar por este Índice². En lo que respecta a los

² Duval Y. y C. Utoktham (2011). Trade facilitation in Asia and the Pacific: which policies and measures affect trade costs the most? Staff working paper. Comisión Económica y Social para Asia y

costos del comercio estimados entre varios exportadores e importadores de Asia, el estudio de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico constató que el Índice de conectividad del transporte marítimo de línea del país exportador tenía una mayor correlación con los costos del comercio que el Índice del país importador.

B. La sostenibilidad en el transporte marítimo: el vínculo entre la energía y el medio ambiente; cuestiones de política y de financiación

El cambio hacia un transporte de mercancías sostenible

34. Como la sostenibilidad del medio ambiente se reconoce cada vez más como un factor importante para el transporte, este sector está siendo objeto de una mayor presión para apartarse de un crecimiento que requiere el uso intensivo de recursos y orientarse hacia pautas más ecológicas, de bajas emisiones de carbono y más favorables al medio ambiente. Durante los últimos años, el sector del transporte, incluido el sector marítimo, está atrayendo una atención especial debido a su rápido crecimiento, que ha mantenido el ritmo del crecimiento de la economía, el comercio y la población mundiales. Lo que es más importante, la mayor atención prestada al transporte puede explicarse por la elevada dependencia del petróleo para la propulsión en este sector y por los efectos de la combustión del petróleo sobre el medio ambiente y el clima.

35. El sector del transporte, incluido el transporte de carga, está evolucionando rápidamente, especialmente en las economías emergentes y en desarrollo. Un estudio ha estimado que los flujos de carga mundial aumentarán de tres a cuatro veces por encima de los niveles de 2010 en las próximas cuatro décadas³. El sector consume más del 50% de los combustibles fósiles líquidos mundiales y se prevé que aumente más del 45% entre 2008 y 2035. Se estima que este sector ha emitido aproximadamente el 22% de las emisiones de dióxido de carbono en 2010⁴, y se prevé que estas emisiones aumenten un 57% en todo el mundo en el período 2005-2030⁵. Más del 80% del crecimiento previsto de emisiones del transporte se produciría en países en desarrollo (China y la India por sí solas representarían más del 50% del aumento mundial)⁶ y la mayor parte de las emisiones serían generadas por el transporte terrestre⁷.

36. En este contexto, un cambio hacia el transporte sostenible es crucial para el crecimiento sostenible en el futuro, como se refleja en los esfuerzos que están realizando los países, la industria y la comunidad internacional para cumplir los imperativos de

el Pacífico. Bangkok. Se puede consultar en <http://www.unescap.org/tid/publication/swp111.pdf> (consultado el 4 de abril de 2013).

³ Se puede consultar en <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/12Outlook.pdf> (consultado el 2 de abril de 2013).

⁴ Según la Agencia Internacional de la Energía, *CO₂ Emissions from Fuel Combustion*, edición de 2012.

⁵ Partnership on Sustainable Low Carbon Transport (2010). Policy options for transport. Preparado para su examen por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, 18º período de sesiones, 3 a 14 de mayo, 2010. Se puede consultar en <http://esci-ksp.org/wp/wp-content/uploads/2012/04/Policy-Options-for-Transport.pdf> (consultado el 2 de abril de 2013).

⁶ Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2012). *Global Environment Outlook 5. Summary for Asia and the Pacific*. Se puede consultar en http://www.unep.org/geo/pdfs/geo5/RS_AsiaPacific_en.pdf (consultado el 2 de abril de 2013).

⁷ Se prevé que la actividad de transporte de carga terrestre, con inclusión del ferrocarril y los camiones medianos y pesados, en tonelada-kilómetro en todo el mundo, aumentará conforme a una tasa media anual del 2,3% entre 2000 y 2050.

sostenibilidad. La sostenibilidad en el transporte de carga implica la capacidad de proporcionar sistemas de transporte eficientes en combustible, eficaces en función del costo, inocuos para el medio ambiente, de bajas emisiones de carbono y resistentes al clima. Entre algunas importantes disposiciones reglamentarias recientes figuran las medidas técnicas y operativas aprobadas con los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI) en julio de 2011 para aumentar la eficiencia energética y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional. Se ha estimado que este transporte emite el 2,7% de las emisiones globales de CO₂, según datos de 2007). La OMI estima que, en ausencia de políticas de control mundiales y teniendo en cuenta el crecimiento previsto del comercio marítimo mundial, cabe prever que las emisiones de carbono por los buques aumentarán entre el 200% y el 300% entre 2007 y 2050.

37. Varias iniciativas impulsadas por gobiernos y por la industria han incorporado los criterios de sostenibilidad en los procesos de planificación, las políticas y las estrategias de inversión. Algunas de las medidas más destacadas se pueden vincular generalmente a tres principales esferas de acción, que constituyen la estrategia de "evitar-cambiar-mejorar": evitar el transporte de carga y las operaciones ineficientes, como viajes vacíos; la utilización de modos de transporte menos contaminantes, como el ferrocarril y el transporte acuático, siempre que sea posible; el cambio hacia fuentes y tecnologías de combustible limpias y hacia tamaños de vehículos, cargas y rutas apropiados; mejora de la infraestructura, la logística y las operaciones.

38. Algunas medidas concretas podrían incluir, por ejemplo, la remodelación de la estructura del transporte y las redes, la optimización del rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, el equilibrio de los modos de transporte, la utilización de fuentes de energía limpias, la adaptación y construcción de infraestructura con bajas emisiones de carbono y resistente al clima, el apoyo a la información y las comunicaciones, nuevas tecnologías o medidas basadas en la ingeniería para mejorar la eficiencia energética del sector, la reducción del consumo de combustible y de las emisiones, y la creación de capacidad de los sistemas de transporte para hacer frente a los impactos previstos del cambio climático.

Financiación del cambio

Si bien es un imperativo, el cambio hacia un transporte de carga sostenible implica consecuencias financieras. Los siguientes puntos describen algunos posibles mecanismos que podrían abordar las cuestiones financieras relacionadas con este cambio:

a) Se debe elaborar una combinación de instrumentos normativos y financieros a fin de reorientar y aprovechar la inversión para la adopción de pautas de transporte más sostenibles. Esto puede adoptar varias formas, tales como: la eliminación gradual de los subsidios a los combustibles, según se considere apropiado; el apoyo a modos de transporte de carga más ecológicos; la aplicación de mecanismos de fijación de precios apropiados (como los peajes, teniendo en cuenta las externalidades reales); la inversión de apoyo (mediante mecanismos de garantías/financiación).

b) Un elemento fundamental es la promoción de un enfoque de colaboración entre los asociados públicos y privados para satisfacer las crecientes necesidades de inversión y promover el desarrollo y el funcionamiento de sistemas de transporte de carga sostenibles. Por lo tanto, los gobiernos pueden estudiar modelos de colaboración alternativos de asociaciones sostenibles entre los sectores público y privado, con marcos apropiados para la distribución de riesgos y acuerdos administrativos e institucionales respaldados por las necesarias disposiciones legales, reglamentarias y de políticas.

c) Instrumentos de financiación climática (como el Fondo Verde para el Clima de las Naciones Unidas, el mecanismo para un desarrollo limpio u otros fondos para tecnologías específicas para el transporte o para el fomento de la capacidad) que se pueden utilizar para complementar o potenciar la inversión y la cooperación en el transporte de carga de varias maneras. Esto incluye la sensibilización y el fomento de la capacidad, el apoyo a las evaluaciones nacionales y las reformas de políticas, la aplicación de medidas experimentales, la identificación y aplicación de proyectos piloto, la viabilidad financiera de proyectos marginales, y el aprovechamiento de otras corrientes de financiación.

El impacto del cambio climático y la adaptación

39. En los últimos años, el transporte marítimo ha pasado a ocupar un lugar central en los debates sobre el cambio climático y la sostenibilidad energética. El impulso para mejorar el rendimiento ambiental y energético del sector, incluida su huella de carbono, corresponde, por un lado, a la reglamentación (por ejemplo, de la OMI) y, por el otro, a las demandas en favor de una mayor responsabilidad social empresarial en las cadenas de suministro mundiales.

40. Al igual que otros sectores de la economía, el transporte marítimo hace frente a un doble reto en relación con el cambio climático. El sector necesita reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero y también crear su capacidad de resistencia ante los efectos negativos del cambio climático. Aunque las medidas de mitigación son cruciales, no bastan para abordar eficazmente los impactos previstos del cambio climático sobre la infraestructura y los servicios del transporte marítimo. Los riesgos relacionados con el clima (por ejemplo, los derivados de la subida del nivel del mar, los fenómenos meteorológicos extremos⁸ y los cambios en las precipitaciones), las vulnerabilidades y los costos pueden ser considerables, sobre todo en los puertos de las regiones en desarrollo, que tienen escasa capacidad de adaptación. Todo esto puede verse amplificado por la interconexión económica global y la integración con las cadenas de suministro mundiales que actúan como canales de transmisión. Dada la importancia estratégica de los puertos para las corrientes comerciales mundiales y la gran interdependencia de las cadenas de suministro mundiales, resulta fundamental asegurar la adaptación al cambio climático de los puertos, tanto en los países en desarrollo como en los países desarrollados.

41. Las estrategias de adaptación para mejorar la resistencia de los sistemas de transporte marítimo pueden variar (por ejemplo, retirar/reubicar, proteger y/o adaptarse). No obstante, dada la prolongada vida útil de la infraestructura portuaria, una adaptación eficaz requiere un examen a fondo de los enfoques y las prácticas establecidos anteriormente, ya que las decisiones que se adopten hoy pueden determinar la vulnerabilidad futura ante el cambio climático. Las medidas de adaptación suponen algunas repercusiones financieras. Los estudios existentes que cuantifican los gastos de adaptación en el transporte son escasos; solo proporcionan estimaciones imprecisas y tienen muchas lagunas de información⁹. Sin embargo, en general se espera que los beneficios de la

⁸ Los puertos son particularmente vulnerables ante las mareas de tormenta y otros fenómenos meteorológicos extremos, como se ha visto recientemente en el caso de la formidable tormenta Sandy, que paralizó la región de Nueva York y causó el cierre, durante una semana, de uno de los mayores puertos de contenedores de los Estados Unidos, generando perjuicios económicos estimados en 50.000 millones de dólares de los Estados Unidos. Véase "Post-landfall loss estimates – Hurricane Sandy. Insured losses: \$10 – 20 Billion; Total economic Damage: \$30 – 50 Billion" EQECAT Inc., 1 de noviembre de 2012; y el comunicado de prensa 183-2012, de 4 de noviembre de 2012, de la Administración de Puertos de Nueva York y Nueva Jersey.

⁹ Véase, por ejemplo: Banco Mundial (2010). The economics of adaptation to climate change. Economics of Adaptation to Climate Change. Synthesis report. Pueden consultarse otras referencias en UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2012 (El transporte marítimo en 2012)*, págs. 22 a 25.

adaptación en lo relativo a los efectos de los inconvenientes para el comercio internacional y el desarrollo sean mayores que los costos. Por lo tanto, la sensibilización y una mejor comprensión de los efectos del cambio climático (tipos, variedad, distribución geográfica, costos y efectos análogos) sobre el transporte marítimo, y en particular los puertos, son fundamentales para el diseño de medidas de adaptación adecuadas y la asignación de los recursos financieros necesarios. Para los países en desarrollo, en particular los más vulnerables, como los pequeños Estados insulares en desarrollo, las medidas de adaptación en el transporte marítimo se deben examinar en el contexto más amplio del desarrollo y se deben incluir en los planes y decisiones relativos al desarrollo.

La energía, los precios del petróleo y los costos de transporte

42. El transporte marítimo depende considerablemente de los combustibles fósiles y aún no está en condiciones de adoptar plenamente otros tipos y otras tecnologías en materia de combustibles. En la actualidad, el aumento de los precios de la energía y los costos de combustible siguen planteando un gran reto para este sector, ya que pueden frenar el crecimiento y causar una presión al alza en los costos del combustible y los gastos de funcionamiento de los buques. Como los costos del combustible en algunos casos representan hasta un 60% de los costos de funcionamiento de los buques¹⁰, un aumento de los precios del petróleo puede incrementar la factura de los cargadores y actuar potencialmente como una barrera para el comercio.

43. Aunque los costos del transporte marítimo varían considerablemente de un país a otro y entre los distintos tipos de mercancías, un estudio empírico realizado por la UNCTAD¹¹ ha mostrado que un aumento de los precios del petróleo eleva los costos de transporte para todos los tipos de carga, incluida la carga seca y húmeda de productos a granel y las mercancías transportadas en contenedores. Otro estudio constató que, a largo plazo, un cambio en los costos del combustible puede alterar las pautas del comercio porque la competitividad de los productores en diferentes lugares puede verse afectada por el aumento de los costos de transporte¹². Por lo tanto, el control de los costos y la gestión del consumo de combustible son factores clave y pueden suponer el empleo de una serie de estrategias (por ejemplo, el control de la velocidad mediante la navegación lenta, la selección de las opciones de rutas más económicas y las soluciones basadas en la tecnología), que pueden tener una amplia gama de efectos, en particular en el diseño de los buques y los sistemas de propulsión. Debido en parte a un marco reglamentario ambiental más estricto¹³, así como al aumento de la preocupación por los elevados precios de los combustibles y el cambio climático, se han intensificado los esfuerzos en cuanto al diseño de los buques y los motores, para optimizar el consumo de combustible en el sector del transporte marítimo, y se han elaborado y puesto a prueba cada vez más nuevas opciones y soluciones.

44. Por consiguiente, aunque la mundialización se ha visto favorecida por un petróleo barato y un transporte marítimo eficiente, en la actualidad el vínculo entre la energía, el

¹⁰ Consejo Mundial de Transporte Marítimo (2008). Record fuel prices place stress on ocean shipping. 2 de mayo.

¹¹ UNCTAD (2010). Oil prices and maritime freight rates: An empirical investigation. UNCTAD/DTL/TLB/2009/2. 1 de abril.

¹² Vivideconomics (2010). Assessment of the economic impact of market-based measures. Preparado por el Grupo de expertos sobre medidas basadas en el mercado, OMI. Agosto.

¹³ Véanse los capítulos 1 y 5 de *El transporte marítimo en 2012*. Un acontecimiento reciente que guarda relación con el mercado y los costos del combustible es, por ejemplo, el conjunto de requisitos establecidos en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, anexo VI, de la UNCTAD, para que los buques utilicen combustibles de bajo contenido de azufre, más caros (por ejemplo, combustibles destilados).

medio ambiente y los costos está afectando cada vez más al transporte marítimo y podría, a largo plazo, generar cambios más amplios en la estructura y la distribución de los procesos de producción mundiales y también un cambio en las pautas del transporte marítimo en el sentido de una mayor regionalización.

C. Evolución reglamentaria reciente

45. Si bien *El transporte marítimo en 2012* de la UNCTAD brinda información sobre una amplia gama de asuntos legales y reglamentarios, cabe destacar especialmente algunos acontecimientos recientes relativos a dos instrumentos jurídicos internacionales que tienen consecuencias para la sostenibilidad social y ambiental del transporte marítimo¹⁴.

Entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006

46. Tras la ratificación por la Federación de Rusia y Filipinas, el 20 de agosto de 2012, el Convenio sobre el trabajo marítimo (CTM), que fue aprobado en 2006 bajo los auspicios conjuntos de la Organización Internacional del Trabajo y la OMI, está listo para entrar en vigor el 20 de agosto de 2013¹⁵. El CTM de 2006 consolida y actualiza más de 65 normas laborales internacionales relativas a la gente de mar, y se considera que es un importante cuarto pilar, que complementa los tres principales convenios de la OMI, a saber: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (1974); el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (1978), y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques.

47. El CTM de 2006 tiene el objetivo de lograr condiciones de trabajo dignas para los más de 1,2 millones de gente de mar de todo el mundo y de crear condiciones para una competencia justa entre los armadores. Tras la entrada en vigor del CTM de 2006, la gente de mar que trabaja en buques que transportan más del 50% del arqueo del transporte internacional de todo el mundo quedará protegida por el nuevo Convenio. Este Convenio establece requisitos mínimos para casi todos los aspectos de las condiciones de trabajo de la gente de mar, en particular las condiciones de empleo, las horas de trabajo y de descanso, el alojamiento, las instalaciones de esparcimiento, la alimentación, la protección de la salud, la atención médica, el bienestar y la protección de la seguridad social. También establece un sólido mecanismo de observancia y cumplimiento basado en la inspección del Estado del pabellón y la certificación de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar. Con la ratificación de Marruecos, Grecia, Finlandia y, más recientemente, Malta, ya han ratificado el Convenio¹⁶ 34 miembros de la Organización Internacional del Trabajo, que representan el 68,2% del arqueo bruto mundial de buques.

Novedades relativas al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 1996, enmendado por su Protocolo de 2010

48. Como se recordará, en 2012, la secretaría de la UNCTAD publicó un informe centrado en la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques. Este informe, titulado *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the*

¹⁴ Estos dos instrumentos jurídicos fueron considerados en los debates de los expertos en la Reunión multianual de expertos sobre transporte y facilitación del comercio de la UNCTAD (2010).

¹⁵ El CTM de 2006 entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que haya sido ratificado por 30 miembros, que representen al menos el 33% del arqueo bruto mundial de buques.

¹⁶ El estado de ratificación del CTM de 2006 se basa en la información ofrecida en el sitio web de la Organización Internacional del Trabajo al 25 de febrero de 2013.

*International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*¹⁷, fue preparado para ayudar a los encargados de la formulación de políticas, especialmente en los países en desarrollo, a comprender el complejo marco jurídico internacional y a evaluar el valor de la adhesión al último de los instrumentos jurídicos internacionales pertinentes. Como se observa en el informe, la adhesión podría ofrecer importantes beneficios a varios Estados costeros en desarrollo vulnerables a la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques.

49. Aunque el informe se centra en el marco internacional de responsabilidad e indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, conocido como el régimen de fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC)¹⁸, también pone de relieve algunas de las características fundamentales de dos importantes convenios internacionales conexos, relativos a la responsabilidad y la indemnización por daños con respecto a otros tipos de contaminación causada por los buques. Se trata del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de buques (2001)¹⁹, que se refiere a las pérdidas de hidrocarburos de buques distintos de los petroleros para el transporte de crudos, y del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 1996 (Convenio SNP), que se refiere a la responsabilidad y la indemnización de daños derivados del transporte de una amplia gama de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. Un Protocolo que modifica el Convenio SNP de 1996 se aprobó en abril de 2010²⁰ con el objeto de abordar una serie de problemas prácticos que habían impedido que muchos Estados ratificasen el Convenio SNP de 1996.

50. Si bien el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de buques, de 2001, está en vigor internacionalmente, el Convenio SNP de 1996, modificado por su Protocolo de 2010, aún no ha atraído el número necesario de adhesiones para su entrada en vigor. Por lo tanto, actualmente no está en vigor ningún régimen internacional sobre la responsabilidad e indemnización por daños derivados del transporte de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. Es una cuestión que suscita preocupación, dadas las posibilidades de

¹⁷ UNCTAD (2012). *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. Se puede consultar en http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtlb20114_en.pdf (consultado el 4 de abril de 2013). El informe destaca las características centrales del marco jurídico internacional y proporciona un panorama analítico de las disposiciones fundamentales de los instrumentos jurídicos internacionales más recientes que están en vigor. También brinda observaciones sobre la formulación de políticas nacionales.

¹⁸ Esto incluye el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (1969) y su Protocolo de 1992, y también el Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (Convenio del Fondo) de 1971, y sus Protocolos de 1992 y 2003.

¹⁹ Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de buques, de 2001. El Convenio entró en vigor el 21 de noviembre de 2008 y, al 31 de enero de 2013, tenía 68 Estados partes. El Convenio abarca la contaminación por hidrocarburos provenientes de barcos distintos de los petroleros para el transporte de crudos, por ejemplo, buques portacontenedores, buques frigoríficos, buques que transportan productos químicos, buques de carga general, cruceros que transportan pasajeros y transbordadores.

²⁰ Protocolo del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 1996. El Protocolo aún no ha entrado en vigor. Véase también *Review of Maritime Transport 2010 (El transporte marítimo en 2010)*, págs. 124 y 125.

contaminación de las costas, así como de lesiones personales y muertes que pueden estar asociadas a un incidente relacionado con el transporte de productos químicos u otras sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

51. El Convenio SNP de 1996 ha tomado como modelo el régimen del FIDAC y establece un sistema de dos niveles de indemnización que se deben pagar en el caso de incidentes de contaminación que involucren sustancias nocivas o potencialmente peligrosas, como los productos químicos. El primer nivel establece la responsabilidad del armador, respaldado por un seguro obligatorio. El segundo nivel establece la indemnización con cargo a un fondo, financiado mediante contribuciones de los receptores de las sustancias nocivas o potencialmente peligrosas en los casos en que el seguro del armador no cubra un determinado incidente de este tipo o sea insuficiente para sufragar el monto reclamado.

52. Uno de los principales obstáculos para la ratificación del Convenio SNP de 1996 ha consistido en las dificultades relativas a uno de los requisitos fundamentales del Convenio, la presentación de informes sobre la "carga sujeta a contribución", esto es, la carga de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas recibidas en cada Estado. Al parecer, otros obstáculos se relacionan con el establecimiento de un sistema de presentación de informes para los productos envasados y con la dificultad de obligar a realizar los pagos en Estados que no son partes, de las contribuciones a la cuenta correspondiente al gas natural licuado establecida en el Convenio. Al abordar estos problemas, se consideró que el Protocolo de 2010 al Convenio SNP de 1996 era un hecho importante para el fortalecimiento del marco internacional de responsabilidad en lo que respecta a la contaminación procedente de buques. El Protocolo SNP de 2010 se abrió a la firma desde el 1 de noviembre de 2010 hasta el 31 de octubre de 2011, y a partir de entonces quedó abierto a la adhesión.

53. Si bien hasta ahora ningún Estado se ha adherido al Protocolo, cabe señalar que los delegados de 29 Estados acordaron un conjunto de directrices para la presentación de informes sobre la carga sujeta a contribución en virtud del Convenio SNP de 2010²¹, en un seminario sobre la presentación de informes sobre las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, organizado por la OMI en cooperación con los FIDAC²². Las directrices tienen por objeto ayudar a los Estados para la adhesión o la ratificación del Convenio, y se presentará al Comité Jurídico de la OMI para su examen en su próximo período de sesiones, en abril de 2013. Se espera que los esfuerzos colectivos de la comunidad internacional para la entrada en vigor del Convenio SNP de 2010 continúen y finalmente tengan éxito, cerrando así un importante vacío legal.

IV. Observaciones finales

54. A lo largo de los años, el transporte marítimo ha evolucionado en respuesta a las modificaciones del contexto económico, institucional, reglamentario y operativo. Teniendo en cuenta algunas nuevas cuestiones, en particular la modificación de la estructura económica mundial, el aumento de los imperativos de sostenibilidad ambiental y energética y la creciente preocupación sobre el cambio climático, el transporte marítimo tendrá que hacer frente a varias nuevas tendencias.

55. Al modificar los costos, los precios, las estructuras logísticas y las cadenas de suministro, así como las ventajas comparativas, estos acontecimientos y sus efectos

²¹ Se puede consultar en <http://hnsconvention.org/Documents/guidelines.pdf> (consultado el 3 de abril de 2013).

²² El seminario se llevó a cabo en Londres, en noviembre de 2012. Se puede consultar más información en <http://www.hnsconvention.org> (consultado el 3 de abril de 2013).

conexos pueden determinar en gran medida los resultados comerciales y la competitividad de los países, especialmente en las regiones en desarrollo. Aunque se necesitan más estudios para mejorar la comprensión de las implicaciones precisas de estas tendencias, resulta claro que la optimización de los sistemas de transporte marítimo necesitará que se las tenga debidamente en cuenta, considerando asimismo los costos externos derivados de las actividades de transporte marítimo.

56. El examen de la evolución de los diferentes sectores del transporte marítimo señalan algunos posibles factores que los países en desarrollo podrían examinar a fin de ayudar a sus sectores nacionales a convertirse en grandes agentes del transporte marítimo. Entre esos factores figuran los siguientes: el desarrollo de agrupaciones de empresas marítimas; el apoyo a la productividad laboral, y la adopción de políticas adaptadas a las realidades nacionales. Varios de los actuales agentes principales en algunos sectores marítimos se han beneficiado de las políticas industriales y el apoyo gubernamental para establecer y ampliar sus exportaciones de, por ejemplo, buques, servicios de operación de puertos o gente de mar.

57. El acceso a los servicios regulares de transporte marítimo seguirá siendo un aspecto importante de la competitividad comercial de los países en desarrollo. Algunos factores determinantes de la conectividad del transporte marítimo de línea están en gran medida fuera del control de los responsables de la adopción de políticas, en particular la posición geográfica de un país dentro de la red de servicios mundiales y el volumen de la carga cautiva. Al mismo tiempo, las inversiones en infraestructura y modernización portuarias, junto a la facilitación del comercio y el tránsito que mejoren la región servida por un puerto, pueden tener efectos importantes sobre los servicios y sobre el despliegue de buques de empresas de transporte marítimo.

58. El vínculo entre el transporte, la energía, el medio ambiente y el cambio climático es muy fuerte y seguirá dando forma a las políticas y estrategias de transporte en el futuro. El impulso para avanzar en esta dirección está creciendo. Para los países en desarrollo, la evolución hacia un transporte de mercancías sostenible es especialmente importante porque las actividades de transporte de carga están creciendo sustancialmente, al mismo tiempo que se están desarrollando sistemas de transporte.

59. La aplicación de principios de sostenibilidad en el transporte de mercancías no solo ayudaría a reducir la dependencia del petróleo, a minimizar los elevados costos de transporte y a limitar los impactos ambientales, sino que también brindaría una oportunidad para pasar a un sendero de desarrollo sostenible y de bajas emisiones de carbono, haciendo frente al mismo tiempo a los retos persistentes del déficit de la infraestructura del transporte de mercancías y de los servicios de transporte inadecuados.

60. La pérdida de estas oportunidades podría dar lugar a mayores costos en el futuro, ya que tanto los gobiernos como las empresas tendrían finalmente que hacer frente a gastos adicionales, por ejemplo en infraestructura y modernizaciones técnicas, y tendrían que elaborar y aplicar estrategias de mantenimiento para adaptarse a las nuevas condiciones de funcionamiento. En el caso de los países en desarrollo, el reto consiste en iniciar el cambio hacia sistemas de transporte de carga sostenibles que reflejen sus respectivas condiciones. Será menester que esos países formulen su propio enfoque para promover políticas, programas y estrategias de inversión de un transporte sostenible, que equilibren los objetivos económicos, ambientales y sociales para el logro de un desarrollo sostenible e incluyente.
