

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO  
Ginebra

# **EL TRANSPORTE MARÍTIMO**

## **EN 2009**

*Informe de la secretaría de la UNCTAD*



**NACIONES UNIDAS**  
**Nueva York y Ginebra, 2009**

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

\*

\* \*

Las denominaciones empleadas en este documento y la forma en que parecen 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 sigla del documento (véase *infra*). Deberá remitirse a la secretaría de la UNCTAD en: Palais des Nations, CH-1211 Ginebra 10, Suiza, un ejemplar de la publicación que contenga los pasajes citados o reproducidos.

UNCTAD/RMT/2009

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

Número de venta: S.09.II.D.11

ISBN 978-92-1-312357-7

ISSN 0252-5410

## **RECONOCIMIENTO**

El presente informe fue preparado por la Subdivisión de Logística Comercial de la División de Tecnología y Logística de la UNCTAD. Sus principales autores fueron Regina Asariotis, Hassiba Benamara, Jan Hoffmann, Eugenia Núñez, Aila Premti y Vincent Valentine, que desempeñó asimismo las funciones de coordinador.

Hicieron asimismo aportaciones sobre diversas cuestiones Liliana Annovazzi-Jakab, Bismark Sitorus y Birgit Viohl. Florence Hudry se encargó de apoyo administrativo, con inclusión del formato y la presentación. Nadège Hadjemian brindó apoyo gráfico, y la publicación fue editada por Daniel Sanderson.

Diversas partes de la publicación fueron objeto de revisión entre homólogos por los siguientes funcionarios de la UNCTAD: Deepali Fernández, Mina Mashayekhi, Anne Miroux, José María Rubiato y Frida Youssef.

La presente publicación también fue revisada, de acuerdo con su especialización, por las siguientes personas de la sociedad civil: Alf Baird, Tom Butterly, Pierre Cariou, Mahindokht Faghfour, Matthew Flynn, Hercules Haralambides, Ki-Soon Hwang, Harsh Khare, Mohamed Abul Kheir, Shashi Kumar, Heather Leggate, Socrates Leptos-Bourgi, Nora Neufeld, Melissa-Dawn Newhook, Adolf Ng, Thomas Pawlik, Alexandra Pieczek, Derek Prentis, Sheri Rosenow, Wayne Talley, Beatriz Tovar de la Fe y Les Ward.

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
Reconocimiento.....	iii
Lista de cuadros, gráficos y recuadros.....	vi
Siglas y notas explicativas.....	x
Clasificación de los buques utilizada en <i>El transporte marítimo en 2009</i> .....	xii
Resumen .....	xiii
 <b>Capítulo</b>	
<b>1. Evolución del comercio internacional.....</b>	<b>1</b>
A. Situación y perspectivas de la economía mundial.....	1
B. Comercio marítimo mundial .....	7
C. Subsectores del comercio marítimo mundial .....	14
D. El transporte marítimo y el desafío del cambio climático .....	29
<b>2. Estructura, propiedad y registro de la flota mundial.....</b>	<b>41</b>
A. Estructura de la flota mundial .....	41
B. Propiedad de la flota mundial.....	57
C. Registro de los buques.....	61
D. Construcción naval, desguace y mercado de segunda mano .....	67
<b>3. Productividad de la flota mundial y oferta y demanda en el transporte marítimo mundial.....</b>	<b>81</b>
A. Productividad .....	81
B. Oferta y demanda en el transporte marítimo mundial.....	85
C. Volúmenes de comercio y flotas nacionales .....	88
<b>4. Comercio y mercados de fletes .....</b>	<b>91</b>
A. Mercado de transporte de petróleo y sus productos .....	91
B. Mercado de transporte de gas natural licuado .....	96
C. Mercado de transporte de carga seca a granel.....	99
D. Mercado de transporte de línea regular .....	106

E.	Producción de contenedores.....	113
<b>5.</b>	<b>Novedades en los puertos y el transporte multimodal.....</b>	<b>117</b>
A.	Tráfico portuario de contenedores.....	117
B.	Mejoras en el desempeño portuario.....	122
C.	Novedades recientes en los puertos.....	122
D.	Evolución del transporte interior.....	126
E.	Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD, 2009.....	130
<b>6.</b>	<b>Novedades jurídicas y de reglamentación .....</b>	<b>133</b>
A.	Novedades importantes en las normas relativas al transporte.....	133
B.	Negociaciones de la OMC sobre la facilitación del comercio.....	142
C.	Otras novedades jurídicas y de reglamentación que afectan al transporte .....	146
D.	Estado de los convenios .....	163
<b>7.</b>	<b>Examen de lo acontecido en las regiones: África.....</b>	<b>175</b>
A.	Antecedentes económicos .....	175
B.	Los puertos africanos: mejoras logradas y previstas .....	180
C.	Redes de transporte marítimo y conectividad del transporte marítimo de línea regular en África: un camino difícil.....	181
D.	Cuestiones de facilitación del comercio en África.....	185
E.	Un caso especial: transporte terrestre y transporte en tránsito para los países africanos en desarrollo sin litoral.....	189

### Anexos

I.	Clasificación de los países y territorios.....	197
II.	Comercio marítimo mundial, por grupos de países .....	201
III.	a) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de países y tipos de buques, a 1° de enero de 2009 (en miles de TB).....	203
	b) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de países y tipos de buques, a 1° de enero de 2009 (en miles de TPM) .....	209
IV.	UNCTAD: Índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular .....	215

## LISTA DE CUADROS, GRÁFICOS Y RECUADROS

<i>Cuadros</i>	<i>Página</i>
1. Crecimiento económico mundial, 2006 a 2009 .....	2
2. Crecimiento en volumen del comercio de mercancías, por regiones geográficas, 2006 a 2008 .....	5
3. Evolución del comercio marítimo internacional, años indicados .....	8
4. Comercio marítimo mundial, por tipos de carga y grupos de países, 2006 a 2008 .....	10
5. Comercio marítimo mundial en toneladas-milla, años indicados .....	14
6. Estimación de la carga transportada por las principales rutas comerciales, 2007 y 2008 .....	28
7. Estimaciones del consumo de combustible y de las emisiones de CO <sub>2</sub> en el transporte marítimo internacional, y aumento previsto de las emisiones.....	32
8. Tamaño de la flota mundial por principales tipos de buques, 2008 y 2009.....	43
9. Tendencias a largo plazo de la flota de portacontenedores celulares .....	43
10. Portacontenedores totalmente celulares construidos en 2007 y 2008 con aparejos de carga y descarga y sin ellos .....	44
11. Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipos de buques, a 1° de enero de 2009 ..	47
12. Los 35 países y territorios con mayores flotas bajo su control (en TPM), a 1° de enero de 2009...	58
13. Los 35 pabellones de matrícula con mayor tonelaje en peso muerto, a 1° de enero de 2009 .....	59
14. Distribución de la capacidad de los tipos de buques en TPM, por grupos de países y registros, 2009 .....	60
15. Nacionalidad real de las flotas de los diez principales registros internacionales y de libre matrícula, a 1° de enero de 2009.....	63
16. Entregas de nuevos buques, años indicados .....	68
17. Ventas para el desguace comunicadas, por tipos de buques, 2000 a 2008 .....	69
18. Edad media de los buques desguazados, por tipos de buques, 1998 a 2008.....	70
19. Pedidos mundiales de buques, 2000 a 2009 .....	71
20. Precios representativos de los buques nuevos, años indicados.....	74
21. Precios de los buques de segunda mano de cinco años de antigüedad, 2000 a 2008 .....	74
22. Contratos de construcción naval.....	77
23. Carga transportada y toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, años indicados .....	82
24. Productividad estimada de petroleros, graneleros y resto de la flota, años indicados .....	83
25. Productividad estimada de petroleros, graneleros y resto de la flota, años indicados .....	84
26. Exceso de capacidad de la flota mercante mundial, años indicados.....	85
27. Análisis del exceso de tonelaje por principales tipos de buques, años indicados.....	86
28. Actividad de transporte marítimo de las 25 principales naciones comerciales .....	89
29. Índice de fletes de petroleros, 2007 a 2009 .....	93

30.	Resumen del mercado de petroleros: tarifas al contado para el transporte de crudo y sus derivados, 2007 a 2009 .....	97
31.	Índices de los fletes para el transporte de carga seca, 2006 a 2009 .....	105
32.	Los 20 principales operadores de servicios de buques portacontenedores al comienzo de 2009 ....	108
33.	Tarifas de fletamento por tiempo de buques portacontenedores .....	110
34.	Fletes (promedios del mercado) por TEU en las tres principales rutas comerciales de los buques de línea regular .....	112
35.	Índices de los fletes de los buques de línea regular, 2006 a 2009 .....	113
36.	Flota mundial de contenedores .....	114
37.	Tráfico portuario de contenedores en 63 economías en desarrollo, 2006, 2007 y 2008.....	119
38.	Las 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2006, 2007 y 2008.....	121
39.	Cuota de los operadores de terminales internacionales en el tráfico mundial de contenedores .....	124
40.	Longitud total de las vías de navegación interiores y toneladas de mercancías transportadas por ellas .....	127
41.	Transporte internacional de mercancías por ferrocarril, países indicados.....	128
42.	Países y regiones con redes ferroviarias de 20.000 km o más en total .....	129
43.	Proporción del comercio intrarregional en el comercio total de África.....	180
44.	Indicadores de resultados.....	182
45.	Indicadores de la conectividad del transporte marítimo de línea de los países de África.....	186
46.	Indicadores de eficiencia de la administración de fronteras en África.....	189
47.	Índice mundial de facilitación del comercio, África, 2008.....	190
48.	Principales comunidades económicas regionales de África .....	191

### Gráficos

1.	a) Crecimiento del PIB en diversos países, 2003 a 2009.....	3
	b) Índices del crecimiento económico mundial (PIB), la producción industrial de la OCDE y el comercio marítimo mundial (en volumen), 1994 a 2009.....	4
2.	Índices de crecimiento de la economía mundial (PIB) y de las exportaciones mundiales de mercancías (en volumen), años indicados .....	6
3.	Comercio marítimo internacional, años indicados .....	8
4.	a) Comercio marítimo mundial, por grupos de países y regiones, 2008.....	9
	b) Comercio marítimo de los países en desarrollo, años indicados .....	9
5.	Petróleo y gas natural: principales productores y consumidores, 2008.....	17
6.	a) Principales cargas a granel (acero y mineral de hierro): participación en la producción, el consumo y el comercio en 2008 .....	21
	b) Principales cargas a granel (carbón y cereales): participación en la producción, el consumo y el comercio en 2008 .....	22
7.	Comercio contenedorizado mundial, 1990 a 2020 .....	28

8.	Emisiones de CO <sub>2</sub> del sector del transporte marítimo y grado de eficiencia energética por modos de transporte (en gramos por tonelada-kilómetro).....	31
9.	Flota mundial por principales tipos de buques, años indicados.....	42
10.	Portacontenedores totalmente celulares con aparejos de carga y descarga y sin ellos, por edad de los buques .....	45
11.	Distribución por edad de la flota mundial, todos los tipos de buques .....	46
12.	Distribución por edad de la flota mundial, diez principales tipos de buques .....	49
13.	Distribución por edad de la flota mundial: principales pabellones de registro de países en desarrollo, países con economías en transición, y registros internacionales y de libre matrícula ubicados en países y territorios en desarrollo .....	50
14.	Distribución por edad de la flota mundial: países en desarrollo y países con economías en transición entre los principales 35 países propietarios de buques .....	54
15.	Entregas de nuevos buques, 1997 a 2008 .....	69
16.	Pedidos mundiales en tonelaje, 2000 a 2009 .....	73
17.	Toneladas-milla por TPM de la flota mundial, años indicados .....	82
18.	Toneladas transportadas por TPM de la flota mundial, años indicados .....	83
19.	Toneladas-milla por TPM de la flota mundial, por tipos de buques, años indicados .....	84
20.	Evolución del exceso de capacidad por principales tipos de buques, años indicados .....	87
21.	Evolución de la demanda y la oferta en el transporte marítimo contenedorizado, 2000 a 2009 .....	87
22.	Evolución de los precios de los contenedores nuevos .....	114
23.	Evolución de las tarifas de arrendamiento.....	115
24.	Evolución de los indicadores de conectividad.....	131
25.	Necesidades y prioridades en materia de facilitación del comercio: situación de las autoevaluaciones de los miembros de la OMC.....	145
26.	Crecimiento en África, economías petroleras y no petroleras, 2006 a 2008 .....	176
27.	Crecimiento del PIB por subregiones africanas, 2006 a 2008 .....	176
28.	Países de África con mejores y peores resultados económicos .....	177
29.	Participación de África en el comercio mundial, 1970 a 2007 .....	179
30.	Principales rutas de navegación internacionales, África .....	181
31.	Agilidad de los procedimientos aduaneros en África, 2007 .....	187
32.	Costo anual medio de la importación de un contenedor .....	192
33.	Principales corredores de transporte por carretera, ferroviario, marítimo, lacustre y fluvial de África .....	193
34.	Número de documentos necesarios en promedio para las operaciones de importación .....	194
35.	Tiempo necesario para las operaciones de importación .....	194

---

*Recuadros*

1.	Conocimientos científicos sobre el calentamiento global y algunos efectos conexos.....	30
2.	Aumentos potenciales de la eficiencia resultantes de diversas medidas técnicas y operativas .....	33
3.	Estados contratantes de algunos convenios de transporte marítimo, a 23 de octubre de 2009.....	164

## SIGLAS Y NOTAS EXPLICATIVAS

*Siglas*

<b>AELC</b>	Asociación Europea de Libre Comercio
<b>AIE</b>	Agencia Internacional de Energía
<b>ASEAN</b>	Asociación de Naciones del Asia Sudoriental
<b>CAO</b>	Comunidad del África Oriental
<b>CEAP</b>	Cooperación Económica Asia-Pacífico
<b>CEDEAO</b>	Comunidad Económica de los Estados de África Occidental
<b>CEI</b>	Comunidad de Estados Independientes
<b>CEPA</b>	Comisión Económica para África
<b>c.i.f.</b>	costo, seguro y flete
<b>CME</b>	Consejo de Cargadores Marítimos de Europa
<b>CO<sub>2</sub></b>	dióxido de carbono
<b>CPMM</b>	Comité de Protección del Medio Marino (OMI)
<b>CSM</b>	Comité de Seguridad Marítima (CSM)
<b>DIS</b>	Registro internacional danés de buques
<b>empt</b>	equivalente en millones de toneladas de petróleo
<b>FAO</b>	Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación
<b>FEU</b>	<i>forty-foot equivalent unit</i> (unidad equivalente de 40 pies)
<b>FIS</b>	Registro internacional francés de buques
<b>FMI</b>	Fondo Monetario Internacional
<b>f.o.b.</b>	franco a bordo
<b>GEI</b>	gases de efecto invernadero
<b>GNL</b>	gas natural licuado
<b>GPL</b>	gas de petróleo licuado
<b>IEED</b>	índice de diseño de eficiencia energética
<b>IOEE</b>	índice operacional de eficiencia energética
<b>IPCC</b>	Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático
<b>IRU</b>	Unión Internacional de Transportes por Carretera
<b>ISO</b>	Organización Internacional de Normalización
<b>MARPOL</b>	Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 sobre la cuestión
<b>mbpd</b>	millones de barriles por día
<b>mmc</b>	millones de metros cúbicos
<b>n.d.</b>	no disponible
<b>NIS</b>	Registro internacional noruego de buques
<b>OCDE</b>	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
<b>OEA</b>	Operador económico autorizado
<b>OIE</b>	Organismo Internacional de Energía
<b>OMA</b>	Organización Mundial de Aduanas
<b>OMC</b>	Organización Mundial del Comercio
<b>OMI</b>	Organización Marítima Internacional
<b>OPEP</b>	Organización de Países Exportadores de Petróleo
<b>PGEEB</b>	plan de gestión de la eficiencia energética de los buques

<b>PIB</b>	producto interno bruto
<b>PMA</b>	países menos adelantados
<b>PNUD</b>	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
<b>PNUMA</b>	Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente
<b>ppm</b>	partes por millón
<b>PYMES</b>	pequeñas y medianas empresas
<b>REC</b>	Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias
<b>SNP</b>	Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP)
<b>SOLAS</b>	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar
<b>TEU</b>	<i>twenty-foot equivalent unit</i> (unidad equivalente de 20 pies)
<b>TIC</b>	Tecnologías de la información y las comunicaciones
<b>TLCAN</b>	Tratado de Libre Comercio de América del Norte
<b>TPM</b>	toneladas de peso muerto
<b>TB</b>	toneladas brutas (arqueo bruto)
<b>UE</b>	Unión Europea
<b>UEMAO</b>	Unión Económica y Monetaria del África Occidental
<b>UNCTAD</b>	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
<b>UNODC</b>	Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito
<b>WS</b>	Worldscale (índice a escala mundial)

### *Notas explicativas*

- *El transporte marítimo en 2009* comprende datos y acontecimientos que abarcan desde enero de 2008 hasta junio de 2009. Se ha procurado en la medida de lo posible incorporar los datos y acontecimientos más recientes.
- Por "dólares" se entiende dólares de los Estados Unidos de América, a menos que se indique otra cosa.
- Por "toneladas" se entiende toneladas métricas, 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.
- Dos puntos (..) indican que los datos faltan o no constan por separado.
- La raya (-) indica que la cantidad es nula o inferior a la mitad de la unidad utilizada.
- Cuando en los cuadros y en el texto se hace referencia a *países* o *economías*, esos términos se aplican a países, territorios o zonas, según el caso.
- Desde 2007 la presentación de los países en el informe es diferente de la de ediciones anteriores. Desde 2007 la nueva clasificación es la utilizada por la División de Estadística del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, así como por la UNCTAD en el *Handbook of Statistics*. Para los fines del análisis estadístico, los países y territorios se han agrupado por criterios económicos en tres categorías, divididas a su vez por regiones geográficas. Esas categorías generales son las de economías desarrolladas, economías en desarrollo y economías en transición. Véase, en el anexo I, un desglose detallado de los nuevos grupos. Toda comparación con los datos de ediciones de *El transporte marítimo* anteriores a 2007 debe realizarse con cautela.

### Clasificación de los buques utilizada en *El transporte marítimo en 2009*

Como en la edición del año anterior, en la mayoría de los cuadros del presente informe se han utilizado cinco categorías de buques. En todos los cuadros, basados en datos de *Lloyd's Register – Fairplay*, el tonelaje mínimo es de 100 toneladas brutas (TB), salvo en los cuadros relativos a la propiedad, en los que el tonelaje mínimo es de 1.000 TB. Esas categorías comprenden los 20 tipos principales de buques que se indican a continuación.

Categorías utilizadas en el presente informe	Buques comprendidos en esas categorías
<b>Petroleros</b>	Petroleros
<b>Graneleros</b>	Mineraleros y graneleros, mineraleros/graneleros/petroleros
<b>Cargueros</b>	Buques frigoríficos, buques especializados, buques ro-ro ( <i>roll on-roll off</i> ), buques de carga general (de una o varias cubiertas, cargueros mixtos (carga y pasaje)
<b>Buques portacontenedores</b>	Totalmente celulares
<b>Otros buques</b>	Buques tanque para el transporte de petróleo/productos químicos, buques tanque para productos químicos, otros buques tanque, buques para el transporte de gas licuado, buques ro-ro mixtos, buques de pasaje, gabarras tanque, gabarras de carga general, embarcaciones de pesca, buques de suministro de plataformas de extracción, y todos los demás tipos de buques
<b>Total de todos los buques</b>	Comprende todos los tipos de buques mencionados
<b>Grupos de buques por tamaño aproximado a que se hace referencia en esta publicación, con arreglo a la terminología generalmente usada</b>	
<i>Petroleros para el transporte de crudos</i>	
Superpetroleros, doble casco	350 000 TPM o más
Superpetroleros, monocasco	320 000 TPM o más
Grandes petroleros, doble casco	200.000 a 349.999 TPM
Grandes petroleros, monocasco	200.000 a 319.999 TPM
Suezmax	125.000 a 199.999 TPM
Aframax	80.000 a 124.999 TPM; manga interior del casco > 32,31 m
Panamax	50 000 a 79 999 TPM; manga interior del casco < 32,31 m
<i>Graneleros de carga seca y mineraleros</i>	
Tamaño El Cabo grande	150 000 TPM o más
Tamaño El Cabo pequeño	80 000 a 149 999 TPM; manga interior del casco > 32,31 m
Panamax	55 000 a 84 999 TPM; manga interior del casco < 32,31 m
Tamaño mediano grande	35 000 a 54 999 TPM
Tamaño mediano	10 000 a 34 999 TPM
<i>Mineraleros/petroleros</i>	
Grandes mineraleros/petroleros	200 000 TPM
<i>Buques portacontenedores</i>	
Post-Panamax	manga interior del casco > 32,31 m
Panamax	manga interior del casco < 32,31 m

Fuente: *Lloyd's Register – Fairplay*.

## RESUMEN

***En el contexto de una crisis financiera y una recesión mundiales, continuó el crecimiento del comercio marítimo, aunque a un ritmo menor.***

El año 2008 marcó un importante punto de inflexión en la historia de la economía y el comercio mundiales. El crecimiento de la economía mundial se desaceleró bruscamente en la última parte de 2008 al profundizarse la crisis financiera mundial. El crecimiento de las economías en desarrollo y de los países con economías en transición ha resultado ser menos resistente de lo esperado.

Paralelamente a la recesión económica mundial y al debilitamiento del comercio en general, el comercio marítimo internacional se desaceleró en 2008, registrando un crecimiento del 3,6%, frente al 4,5% de 2007. El volumen del comercio marítimo internacional en 2008 se estimó en 8.170.000 millones de toneladas. La desaceleración del crecimiento del comercio marítimo, consecuencia de un pronunciado descenso de la demanda de bienes de consumo, así como de una caída de la producción industrial en las principales economías y de la reducción de la demanda de energía, afectó a todos los subsectores del transporte marítimo.

Los pronósticos de que se dispone indican que las perspectivas son inciertas y se anuncian tiempos difíciles para el tráfico marítimo y el comercio marítimo internacional. Esas dificultades se ven agravadas ulteriormente por otros factores, como los problemas de seguridad marítima y la necesidad de hacer frente al problema del cambio climático.

***Mientras se contraía la demanda, siguió aumentando la oferta de nuevos buques.***

A principios de 2009 la flota mercante mundial llegó a 1.190 millones de toneladas de peso muerto, lo que supone un crecimiento anual del 6,7% respecto de enero de 2008. Ese crecimiento fue el resultado de pedidos de buques realizados antes de la crisis financiera, cuando el sector esperaba todavía que se mantuvieran las elevadas tasas de crecimiento de la demanda, expectativa que no se cumplió (véase el capítulo 1). Al seguir aumentando la capacidad de la flota mercante mundial a pesar de

la actual crisis económica, el sector se enfrenta a un creciente exceso de oferta (véase el capítulo 3) y a una fuerte caída de los fletamentos y de los fletes (véase el capítulo 4).

***Los desguaces de tonelaje existente no bastan para compensar el descenso de la demanda y el aumento de la oferta.***

Desde el comienzo de la crisis económica se han cancelado numerosos pedidos en astilleros de todo el mundo. Los constructores navales han tenido que dedicar más tiempo a renegociar contratos existentes que a atender nuevas consultas o pedidos. Aunque en general han dejado de cursarse nuevos pedidos de la mayoría de los tipos de buques, los astilleros de todo el mundo siguen entregando buques, especialmente graneleros de carga seca. Aunque no hubiera estallado la actual crisis económica, el tonelaje que entró en el mercado en los últimos años habría conducido a un exceso de oferta y a una disminución de los precios de los buques. Los precios de la chatarra en 2009 siguen siendo muy bajos en comparación con los de principios de 2008, y muchos armadores han optado por inmovilizar sus buques en espera de tiempos mejores.

***Como consecuencia del descenso de la demanda y el aumento de la oferta, se ha registrado una disminución de los fletes respecto de sus niveles máximos de 2008.***

A principios de 2008 continuó en todos los subsectores la tendencia alcista del año anterior. Sin embargo, la situación empezó a deteriorarse desde el comienzo del tercer trimestre de 2008 al debilitarse la demanda como consecuencia de la crisis financiera mundial. Los volúmenes de comercio en los mercados de transporte a granel y de transporte de línea regular registraron grandes descensos, que se prolongaron durante el resto del año y hasta bien entrado 2009. En el mercado de petroleros se obtuvieron en 2008 mejores resultados que en otros subsectores, pero hacia mediados de 2009 todos los subsectores estaban registrando descensos similares.

***Hacia finales de 2008 los efectos de la crisis económica mundial se manifestaban en todos los principales modos de transporte.***

Se estima que en 2008 el tráfico portuario mundial de contenedores creció en un 4% y se situó en 506 millones de TEU. Los puertos de China continental representaron alrededor del 22,6% del tráfico mundial total de los puertos de contenedores. Sin embargo, 2008 marcó un punto de inflexión en el tráfico portuario y los volúmenes de tráfico en otros modos de transporte. En China, la Federación de Rusia y la India, el transporte de mercancías por ferrocarril, medido en toneladas-kilómetro, registró en 2008 tasas de crecimiento de 3,5%, 5% y 8,4%, respectivamente, mientras que en Europa se redujo en un 5%. Tanto en Europa como en los Estados Unidos, el volumen de transporte de mercancías por ferrocarril disminuyó considerablemente en los primeros meses de 2009 en comparación con el mismo período del año anterior.

***En 2008 la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó las "Reglas de Rotterdam", un nuevo convenio internacional referente al contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo.***

Después de muchos años de labor preparatoria realizada bajo los auspicios de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó en diciembre de 2008 el Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo. El nuevo Convenio, para cuya entrada en vigor se requieren 20 ratificaciones, se abrió a la firma en una conferencia diplomática especial celebrada en Rotterdam en septiembre de 2009 y se conocerá como "Reglas de Rotterdam". Corresponde ahora a los encargados de la formulación de políticas examinar cuidadosamente las ventajas del nuevo Convenio y decidir si responde a sus expectativas, tanto por sus disposiciones sustantivas como en lo que se refiere a las posibilidades de uniformar las normas internacionales en esa esfera.

***Desde 2004 se viene negociando sobre cuestiones relacionadas con la facilitación del comercio en la Ronda de Doha para el Desarrollo de la Organización Mundial del Comercio.***

Buena parte de las medidas de facilitación del comercio propuestas hasta el momento se centran en el tiempo necesario para el despacho aduanero y la puesta en circulación de las mercancías teniendo en cuenta no sólo la pérdida de tiempo, sino también las posibles consecuencias en cuanto a daños, oportunidades desperdiciadas y aumento de los costos, con la consiguiente pérdida de competitividad de los productos. A finales de 2008 y principios de 2009 el Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio redujo el ritmo de las negociaciones, dedicando menos tiempo al examen de los textos propuestos y limitando las observaciones de las delegaciones a intervenciones orales. Esa situación cambió en la segunda mitad de 2009, al apreciarse signos de una posible solución de avenencia sobre las cuestiones controvertidas de la Ronda de Doha, y los delegados adoptaron un ambicioso plan de trabajo para el período que había de concluir en la conferencia ministerial prevista para principios de diciembre de 2009. Las delegaciones se proponen ahora ultimar para esa fecha un primer proyecto de texto de un nuevo acuerdo de la OMC sobre la facilitación del comercio.

***Los principales desafíos que se plantean para la cooperación y la reglamentación internacionales son la piratería, la seguridad de la cadena de suministro y el cambio climático.***

Los numerosos y preocupantes incidentes de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques, en particular frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén, se han convertido en motivo de creciente inquietud no sólo para el sector del transporte marítimo, gravemente afectado por el problema, sino también para las organizaciones internacionales, como la Organización Marítima Internacional (OMI) y las Naciones Unidas. Se está trabajando conjuntamente en diversos foros para encontrar respuestas adecuadas al problema de la piratería. En lo referente a la seguridad marítima y la seguridad de la cadena alimentaria, se están realizando esfuerzos para aplicar y perfeccionar los instrumentos jurídicos y normas pertinentes. En cuanto al medio ambiente, conviene destacar que la OMI sigue impulsando avances en diversas esferas, como la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte internacional y el establecimiento de un régimen mundial al respecto.

***A pesar de la crisis financiera mundial, África registró en 2008 un fuerte crecimiento. Sin embargo, la participación del continente en el comercio mundial sigue siendo de sólo un 2,7%.***

Todos los años, en la publicación *El transporte marítimo* se examinan más detalladamente las novedades ocurridas en el sector del transporte en una región determinada. En la edición de 2009 se ha centrado la atención en África porque la UNCTAD no había informado sobre esa región desde 2006. A pesar de la crisis financiera mundial, la región africana siguió registrando en 2008 un fuerte crecimiento (5,1%), especialmente en los países ricos en recursos. La participación de África en el comercio mundial siguió siendo muy reducida, de sólo un 2,7%. Las empresas mundiales de explotación portuaria han tratado de extender sus operaciones a lo largo de las principales rutas

internacionales de transporte marítimo que pasan por África, pero en algunos países ese proceso se ha visto entorpecido por limitaciones físicas, jurídicas, sociales y económicas. Entre los problemas más frecuentes destacan el elevado número de documentos necesarios para el paso de las fronteras, las deficientes conexiones con el interior, las cuestiones de seguridad, los costos de transacción excesivos y los retrasos. Esos problemas tienen consecuencias graves en el caso de los países sin litoral, cuya dependencia de los países de tránsito complica los procesos de exportación y de importación, y en los que se estima que el costo de las importaciones es de tres a cinco veces superior al promedio mundial. En los últimos años se ha tomado creciente conciencia de la necesidad de mejorar el funcionamiento de los puertos y la conectividad interior de la región. Sin embargo, la crisis financiera mundial puede afectar a las nuevas inversiones planeadas para África.



## Capítulo 1

# EVOLUCIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL

*Como consecuencia de la crisis financiera y de la desaceleración económica mundial, en 2008 se redujo el crecimiento de la economía mundial y de las exportaciones mundiales de mercancías, y se prevé un nuevo descenso en 2009. La contracción de la producción y la demanda mundiales y el consiguiente descenso de los niveles de comercio han socavado el crecimiento del comercio marítimo. Los riesgos de deterioro, incluido el de una espiral negativa entre el sector financiero y la economía real, hacen que sean inciertas las perspectivas del comercio marítimo. El cambio climático y la necesidad de adoptar un régimen de regulación internacional de las emisiones de gases de efecto invernadero causadas por las actividades de transporte internacional constituyen una dificultad añadida para el sector del transporte marítimo.*

### A. SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA MUNDIAL

#### 1. Crecimiento económico mundial<sup>1</sup>

El año 2008 señaló un punto de inflexión importante en la historia de la economía y el comercio mundiales. El crecimiento de la economía mundial, medido por el producto interno bruto (PIB) se desaceleró rápidamente en la última parte de 2008, al entrar en una segunda fase, más aguda, la crisis financiera que había empezado en los Estados Unidos en 2007.

El PIB mundial no creció sino un 2,0%, tasa muy inferior al 3,7% de 2007 y al promedio anual del 3,5% registrado durante el período 1994-2008. La pauta general fue de crecimiento continuado en los tres primeros trimestres de 2008, en los que los países exportadores de petróleo se beneficiaron en particular de los elevados precios, sin precedentes, de los productos básicos, seguido por un

---

**El PIB mundial no creció sino un 2,0%, tasa muy inferior al 3,7% de 2007...**

---

crecimiento vacilante a finales de 2008 y en el primer semestre de 2009 —que se manifestó ante todo en las regiones desarrolladas y se extendió después a las economías en desarrollo y los países con economías en transición (cuadro 1). Se prevé que el producto mundial se reducirá en 2009 en un 2,7%, lo que supondrá la primera contracción del producto mundial desde los años treinta del siglo pasado. Puesto que la demanda de transporte marítimo deriva de las actividades económicas y comerciales, la recesión económica mundial entraña consecuencias graves para el sector del transporte y el comercio marítimos.

Las economías desarrolladas han sido las primeras en verse afectadas por la desaceleración económica mundial, y la mayoría de ellas está ya en recesión. En su conjunto, las economías desarrolladas registraron en 2008 un escuálido crecimiento del 0,7%. El PIB creció en un 1,1% en los Estados Unidos, y en menos de un 1,0% en la Unión Europea. Los países más afectados fueron el Japón e Italia, cuyas economías se contrajeron en un 0,6% y un 1,0%, respectivamente. Se prevé que las economías

adelantadas experimentarán en 2009 una contracción del 4,1%.

Los países en desarrollo y los países con economías en transición también han padecido el embate de la desaceleración económica. En 2008 el producto de las economías en desarrollo sólo creció en un 5,4%, frente al 7,3% en 2007. Aunque su tasa de crecimiento se redujo considerablemente en comparación con las tasas de dos dígitos de los últimos años, China siguió en cabeza, con un crecimiento anual del PIB del 9,0%. Otras grandes economías en desarrollo, como el Brasil, la India y Sudáfrica, registraron un crecimiento positivo,

aunque con tasas inferiores a las de 2007. Se prevé que las economías en desarrollo en su conjunto experimentarán en 2009 un crecimiento reducido (1,3%), y que en algunos países, como el Brasil y Sudáfrica, se registrará una contracción (del 0,8% y del 1,8%, respectivamente).

También se han visto afectadas las economías en transición, cuyo crecimiento se redujo en 2008 al 5,4%, frente al 8,4% de 2007. Las perspectivas para esas economías en 2009 son poco halagüeñas, pues se prevé que disminuya en un 6,2% el PIB del conjunto del grupo, y en un 8,0% el de la Federación de Rusia.

Cuadro 1

**Crecimiento económico mundial, 2006 a 2009<sup>a</sup>**  
(En variación porcentual anual)

Región/país <sup>b</sup>	2006	2007	2008 <sup>c</sup>	2009 <sup>d</sup>
<b>MUNDO</b>	3,9	3,7	2,0	-2,7
<b>Economías desarrolladas</b>	2,8	2,5	0,7	-4,1
<i>de las cuales:</i>				
<b>Estados Unidos</b>	2,8	2,0	1,1	-3,0
<b>Japón</b>	2,0	2,4	-0,6	-6,5
<b>Unión Europea (27)</b>	3,1	2,9	0,9	-4,6
<i>de la cual:</i>				
<b>Alemania</b>	3,0	2,5	1,3	-6,1
<b>Francia</b>	2,4	2,1	0,7	-3,0
<b>Italia</b>	1,9	1,5	-1,0	-5,5
<b>Reino Unido</b>	2,9	3,1	0,7	-4,3
<b>Economías en desarrollo</b>	7,2	7,3	5,4	1,3
<i>de las cuales:</i>				
<b>China</b>	11,1	11,4	9,0	7,8
<b>India</b>	9,7	9,0	7,3	5,0
<b>Brasil</b>	4,0	5,7	5,1	-0,8
<b>Sudáfrica</b>	5,4	5,1	3,1	-1,8
<b>Economías en transición</b>	7,5	8,4	5,4	-6,2
<i>de las cuales:</i>				
<b>Federación de Rusia</b>	6,7	8,1	5,6	-8,0

*Fuente:* Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, basados en Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, National Accounts Main Aggregates Database, y Situación y perspectivas de la economía mundial 2009: actualización a mediados de 2009; Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), *Economic Outlook* N° 85, Preliminary Edition, junio de 2009, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2008-2009, julio de 2009; y fuentes nacionales.

<sup>a</sup> Los cálculos de los agregados nacionales se basan en el PIB en dólares constantes de 2000.

<sup>b</sup> Las regiones y agrupaciones de países corresponden a las definidas en el *Informe sobre el Comercio y el Desarrollo* de la UNCTAD.

<sup>c</sup> Estimaciones preliminares.

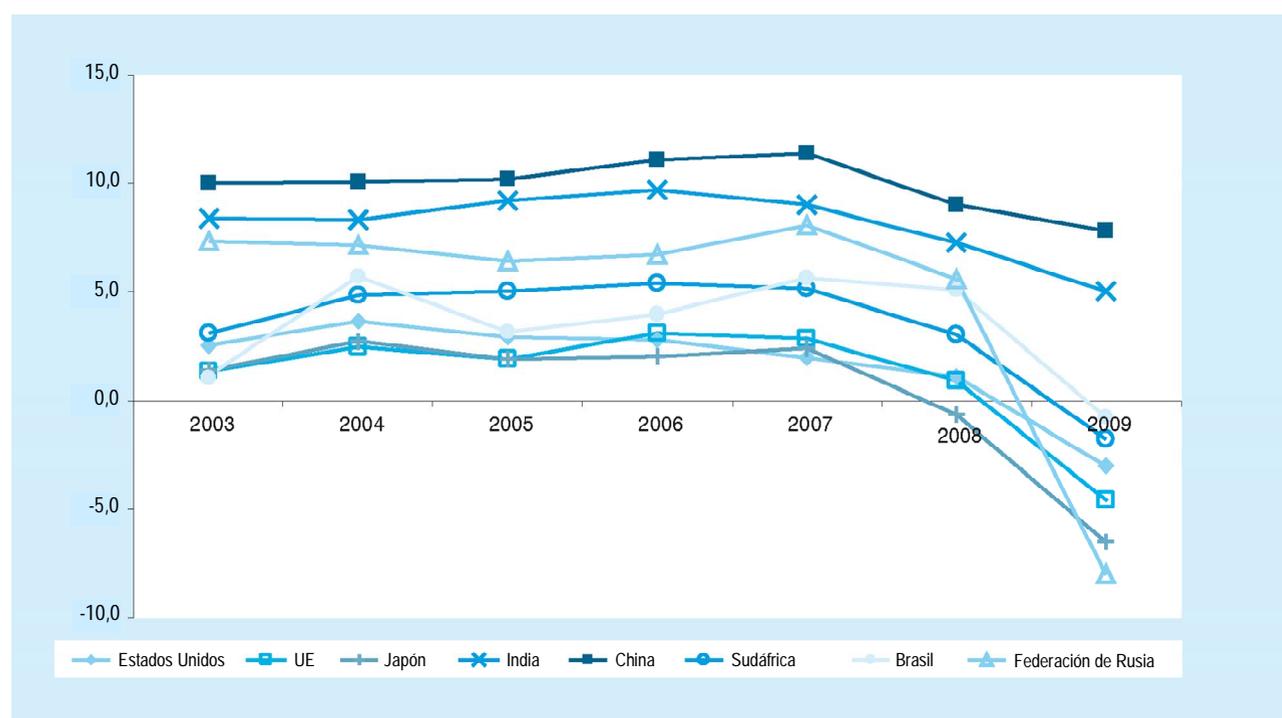
<sup>d</sup> Pronóstico.

El contagio de la desaceleración de las regiones desarrolladas a las regiones en desarrollo ha sido lento, pero inevitable. China, el principal motor de la expansión de la economía y el comercio mundiales en los últimos años, no pudo aislarse de los efectos del deterioro de la situación económica una vez que sus principales interlocutores comerciales ya habían entrado en recesión. El crecimiento en las economías en desarrollo y los países con economías en transición ha resultado menos resistente de lo que se esperaba, lo que parece indicar que no hay ningún efecto de "desconexión" entre las economías de las regiones desarrolladas y las de las regiones en desarrollo.

En una economía interdependiente y globalizada, las economías en desarrollo y los países con economías en transición no pueden protegerse de los efectos de una recesión mundial. La rápida propagación de la desaceleración económica más allá de las economías adelantadas se ha producido, entre otros canales, a través de los mecanismos financieros: la contracción del crédito ha hecho que la financiación del comercio resultara difícil y onerosa, y las cadenas mundiales de suministro han actuado como mecanismos de transmisión de la desaceleración económica. El mundo está registrando, pues, una crisis económica amplia, profunda y sincronizada, la primera con esas características desde la posguerra (véase el gráfico 1 a)).

Gráfico 1 a)

**Crecimiento del PIB en diversos países, 2003 a 2009**  
(Variación porcentual anual)



*Fuente:* Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, basados en Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, National Accounts Main Aggregates Database, y Situación y perspectivas de la economía mundial 2009: actualización a mediados de 2009; Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), *Economic Outlook* N° 85, Preliminary Edition, junio de 2009, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2008-2009, julio de 2009; y fuentes nacionales.

Las tendencias que afectan a la producción industrial constituyen un buen indicador del grado de severidad del declive económico mundial y de la medida en que afecta a los servicios de transporte marítimo. La producción industrial mundial disminuyó en un 13% a finales de 2008<sup>2</sup>, lo que

afectó negativamente a la demanda de materias primas y energía. El índice de la producción industrial de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) se redujo de 106,8 en 2007 a 104,9 en 2008. Descendió abruptamente, a 98,7, en el último trimestre de 2008, después de

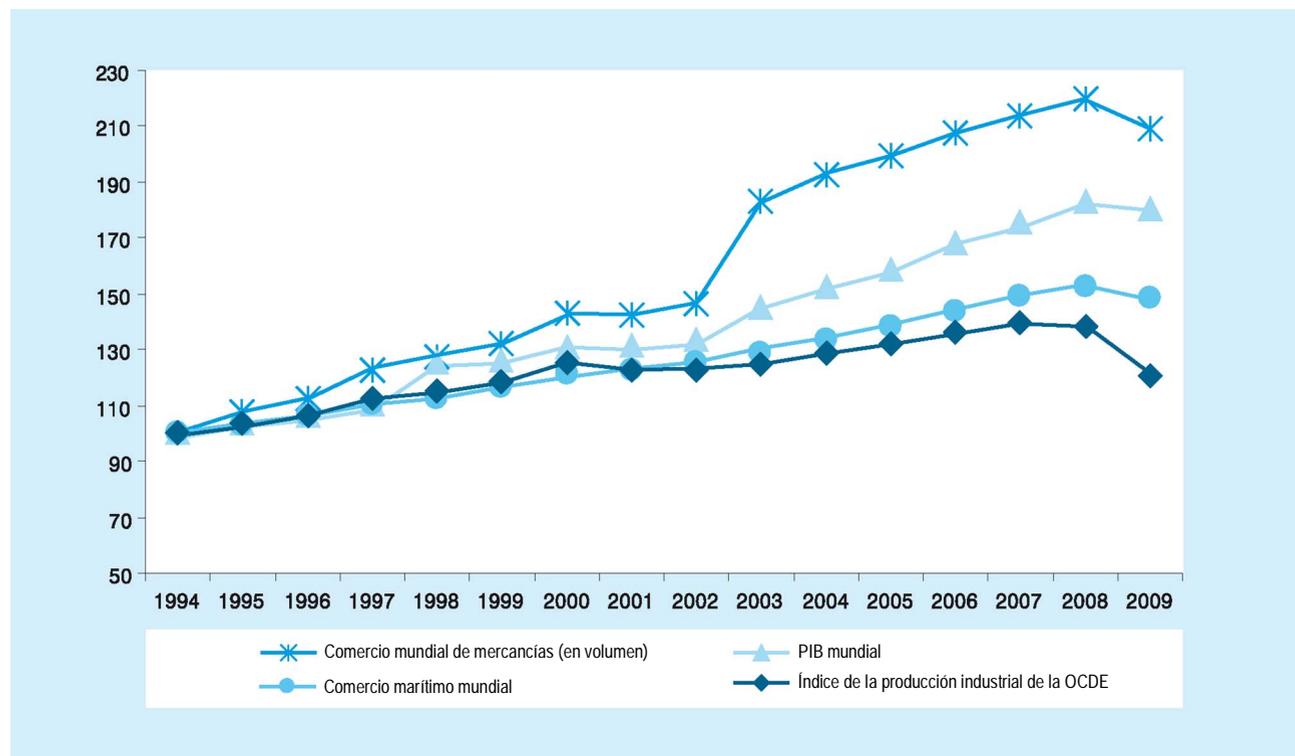
situarse en 108,5, 107,4 y 105,1, respectivamente, en los tres trimestres anteriores de ese año. En junio de 2009, el índice se había reducido todavía más, a 91,3. También se desaceleró la producción industrial en las economías en desarrollo y los países con economías en transición, como el Brasil, la India y la Federación de Rusia, aunque en forma mucho menos pronunciada que en las economías adelantadas. En 2008 la producción industrial de China creció en promedio en un 17,6%, frente al 16,4% registrado en 2007<sup>3</sup>. Sin embargo, durante los primeros ocho meses de 2009 la tasa media de crecimiento de la producción industrial de China

fue de 8,2%, menos de la mitad de la registrada en 2008<sup>4</sup>.

El gráfico 1 b) ilustra la fuerte interdependencia entre la producción industrial, el crecimiento económico, el comercio mundial y los servicios de transporte marítimo al mostrar cómo esas variables siguieron las mismas tendencias y cayeron al unísono en 2008 y 2009. Una contracción de la producción industrial reduce el producto y el comercio y, por extensión, la demanda de servicios de transporte marítimo y el comercio marítimo mundial.

Gráfico 1 b)

**Índices del crecimiento económico mundial (PIB), la producción industrial de la OCDE y el comercio marítimo mundial (en volumen), 1994 a 2009**  
(1994 = 100)



*Fuente:* Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, basados en OCDE, Main Economic Indicators, junio de 2009; UNCTAD, *Informe sobre el Comercio y el Desarrollo, 2009*, y *El transporte marítimo*, varias ediciones. Los datos sobre el comercio marítimo correspondientes a 2009 se obtuvieron aplicando la tasa de crecimiento pronosticada por Fearnleys y Clarkson Research Services. Los datos sobre el volumen del comercio mundial de mercancías se obtuvieron aplicando la tasa de crecimiento pronosticada por la OMC. Los datos sobre el volumen del comercio se derivaron de los valores en aduana deflactados por los valores unitarios estándar y el índice ajustado de precios de los productos electrónicos.

La recuperación de la economía mundial y, por extensión, la del comercio mundial de mercancías y la de la demanda mundial de servicios de transporte marítimo, dependerán en buena parte de las medidas que se adopten para reactivar la actividad económica, estimular el consumo y la inversión y promover el comercio. Los gobiernos, individual y

colectivamente, incluidos los del G-20<sup>5</sup>, están adoptando disposiciones y comprometiéndose a actuar para acelerar la salida de la crisis. Los gobiernos participantes en la reunión del G-20 que se celebró en Londres en abril de 2009 acordaron un programa de apoyo adicional por valor de 1,1 billones de dólares que abarca, entre otras partidas,

250.000 millones de dólares destinados a apoyar la financiación del comercio. Además, los gobiernos de alrededor de 40 economías, incluidas algunas de regiones en desarrollo, como China y la India, han adoptado medidas de política monetaria y fiscal (por valor de 21 billones de dólares, aproximadamente) para estabilizar sus respectivos sectores financieros y estimular sus economías nacionales<sup>6</sup>.

El FMI pronostica que, si se aplican con prontitud y eficacia las diversas políticas y medidas de apoyo adoptadas o planeadas, la economía mundial repuntará en 2010, aunque a una modesta tasa de crecimiento del 1,9%. Conviene señalar, sin embargo, que a pesar de los diversos esfuerzos realizados para sacar a la economía mundial de la recesión, las condiciones de crédito siguen siendo difíciles, dado el círculo vicioso que se ha establecido entre el sector financiero y la economía real. Las restricciones crediticias limitan el gasto en inversión y en consumo, lo que a su vez impide la

recuperación económica y socava la estabilidad financiera.

## 2. Comercio de mercancías<sup>7</sup>

### *Evolución reciente del comercio internacional*

El colapso de la demanda mundial ha afectado considerablemente al crecimiento del comercio mundial de mercancías. En 2008 el volumen de las exportaciones mundiales de mercancías creció en un 2,0%, dos puntos porcentuales menos que en 2007 (cuadro 2). Esa desaceleración hizo que, a diferencia de años anteriores, el crecimiento en volumen de las exportaciones no fuera mayor que el del producto mundial. Como se muestra en el gráfico 2, el comercio ha crecido por lo general más rápidamente que el PIB, a tasas dos o tres veces mayores. El efecto multiplicador es en gran medida el resultado de la globalización de los procesos de producción y del comercio de partes y componentes, de una mayor integración económica, y de la profundización y extensión de las cadenas mundiales de suministro<sup>8</sup>.

**En 2008 el volumen de las exportaciones mundiales de mercancías creció en un 2,0%, dos puntos porcentuales menos que en 2007.**

Cuadro 2

### Crecimiento en volumen<sup>a</sup> del comercio de mercancías, por regiones geográficas, 2006 a 2008 (En porcentaje)

Exportaciones			Países/regiones	Importaciones		
2006	2007	2008		2006	2007	2008
8,5	6,0	2,0	Mundo	8,0	6,0	2,0
8,5	5,0	1,5	América del Norte	6,0	2,0	-2,5
7,5	3,5	0,0	Unión Europea (27)	7,0	3,5	-1,0
1,5	4,5	3,0	África	10,0	14,0	13,0
3,0	4,0	3,0	Oriente Medio	5,5	14,0	10,0
4,0	3,0	1,5	América del Sur y Central <sup>b</sup>	15,0	17,5	15,5
13,5	11,5	4,5	Asia	8,5	8,0	4,0
22,0	19,5	8,5	China	16,5	13,5	4,0
6,0	7,5	6,0	Comunidad de Estados Independientes (CEI)	20,5	20,0	15,0

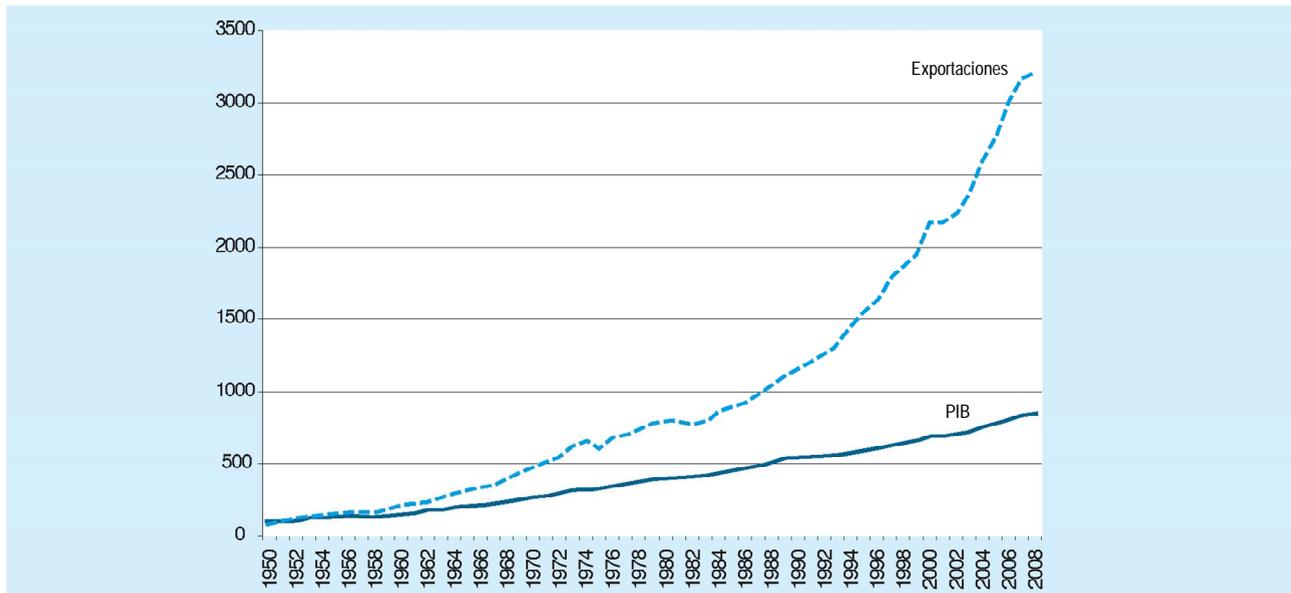
Fuente: Comunicado de prensa de la OMC: El comercio mundial en 2008 y perspectivas para 2009, marzo de 2009.

<sup>a</sup> Los datos sobre el volumen del comercio se derivaron de los valores en aduana deflactados por los valores unitarios estándar y el índice ajustado de precios de los productos electrónicos.

<sup>b</sup> Comprende el Caribe.

Gráfico 2

**Índices de crecimiento de la economía mundial (PIB) y de las exportaciones mundiales de mercancías (en volumen), años indicados (1950 = 100)**



*Fuente:* Cálculos de la UNCTAD, basados en Organización Mundial del Comercio, cuadro A1, Estadísticas del comercio, 2008. Los datos sobre el volumen del comercio se derivaron de los valores en aduana deflactados por los valores unitarios estándar y el índice ajustado de precios de los productos electrónicos.

Según la Organización Internacional del Comercio (OMC), los volúmenes mensuales del comercio de las grandes economías desarrolladas y en desarrollo vienen disminuyendo al mismo tiempo desde septiembre de 2008. La recesión mundial que comenzó en 2008 se considera particularmente severa, pues las disminuciones del comercio registradas son mayores que en coyunturas similares del pasado. La razón que con más frecuencia se cita en el sector del transporte marítimo para explicar la rapidez con la que la crisis económica ha afectado al comercio mundial es la escasez de financiación para el comercio. En efecto, los bancos dejaron de emitir cartas de crédito, y no podían reunirse cargamentos ni ejecutarse las transacciones. Esa escasez de financiación ha afectado con especial dureza al comercio de las economías en desarrollo. Se calcula que la demanda no satisfecha de financiación del comercio en las economías en desarrollo oscila entre 100.000 y 300.000 millones de dólares anuales<sup>9</sup>.

En 2008 los volúmenes de exportación de América del Norte sólo crecieron en un 1,5%, y el crecimiento de las exportaciones de la Unión Europea fue menor que el de cualquier otra región.

El hundimiento de la demanda de productos de importación, en particular de bienes de consumo, hizo que en ambas regiones se registraran marcados descensos del volumen de las importaciones (-2,5% en América del Norte y -1,0% en la Unión Europea).

Las economías en desarrollo y las economías en transición siguieron impulsando el crecimiento del comercio mundial de mercancías, aunque a tasas menores que en 2007. El volumen de las exportaciones de Asia, encabezadas por las de China, aumentó en un 4,5%, lo que representa una disminución muy considerable respecto de la tasa de dos dígitos registrada en los años anteriores. El crecimiento del volumen de las importaciones de China se redujo al 8,5%, tasa inferior a la mitad de la registrada en 2007. También las importaciones de Asia, y las de China en particular, crecieron a una tasa inferior a la de 2007. La apertura de Asia al comercio la ha hecho más vulnerable a la recesión, especialmente en el caso de los países que dependen en medida importante de la producción y exportación de productos manufacturados, cuya demanda ha disminuido sustancialmente.

También en otras regiones en desarrollo de África y del Oriente Medio aumentó el volumen de las exportaciones y de las importaciones, aunque a ritmos menores. Los exportadores de productos primarios, en particular petróleo y metales, mantuvieron volúmenes de importación relativamente elevados, pues se beneficiaron de la mejora de la relación de intercambio resultante de los aumentos de precios registrados en el primer semestre de 2008. El volumen de las exportaciones de África aumentó en un 4,5% en 2007, mientras que las importaciones aumentaron en un 13,0%. Análogamente, el volumen de las exportaciones del Oriente Medio creció en un 3,0% (frente al 4,0% en 2007), y las importaciones lo hicieron en un 10% (frente al 14,0% de 2007). El volumen de las importaciones de América Latina creció más rápidamente que el de cualquier otra región, a una tasa de dos dígitos (15,5%), aunque menos que en 2007, y a una tasa mucho mayor que las exportaciones (1,5% en 2008 y 3,0% en 2007).

La región en la que más creció el volumen de las exportaciones y la segunda en cuanto al crecimiento de las importaciones fue la Comunidad de Estados Independientes (CEI)<sup>10</sup>. Sus exportaciones aumentaron en un 6,0%, frente al 7,5% de 2007, y sus importaciones en un 15%, frente al 20% de 2007.

Las perspectivas para 2009 son poco alentadoras. La OMC pronostica que el volumen de las exportaciones mundiales registrará una disminución del 10%, la primera desde 1982 y la mayor desde la segunda guerra mundial. El sector del transporte marítimo teme que las medidas proteccionistas introducidas como reacción ante la desaceleración económica mundial afecten ulteriormente al comercio, lo que terminaría por profundizar la recesión mundial.

Según las previsiones, el comercio de las economías desarrolladas es el que más se reducirá, con un descenso de las exportaciones del 14%, mientras que el de las exportaciones de las economías en desarrollo será del 7%. Aunque la disminución de sus exportaciones sea mucho menor que la de las economías desarrolladas, las economías en desarrollo se verán probablemente mucho más

gravemente afectadas, pues dependen mucho más del comercio para mantener su crecimiento y su desarrollo. Para muchas economías en desarrollo, en particular las más vulnerables y dependientes del comercio, un pronunciado descenso de la producción, del crecimiento económico y del comercio constituye un duro golpe a los progresos logrados en la reducción de la pobreza y la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio. El Banco Mundial estima que más del 40% de las economías en desarrollo están muy expuestas a los efectos de empobrecimiento de la crisis, y que en 2009 habrá en las economías en desarrollo 55 millones de personas más que antes de la crisis viviendo por debajo del umbral de la pobreza.

## B. COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL<sup>11</sup>

### 1. Comercio marítimo total

Tras la desaceleración económica mundial y la importante contracción del comercio mundial de mercancías en el último trimestre de 2008, prosiguió el crecimiento del comercio marítimo internacional, aunque a una tasa menor, del 3,6% en 2008 frente al 4,5% de 2007. La UNCTAD estima el volumen del comercio marítimo internacional en 8.170 millones de toneladas, de las que la proporción mayor seguirá correspondiendo a carga seca (66,3%) (cuadros 3 y 4 y gráfico 3).

---

**... prosiguió el crecimiento del comercio marítimo internacional, aunque a una tasa menor, del 3,6% en 2008 frente al 4,5% de 2007.**

---

Continuando la tendencia pasada, las principales zonas de carga se encontraban en las regiones en desarrollo (60,6%), seguidas de las economías desarrolladas (33,6%) y los países con economías en transición (5,9%). Asia mantuvo su posición dominante, con un 40% del total de las mercancías cargadas, seguida en orden descendente por las Américas, Europa, África y Oceanía (gráfico 4 a)). Como se muestra en el gráfico 4 b), las economías en desarrollo han incrementado constantemente su participación en el volumen de mercancías descargadas. A lo largo de los años ha venido aumentando la participación de las economías en desarrollo en las importaciones, en particular en las de productos de consumo, así como de partes y componentes utilizados como insumos en procesos de producción globalizados.

Cuadro 3

**Evolución del comercio marítimo internacional, años indicados**  
(En millones de toneladas de carga)

Año	Petróleo	Principales cargas a granel <sup>a</sup>	Otras cargas secas	Total (todas las cargas)
1970	1 442	448	676	2 566
1980	1 871	796	1 037	3 704
1990	1 755	968	1 285	4 008
2000	2 163	1 288	2 533	5 984
2006	2 648	1 888	3 009	7 545
2007	2 705	2 013	3 164	7 882
2008 <sup>b</sup>	2 749	2 097	3 322	8 168

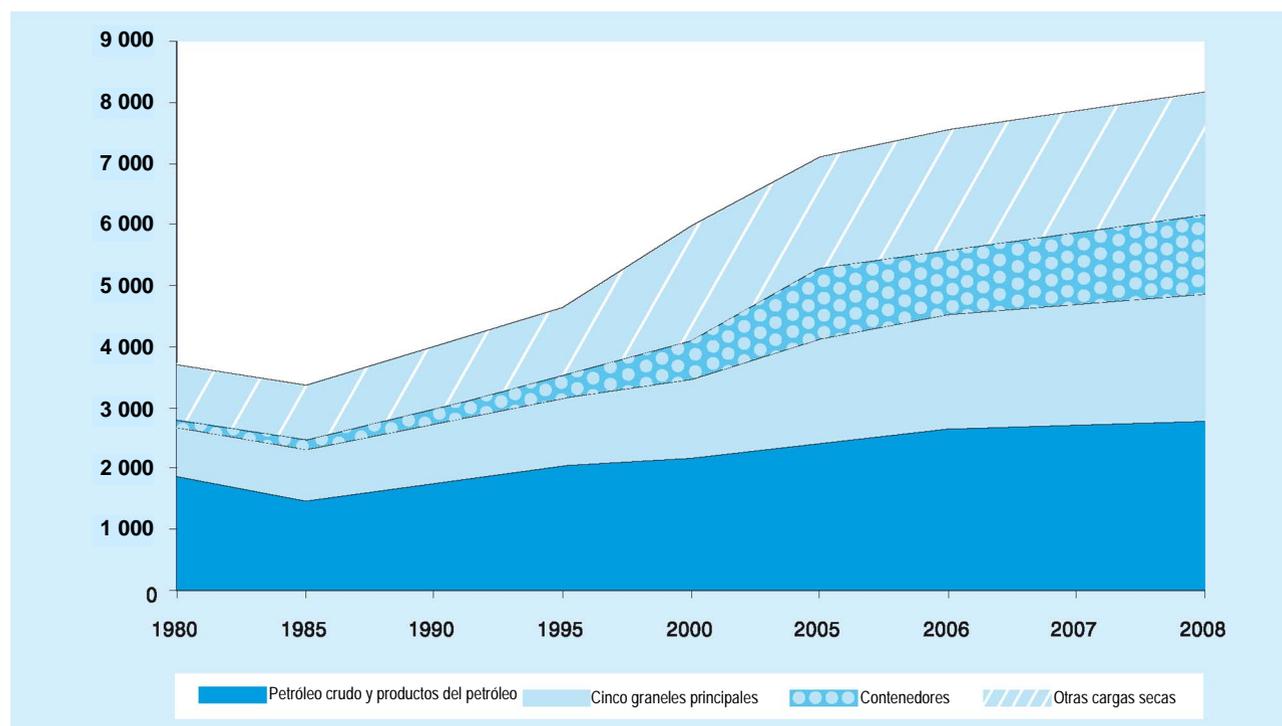
*Fuente:* Estimaciones de la secretaría de la UNCTAD, basadas en datos facilitados por países informantes, puertos y fuentes especializadas, y actualizadas con los datos más recientes disponibles.

<sup>a</sup> Mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita/alúmina y fosfatos.

<sup>b</sup> Datos preliminares.

Gráfico 3

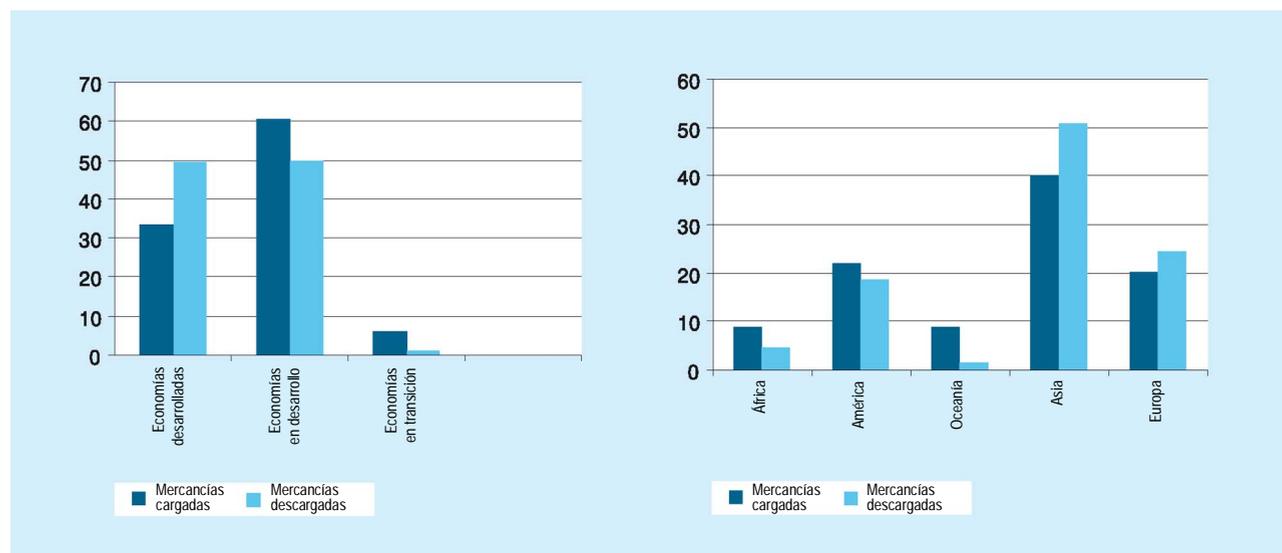
**Comercio marítimo internacional, años indicados**  
(En millones de toneladas de carga)



*Fuente:* *El transporte marítimo*, varias ediciones. Los datos sobre el comercio de contenedores se basan en Clarkson Research Services, Shipping Review Database, primavera de 2009.

Gráfico 4 a)

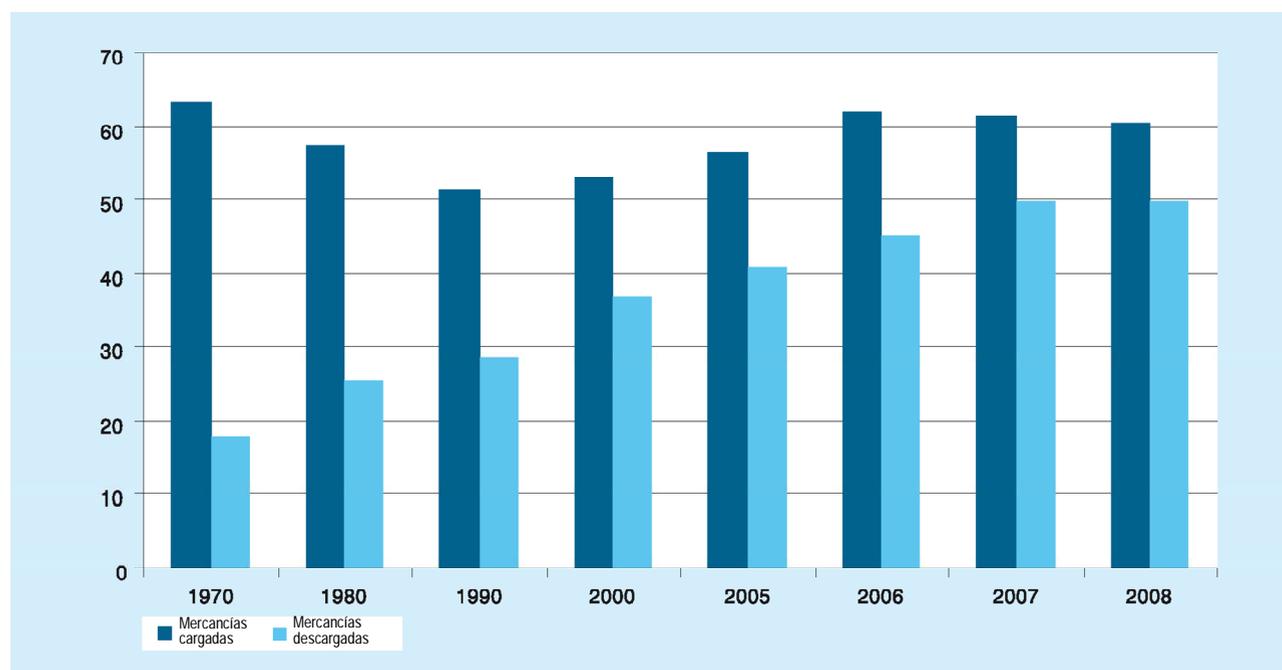
**Comercio marítimo mundial, por grupos de países y regiones, 2008**  
(En parte porcentual del tonelaje)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, basada en datos facilitados por países informantes, puertos y fuentes especializadas.

Gráfico 4 b)

**Comercio marítimo de los países en desarrollo, años indicados**  
(En parte porcentual del tonelaje)



Fuente: *El transporte marítimo*, varias ediciones.

Cuadro 4

## Comercio marítimo mundial, por tipos de carga y grupos de países, 2006 a 2008

Grupo de países	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Total	Crudo	Derivados	Carga seca	Total	Crudo	Derivados	Carga seca
<b>Millones de toneladas</b>									
<b>Todo el mundo</b>	2006	7 545,0	1 783,0	865,2	4 896,9	7 720,1	1 833,2	895,0	4 991,9
	2007	7 882,0	1 813,9	891,1	5 177,1	8 061,3	1 995,0	906,2	5 160,1
	2008	8 168,0	1 834,1	915,3	5 418,6	8 180,7	1 891,4	910,0	5 379,4
<b>Economías desarrolladas</b>	2006	2 460,5	132,9	336,4	1 991,3	4 165,7	1 283,0	535,5	2 347,2
	2007	2 623,6	134,2	363,5	2 125,8	3 990,5	1 246,0	524,0	2 220,5
	2008	2 742,0	116,9	375,4	2 249,7	4 028,7	1 180,8	510,8	2 337,1
<b>Economías en transición</b>	2006	410,3	123,1	41,3	245,9	70,6	5,6	3,1	61,9
	2007	417,9	124,4	39,9	253,7	76,8	7,3	3,5	66,0
	2008	480,2	133,4	33,9	312,8	88,1	6,3	4,5	77,4
<b>Economías en desarrollo</b>	2006	4 674,2	1 527,0	487,5	2 659,7	3 483,7	544,6	356,4	2 582,8
	2007	4 840,6	1 555,3	487,8	2 797,5	3 994,1	741,7	378,7	2 873,6
	2008	4 945,8	1 583,8	506,1	2 856,0	4 063,9	704,3	394,7	2 964,9
<b>África</b>	2006	704,0	353,8	86,0	264,2	357,5	41,1	39,9	276,5
	2007	719,6	362,5	81,8	275,3	376,6	45,5	45,5	285,6
	2008	718,7	358,8	83,7	276,2	377,7	42,2	45,2	290,3
<b>América</b>	2006	1 030,7	251,3	93,9	685,5	376,3	49,6	60,1	266,6
	2007	1 076,8	252,3	90,1	734,5	423,0	76,0	64,0	283,0
	2008	1 135,6	258,6	100,1	776,9	432,8	78,8	65,4	288,5
<b>Asia</b>	2006	2 932,7	917,6	307,5	1 707,7	2 737,0	453,9	249,6	2 033,5
	2007	3 037,0	936,0	315,7	1 785,3	3 181,0	620,2	262,2	2 298,6
	2008	3 084,2	961,8	322,1	1 800,3	3 239,7	583,2	277,0	2 379,4
<b>Oceanía</b>	2006	6,8	4,4	0,1	2,4	12,9	0,0	6,7	6,2
	2007	7,1	4,5	0,1	2,5	13,5	0,0	7,0	6,5
	2008	7,3	4,6	0,1	2,5	13,8	0,0	7,1	6,6
<b>Parte porcentual</b>									
<b>Todo el mundo</b>	2006	100,0	23,6	11,5	64,9	100,0	23,8	11,6	64,7
	2007	100,0	23,0	11,3	65,7	100,0	24,8	11,2	64,0
	2008	100,0	22,5	11,2	66,3	100,0	23,1	11,1	65,8
<b>Economías desarrolladas</b>	2006	32,6	7,5	38,9	40,7	54,0	70,0	59,8	47,0
	2007	33,3	7,4	40,8	41,1	49,5	62,5	57,8	43,0
	2008	33,6	6,4	41,0	41,5	49,3	62,4	56,1	43,5
<b>Economías en transición</b>	2006	5,4	6,9	4,8	5,0	0,9	0,3	0,4	1,2
	2007	5,3	6,9	4,5	4,9	1,0	0,4	0,4	1,3
	2008	5,9	7,3	3,7	5,8	1,1	0,3	0,5	1,4
<b>Economías en desarrollo</b>	2006	62,0	85,7	56,3	54,3	45,1	29,7	39,8	51,7
	2007	61,4	85,7	54,7	54,0	49,6	37,2	41,8	55,7
	2008	60,6	86,4	55,3	52,7	49,7	37,2	43,4	55,1
<b>África</b>	2006	9,3	19,8	9,9	5,4	4,6	2,2	4,5	5,5
	2007	9,1	19,8	9,2	5,3	4,7	2,3	5,0	5,5
	2008	8,8	19,6	9,2	5,1	4,6	2,2	5,0	5,4
<b>América</b>	2006	13,7	14,1	10,9	14,0	4,9	2,7	6,7	5,3
	2007	13,7	13,9	10,1	14,2	5,3	3,8	7,1	5,5
	2008	13,9	14,1	10,9	14,3	5,3	4,2	7,2	5,4
<b>Asia</b>	2006	38,9	51,5	35,5	34,9	35,5	24,8	27,9	40,7
	2007	38,5	51,6	35,4	34,5	39,5	31,1	28,9	44,6
	2008	37,8	52,4	35,2	33,2	39,6	30,8	30,4	44,2
<b>Oceanía</b>	2006	0,1	0,2	0,0	0,1	0,2	0,0	0,8	0,1
	2007	0,1	0,3	0,0	0,1	0,2	0,0	0,8	0,1
	2008	0,1	0,3	0,0	0,1	0,2	0,0	0,8	0,1

Fuente: Estimaciones de la secretaría de la UNCTAD, basadas en datos facilitados por los países informantes, puertos y fuentes especializadas, y actualizadas con los datos más recientes disponibles.

La desaceleración del crecimiento del volumen del comercio marítimo, consecuencia de un pronunciado debilitamiento de la demanda de bienes de consumo, unido a un descenso de la producción industrial en las grandes economías y a la reducción de la demanda de energía, en particular en las regiones desarrolladas, afectó a todos los subsectores del transporte marítimo. La tasa de crecimiento del comercio de carga seca a granel se estima en un 4,7%, frente al 5,7% de 2007. La mayor desaceleración correspondió al tráfico de contenedores, que representa alrededor del 16% de la carga mundial en volumen (toneladas) y cuya tasa de crecimiento se redujo en más de la mitad, del 11% en 2007 al 4,7% en 2008<sup>12</sup>. Medido en unidades equivalentes al contenedor de 20 pies (TEU), el volumen total del tráfico de contenedores aumentó de 130 millones de TEU en 2007 a 137 millones de TEU en 2008<sup>13</sup>. En el subsector del comercio de petróleo se observaron signos de contracción de la demanda de energía, especialmente en las regiones desarrolladas. El volumen total de la carga de petróleo crudo y productos de petróleo creció sólo en un 1,6%, rente al 2,1% de 2007.

Se anuncian tiempos difíciles para el sector naviero y el comercio marítimo internacional. Las previsiones para el comercio marítimo se han ido reduciendo, y se prevé un abrupto descenso del volumen de carga seca a granel, principal componente del auge comercial registrado en los últimos años. Los expertos de Fearnleys, una importante empresa de corretaje marítimo, prevén que el comercio marítimo mundial disminuirá en 2009 en un 1,4%, antes de repuntar y volver a crecer en un modesto 2,0% en 2010. Similar es el pronóstico para 2009 de Clarkson Research Services<sup>14</sup>, otra importante compañía de corretaje marítimo, que señala que "se prevé que el volumen de carga seca se reduzca en un 4,4%, la primera disminución desde 1983". Dentro del sector granelero, se estima que la mayor disminución será la del comercio de fosfatos minerales (-9%), bauxita/alúmina (-5,8%), carbón (-2,3%), y cereales (-0,6%). Se supone que el volumen de comercio de mineral de hierro permanecerá constante, en particular por el mantenimiento del elevado nivel de importaciones de China, determinado no sólo por las necesidades de consumo del país, sino también por los precios negociados para el mineral de hierro, que

determinan las proporciones en que se utilizan mineral de producción nacional y mineral importado<sup>15</sup>. El comercio petrolero, tanto de petróleo crudo como de productos del petróleo, permanecerá, según las previsiones, prácticamente al mismo nivel que en 2008. En cuanto al gas natural licuado, las perspectivas de su comercio dependerán en gran medida de la situación de la economía mundial y de la demanda de energía, así como de la terminación de diversos proyectos en curso.

Desde principios del decenio de 2000 se registró un sólido crecimiento de la industria naviera y el comercio marítimo mundial, impulsado por el auge del comercio generado por la dinámica expansión de las economías en desarrollo emergentes, como China y la India. Los pujantes mercados que surgieron, y el mantenimiento prolongado de fletes elevados, de un nivel sin precedentes (véase información más detallada en el capítulo 4), hicieron que el mundo casi olvidara el carácter cíclico del transporte marítimo y su notoria inestabilidad<sup>16</sup>. Como otros sectores económicos, o en mayor medida todavía que otros sectores, puesto que sus servicios dependen del crecimiento económico y de la necesidad de transportar productos de productores a consumidores, y no sólo de vendedores a compradores, el sector del transporte marítimo es vulnerable a los cambios desfavorables de la coyuntura económica. La vulnerabilidad del transporte marítimo frente a la situación económica general se vio demostrada por la considerable contracción del volumen de comercio durante la recesión de comienzos de los ochenta, así como por la desaceleración del crecimiento del comercio marítimo mundial a finales de los noventa, al estallar la crisis financiera en Asia. Al mismo tiempo, esos precedentes demuestran también la capacidad del sector para repuntar y recuperarse después de situaciones de declive económico y comercial.

#### *Otros factores que afectan al comercio marítimo*

La actual preocupación por la crisis financiera y la recesión mundial no ha de hacer olvidar otros problemas que afectan al transporte y al comercio marítimos, entre los que cabe destacar el de la seguridad en el mar, que está amenazada por el aumento del número de incidentes de piratería en

---

#### **Se anuncian tiempos difíciles para el sector naviero y el comercio marítimo internacional.**

---

zonas de tránsito de importancia estratégica fundamental, como el golfo de Adén (véase información más detallada en el capítulo 6). En 2008 la intensificación de las actividades de piratería en el golfo de Adén situó la cuestión de la seguridad marítima en el centro del debate internacional. Además de afectar directamente a los buques, las tripulaciones y los cargamentos, así como al sector del transporte marítimo y a los gobiernos, la piratería supone una amenaza para el comercio marítimo mundial (más del 80% del tráfico internacional a través del golfo de Adén se dirige a Europa o procede de Europa)<sup>17</sup> y tiene consecuencias para la seguridad energética y al medio ambiente. Al secuestrar grandes petroleros, apoderarse de su carga y retrasar o impedir su entrega, provocando en ocasiones vertidos de petróleo y otros incidentes que causan daños ambientales, los piratas plantean riesgos y costos adicionales para todos. Entre las consecuencias de su actividad cabe citar el incremento de la presencia y las operaciones militares en las zonas afectadas, la modificación de las rutas marítimas para evitar el paso por el golfo de Adén y el canal de Suez, el encarecimiento de los seguros, y el costo adicional que entrañan la contratación de personal de seguridad y la instalación de equipo disuasivo.

Los transportistas han de optar entre evitar las zonas afectadas por la piratería enviando sus buques por el cabo de Buena Esperanza o mantener las mismas rutas asumiendo riesgos y costos adicionales<sup>18</sup>. El desvío del tráfico por el cabo de Buena Esperanza afectará probablemente a las autoridades egipcias (merma de los ingresos en divisas, reducción del PIB), a la Autoridad del canal de Suez (caída de los ingresos de explotación, aumento del desempleo), a las autoridades portuarias y terminales de carga del Mediterráneo (disminución de los atraques y transbordos), y también a las empresas del sector y a los consumidores, por los costos adicionales. Sobre la base de los datos de 2007, el costo anual de ida y vuelta a través del canal de Suez se ha calculado en 25.700 millones de dólares, mientras que si los buques siguen la ruta del cabo de Buena Esperanza los costos, incluidos los de inventario de la carga, ascienden, según las estimaciones, a 32.200 millones de dólares<sup>19</sup>. Tomando en consideración todos los factores de costos, se estimó que el desvío de los barcos por la ruta del cabo de Buena Esperanza costaría anualmente a los armadores 7.500 millones de dólares adicionales<sup>20</sup>. Esos costos terminarán por transmitirse a los transportistas y a los consumidores.

Independientemente del problema de la piratería, la confluencia de otros factores, como la crisis económica, el descenso de los precios del petróleo y, por extensión, de los costos de los combustibles, y la disminución del volumen de comercio, ya han dado lugar al desvío de muchos buques de contenedores por la ruta del cabo de Buena Esperanza. Por ejemplo, el servicio AE7 de Maersk Line se ha redirigido por la ruta del cabo en dirección este hacia Asia. CMA, CGM y China Shipping Container Line han adoptado una medida similar en su servicio conjunto<sup>21</sup>. Esa ruta más larga entraña un mayor consumo de combustible y añade de siete a diez días a la duración de la travesía, pues los buques siguen aminorando su velocidad, pero las compañías la consideraban la opción más económica. Sin embargo, cuando los precios del bunker fuel empezaron a subir a mediados de 2008<sup>22</sup>, empezó a reconsiderarse la decisión de redirigir buques por el cabo de Buena Esperanza y a gestarse un cambio de política al respecto<sup>23</sup>.

Los buques que siguen transitando por el golfo de Adén y el canal de Suez han de contratar un seguro contra los riesgos de guerra que asciende a 20.000 dólares por buque y viaje (y que no cubre), frente a los 500 dólares que costaba hace un año un seguro adicional<sup>24</sup>. Se estima que el costo total de la contratación de cobertura adicional contra riesgos de guerra para los 20.000 buques que transitan anualmente por el golfo de Adén podría ascender a no menos de 400 millones de dólares<sup>25</sup>.

Además de por la seguridad en el mar, el transporte y el comercio marítimos se ven afectados también por diversas otras cuestiones interrelacionadas, en particular por la seguridad energética, los precios de la energía y los costos del combustible para buques, y el cambio climático. El problema del cambio climático, en particular, entraña consecuencias importantísimas para el sector a la luz de las negociaciones en curso bajo los auspicios de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Esas negociaciones, que han de concluirse en diciembre de 2009, tienen por objetivo la concertación de un acuerdo sucesor del Protocolo de Kyoto. Se prevé que ese acuerdo contenga un régimen de regulación de las emisiones de gases de efecto invernadero de las actividades de transporte marítimo. No cabe duda de que cualquier instrumento de ese tipo afectará al sector del transporte marítimo y al comercio marítimo internacional (véase la sección D).

## 2. Envíos mundiales, por grupos de países

### *Economías desarrolladas*

En 2008 el 33,6% del total mundial de mercancías cargadas procedía de las economías desarrolladas. Dentro de ese grupo, el primer puesto correspondió a Europa (43,3% del total), seguida por Australia y Nueva Zelandia (26,3%), América del Norte (24,1%), e Israel y el Japón (6,3%). La carga seca siguió constituyendo el grueso de las exportaciones de las regiones desarrolladas. Los países desarrollados fueron asimismo los destinatarios del 49,3% del total mundial de mercancías descargadas en puertos. De esas mercancías descargadas en países desarrollados, el 47,7% lo fue en puertos de Europa. La segunda importadora de mercancías por mar fue América del Norte (27,2%), seguida por Australia y Nueva Zelandia (22,5%), y, por último, Israel y el Japón (2,6%). Más de la mitad de las mercancías descargadas en los puertos de las economías desarrolladas fueron cargas secas, y las importaciones de petróleo crudo representaron algo menos de un tercio del total.

### *Economías en desarrollo*

En 2008 el 60,6% del total mundial de mercancías cargadas procedía de las regiones en desarrollo. Los puertos de las economías en desarrollo recibieron en total el 49,7% de las importaciones mundiales por mar (véase el gráfico 4 b)). De las economías en desarrollo procedía más del 86% del petróleo crudo exportado por mar y el 55,3% del total de las exportaciones mundiales de productos del petróleo. Por mercancías descargadas, los puertos de las economías en desarrollo recibieron el 55,1% del total mundial de importaciones de carga seca, el 43,4% de las de productos del petróleo, y el 37,2% de las de petróleo crudo. La proporción más importante del comercio marítimo de las economías en desarrollo sigue correspondiendo a las de Asia. La participación de las economías en transición fue del 5,9% del total mundial de mercancías cargadas y del 1,1% de las mercancías descargadas. Se calcula que los envíos de crudo cargados en sus puertos representaron el 7,3% del total mundial, como consecuencia, en particular, del aumento de las exportaciones de petróleo procedentes de la CEI.

## 3. Demanda de servicios de transporte marítimo

La demanda de servicios de transporte marítimo se suele expresar en toneladas-milla, que permiten seguir la evolución de los volúmenes de carga y de las distancias recorridas y la distribución geográfica de proveedores y consumidores y compradores y vendedores. Como se muestra en el cuadro 5, y sobre la base de las estimaciones de Fearnleys, el comercio marítimo mundial ascendió en 2008 a 32.746.000 millones de toneladas-milla, lo que representa un aumento del 4,2% respecto del año anterior, tasa de crecimiento equivalente a la estimada por Fearnleys para el comercio mundial medido en toneladas.

En 2008 se registró un aumento del 5,5% de la carga seca en toneladas-milla, tasa ligeramente superior a la de 2007. El crecimiento de las cinco principales cargas secas a granel se desaceleró, registrando en 2008 una tasa del 5,0%, frente al 7,0% de 2007. En el caso de las restantes cargas secas (cargas a granel secundarias y cargas en buques de línea), las toneladas-milla aumentaron en un 6,0%, como resultado fundamentalmente del crecimiento de los volúmenes.

En el cuadro 5 se refleja en cierta medida la nueva geografía del comercio (por ejemplo, el comercio Sur-Sur, los cambios en la composición del comercio, y el aumento de la proporción del comercio de partes y componentes) y la profundización del proceso de integración económica internacional. Las toneladas-milla se triplicaron entre 1970 y 2000, y aumentaron un 43% entre 2000 y 2008. El rápido crecimiento del comercio medido en toneladas-milla es en parte el resultado de la creciente importancia de algunas economías en desarrollo emergentes caracterizadas por su dinamismo, como China y la India. El proceso de industrialización de esas economías, el rápido crecimiento de su demanda de materias primas necesarias para la producción industrial y el deseo de diversificar sus fuentes de suministro las han llevado a buscar recursos en regiones tan lejanas como América Latina y África. En la evolución futura del comercio medido en toneladas-milla influirán, además de la situación y las perspectivas de la economía y el comercio mundiales, las políticas y medidas que afecten a la composición y la orientación de las corrientes comerciales (por ejemplo, las medidas tendentes a promover la seguridad energética intensificando el

uso de energías alternativas, a fomentar la producción nacional frente a las importaciones, o a favorecer, por consideraciones de lucha contra el cambio climático, la búsqueda de suministros a menor distancia o la utilización de combustibles menos contaminantes). Otro factor que influirá en el total mundial de toneladas-milla será el estado de desarrollo de las economías. Algunas regiones en desarrollo de rápido crecimiento se volverán

probablemente mucho menos dependientes del sector industrial o de la agricultura. Las necesidades de consumo en algunas economías evolucionarán como resultado del aumento de los ingresos y del creciente refinamiento de los gustos de los consumidores. Esos cambios estructurales afectarán con toda probabilidad a la demanda de servicios de transporte marítimo y al comercio marítimo medido en toneladas-milla.

Cuadro 5

### Comercio marítimo mundial en toneladas-milla, años indicados

(En miles de millones de toneladas-milla)

Año	Petróleo			Mineral de hierro	Carbón	Cereales principales <sup>a</sup>	Cinco cereales principales <sup>b</sup>	Otras cargas secas	Total mundial
	Crudo	Derivados	Crudo más derivados						
1970	5 597	890	6 487	1 093	481	475	2 049	2 118	10 654
1980	8 385	1 020	9 405	1 613	952	1 087	3 652	3 720	16 777
1990	6 261	1 029	7 290	1 978	1 849	1 073	5 259	3 891	16 440
2000	8 180	1 319	9 499	2 545	2 509	1 244	6 638	6 790	22 927
2001	8 074	1 345	9 419	2 575	2 552	1 322	6 782	6 930	23 131
2002	7 848	1 394	9 898	2 731	2 549	1 241	6 879	7 395	23 516
2003	8 390	1 460	9 850	3 035	2 810	1 273	7 118	7 810	25 124
2004	8 795	1 545	10 340	3 444	2 960	1 350	9 521	8 335	26 814
2005	8 875	1 652	10 527	3 918	3 113	1 686	9 119	8 730	28 376
2006	8 983	1 758	10 741	4 192	3 540	1 822	9 976	9 341	30 058
2007	9 214	1 870	11 084	4 544	3 778	1 927	10 676	9 665	31 425
2008	9 300	1 992	11 292	4 849	3 905	2 029	11 209	10 245	32 746

Fuente: *Fearnleys Review*, varios números.

<sup>a</sup> Comprende trigo, maíz, cebada, avena, centeno, sorgo y habas de soja.

<sup>b</sup> Comprende mineral de hierro, carbón, otros cereales, bauxita/alúmina y fosfatos.

## C. SECTORES DEL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL

### 1. Comercio marítimo de petróleo crudo y productos del petróleo<sup>26</sup>

*Tendencias generales que afectan al comercio marítimo de petróleo*

El comercio marítimo de petróleo se vio particularmente afectado en 2008 por la evolución de los precios y mercados energéticos, por la situación económica mundial y por la creciente importancia de consideraciones ambientales, como la necesidad de adoptar medidas contra el cambio climático.

Por primera vez desde los años ochenta, en el tercer trimestre de 2008 disminuyó la demanda mundial

de petróleo, como resultado de la contracción de la demanda en las economías desarrolladas, en particular en el Japón y en los Estados Unidos, donde se registró la mayor disminución desde 1982. La desaceleración económica, al reducir la producción y la demanda de bienes de producción y de consumo, debilitó la demanda energética de esas economías.

El consumo de energía de las economías en desarrollo y de los países con economías en transición siguió creciendo en 2008, aunque a un ritmo menor, y se mantuvo pujante el consumo en las regiones exportadoras del Oriente Medio y de África. Aunque las perspectivas para 2009 y más adelante dependerán del alcance y la duración de la recesión económica y de la crisis financiera, la Agencia Internacional de Energía (AIE) prevé un

descenso de la demanda de petróleo de 2,4 millones de barriles por día (mbpd) en 2009.

En 2008 la oferta mundial de petróleo no sufrió limitaciones y permaneció por encima de los niveles de 2007. El crecimiento de la producción fue mayor que el del consumo como resultado del aumento de la producción de los países de la OPEP (Organización de Países Exportadores de Petróleo). Ese incremento compensó el descenso de la producción en los países no miembros de la OPEP, en particular en México y el mar del Norte.

Además de los factores que afectaron a la oferta y la demanda de petróleo, los precios del petróleo registraron fluctuaciones importantes a lo largo de 2008, disminuyendo abruptamente antes de fijarse a un nivel mucho más bajo por el súbito estallido de las crisis financiera y económica mundiales. Tras aumentar constantemente a lo largo de 2007, los precios del petróleo, ejemplificados por los precios al contado del Brent<sup>27</sup>, rebasaron en julio de 2008 el nivel de 143 dólares por barril para hundirse después hasta 33,73 dólares por barril en diciembre de 2008, volver a seguir una tendencia ascendente en el primer semestre de 2009 y estabilizarse en torno a 69 dólares por barril en septiembre de 2009. Los precios al contado del Brent aumentaron en más del 147% entre enero de 2007 y julio de 2008, para caer después en un 70% entre julio y diciembre de 2008. La subida de los precios del petróleo fue el resultado de un tenso equilibrio entre la oferta y la demanda y de la intensificación de las actividades especulativas. A pesar de las reducciones de la producción petrolera anunciadas por la OPEP en octubre de 2008, los precios del crudo siguieron descendiendo, aunque el precio medio del crudo permaneció en 2008 por encima de los niveles de 2007. Los precios anuales del petróleo aumentaron por séptimo año consecutivo, por primera vez en los casi 150 años de historia del sector. El ligero aumento de los precios medios del petróleo, sumado a la crisis económica, se tradujo en mayores gastos de importación, que a su vez contribuyeron al estancamiento de la demanda de petróleo en 2008. Los precios del gas natural y del carbón siguieron trayectorias similares. Durante 2008 se registró un considerable aumento de los precios medios de todas las energías primarias.

Ante el hundimiento de los precios de la energía a finales de 2008, conviene tener presente que la disponibilidad de petróleo a precios bajos puede convertirse en un desincentivo para emprender las

imprescindibles inversiones en infraestructuras y tecnologías relacionadas con la energía, así como en fuentes de energía alternativas. La persistencia de un nivel bajo de precios de la energía desalienta las inversiones en prospección y producción, especialmente en un contexto de aumento continuo de los costos de extracción y elaboración como consecuencia de las propias características de los yacimientos y del descubrimiento de yacimientos cada vez más remotos o de más difícil acceso. En muchos casos, la aplicación de consideraciones ambientales contribuye también a elevar el costo final de producción. El incremento de las inversiones en esta esfera se considera fundamental para afrontar el triple reto de satisfacer las necesidades energéticas, conseguir la sostenibilidad ambiental y promover el crecimiento y el desarrollo económicos. Según las proyecciones del *International Energy Outlook 2009* del Organismo de Información sobre la Energía de los Estados Unidos, el consumo de energía en el mercado mundial aumentará en un 44% entre 2006 y 2030<sup>28</sup> (tasa inferior a la pronosticada en el *World Energy Outlook 2008* de la AIE). Se prevé que el consumo mundial de energía aumentará en total en un 17% de 2006 a 2015, y en alrededor de un 23% entre 2015 y 2030, y que la mayor parte de ese crecimiento corresponderá a países no miembros de la OCDE. Los combustibles líquidos seguirán siendo la principal fuente de energía del mundo, dada su importancia para el transporte. Se prevé que el consumo mundial de combustibles líquidos y otros productos del petróleo aumentará de 85 mbpd en 2006 a 107 mbpd en 2030, y que los combustibles líquidos no convencionales representarán alrededor del 13% de la producción total de combustibles líquidos.

Con el inicio de recuperación económica que se anuncia para 2010<sup>29</sup>, se prevé un repunte de la demanda de energía en todos los países. Sin embargo, resulta difícil predecir con certeza el ritmo, la escala y la secuencia de esa recuperación, por lo que también dificulta las proyecciones del consumo de energía. La AIE predice que para hacer frente a la demanda mundial prevista para 2030, se necesitarán inversiones por valor de 26 billones de dólares en infraestructuras (por ejemplo, instalaciones mar adentro, oleoductos, refinerías y unidades de bombeo). Habida cuenta de las actuales crisis económica y financiera mundiales, la AIE pronostica también una importante reducción de las inversiones en el sector de la energía en 2009. Se prevé que la inversión en actividades de

prospección de petróleo y gas disminuirá en 2009 en un 21%, o 100.000 millones de dólares, en comparación con 2008<sup>30</sup>. Se están cancelando nuevos proyectos de prospección porque los precios del petróleo no cubren los costos de producción. Teniendo en cuenta que las reservas de combustibles fósiles son finitas y se van reduciendo, y que se prevé una reactivación del crecimiento económico mundial en 2010, puede ocurrir que los precios del petróleo vuelvan a subir pronunciadamente y perturben el equilibrio entre oferta y demanda.

En el marco propicio de los diversos paquetes de medidas de estímulo, el denominado Nuevo Pacto Verde Mundial que promueve el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) junto con otras organizaciones de las Naciones Unidas es una iniciativa que podría aportar elementos para salir de la actual situación<sup>31</sup>. El Nuevo Pacto Verde Mundial también puede ayudar a reconfigurar el panorama futuro de la oferta y la demanda de petróleo y de su comercio y transporte. Sus principales objetivos son reactivar la economía internacional y poner en marcha un desarrollo económico mundial que sea ambientalmente sostenible y propicie el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

Una consideración importante en todo debate sobre seguridad energética y sostenibilidad ambiental es la del potencial de las energías renovables para suplementar y/o reemplazar los combustibles fósiles, cuyas reservas son finitas. Los sectores de las energías renovables siguen creciendo a pesar de la recesión mundial. Los proyectos en esa esfera siguen avanzando, y buena parte de la legislación de estímulo contiene componentes de apoyo a las energías renovables. La asistencia para el desarrollo destinada al fomento de las energías renovables en las economías en desarrollo ha venido aumentando, y ascendió en 2008 a 2.000 millones de dólares. Se adoptaron muchas medidas de apoyo, como programas de subvenciones, y se promulgaron nuevas leyes y políticas al respecto (por ejemplo, en Australia, el Brasil, Chile, China, Egipto, los Estados Unidos, el Japón, Luxemburgo, México, los Países Bajos, la República Árabe Siria y Uganda)<sup>32</sup>. El monto anual de las inversiones en energías renovables se cuadruplicó por cuatro desde 2004 y ascendió en 2008 a 120.000 millones de dólares. La capacidad solar fotovoltaica se sextuplicó, la capacidad de generación eólica creció en un 250% y

la capacidad total de generación de energía de fuentes renovables lo hizo en un 75%, con aumentos importantes de la capacidad de generación de las pequeñas centrales hidroeléctricas, geotermales y de biomasa. Los Estados Unidos tomaron la delantera en cuanto a la inversión en capacidad nueva, con una inversión de 24.000 millones de dólares, equivalente al 20% de la inversión mundial total, sobrepasando así a Alemania, líder durante mucho tiempo en capacidad de generación eólica. China duplicó por quinto año consecutivo su capacidad de generación eólica y se situó en el cuarto puesto mundial. Las economías en desarrollo, en particular la India y China, están desempeñando un papel cada vez más importante tanto en la fabricación como en la instalación de capacidad en energías renovables<sup>33</sup>.

#### *Producción y consumo de petróleo*

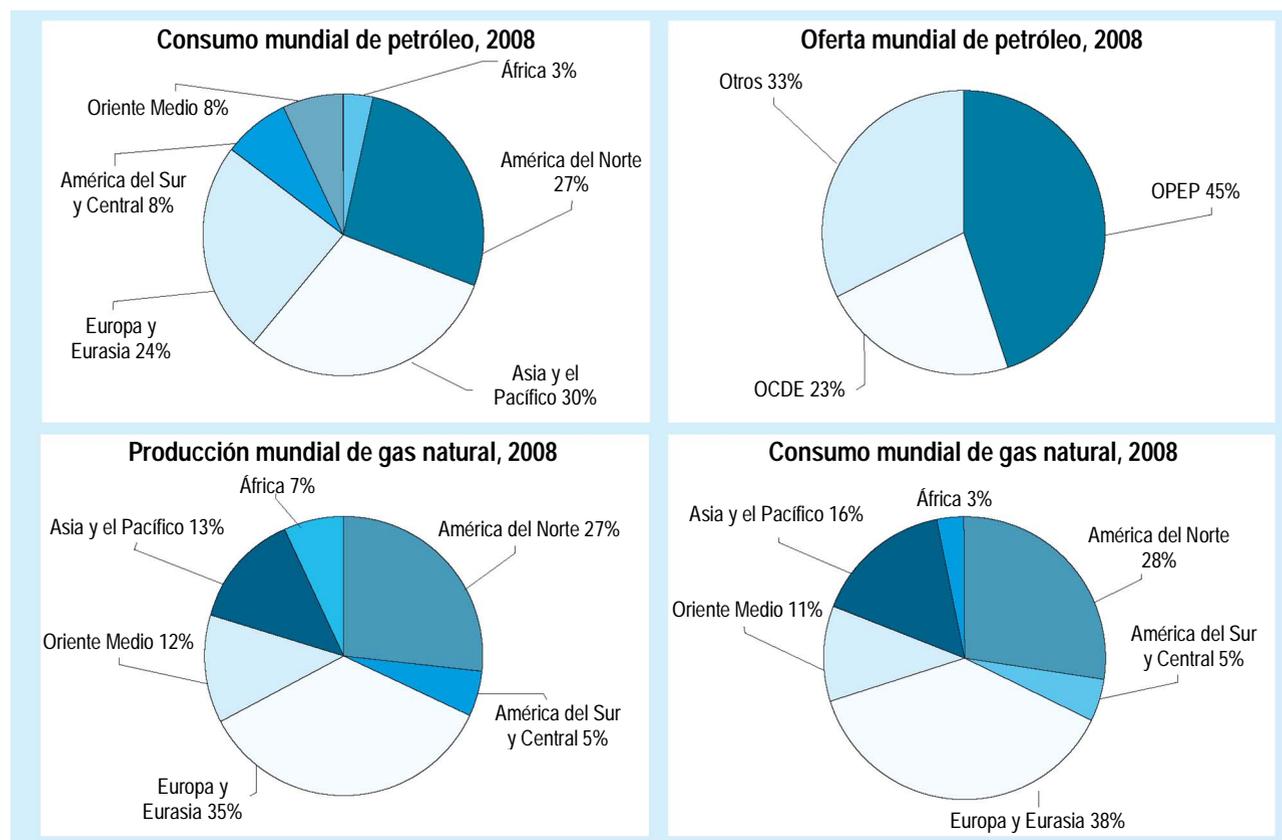
La producción mundial de petróleo<sup>34</sup> creció en 2008 en un 0,4% (380.000 barriles por día) y llegó a 81,8 mbpd. El suministro de petróleo se concentra en el Asia Occidental, algunas economías en transición, América del Norte y África. En ese año disminuyó en un 4,0% la producción de los países de la OCDE, cuya participación en la producción mundial de petróleo fue del 22,5%. Los países miembros de la OPEP aumentaron su producción petrolera en un 2,7% y su participación en la producción mundial del 43,8% en 2007 al 44,9% en 2008 (véase el gráfico 5).

La demanda mundial de petróleo se redujo en un 0,6%, a 84,4 mbpd, la primera disminución desde 1983 y la mayor desde 1982. En la estela de una reducción del 6,4% en los Estados Unidos, el consumo de petróleo se contrajo por tercer año consecutivo en los países de la OCDE, bajando a 47,3 mbpd, lo que representa una disminución del 3,2%. Fuera de la OCDE el consumo aumentó en un 3,1%, tasa inferior a la registrada en 2007. El fuerte crecimiento del consumo en los países exportadores de petróleo fue contrarrestado en parte por un crecimiento más reducido en Asia y el Pacífico.

En un contexto de profundización y extensión de la recesión económica y de la crisis financiera, la AIE prevé para 2009 un nuevo descenso (del 3,0%) de la demanda mundial de petróleo, y una disminución menor de la oferta (del 0,3%). El descenso de la producción se debe a las reducciones decididas por la OPEP en respuesta a la caída de los precios del petróleo y en previsión de un descenso de la demanda mundial.

Gráfico 5

**Petróleo y gas natural: principales productores y consumidores, 2008**  
(En porcentaje)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos publicados por British Petroleum en la *BP Statistical Review of World Energy 2009*.

#### Miembros de la OPEP

Aunque la OPEP empezó a reducir la producción hacia finales de año, la producción media anual creció un 2,7% en 2008. El aumento es imputable en su totalidad a los miembros de la OPEP del Asia Occidental, entre los que la Arabia Saudita incrementó su producción en un 4,0%, a 10,8 mbpd, y el Iraq en un 13,0%, a 2,4 mbpd.

La Arabia Saudita siguió siendo en 2008 el principal país productor del mundo, con una participación del 13,1% de la producción mundial. Aportó el 29,5% de la producción total de la OPEP. Otros productores importantes dentro de ese grupo fueron la República Islámica del Irán (11,8% de la producción total de la OPEP) y los Emiratos Árabes Unidos (8,1%). La proporción correspondiente a los países miembros de la OPEP situados fuera de Asia Occidental y África (Ecuador y República Bolivariana de Venezuela) fue del 8,4%, y la de los

miembros africanos disminuyó de 22,2% del total en 2007 a 21,5% en 2008.

#### Miembros de la OCDE

América del Norte siguió siendo en 2008 el principal productor de petróleo crudo entre los miembros de la OCDE, con una participación del 71,4% de la producción total del grupo. Los Estados Unidos, que representaron más de un tercio de la producción de petróleo de la OCDE, redujeron su producción en un 1,8%. La producción de Europa disminuyó en un 4,9%, como resultado de una reducción en todos los países productores del continente, es decir, Dinamarca, Italia, Noruega y el Reino Unido.

#### Otros productores

La producción total de las economías no pertenecientes a la OPEP ni a la OCDE, entre las que se cuentan la Federación de Rusia, China y el

Brasil, registró en 2008 un ligero aumento, del 0,7%, respecto del año anterior. Con una producción total de 26,7 mbpd, la cuota de mercado de esos países permaneció estable en torno al 32,6%. La Federación de Rusia incrementó su producción en un 0,8%, a 9,9 mbpd. También otros productores aumentaron sus niveles de producción (por ejemplo, China y el Brasil), mientras que otros los redujeron (por ejemplo, la Argentina, la India y Viet Nam).

#### *Situación de las refinerías*

La producción total de las refinerías disminuyó en 2008 en un 0,3%, a 75,2 mbpd. Los países de la OCDE siguieron aportando más de la mitad de ese total. Se registró un descenso de la producción en todas las regiones desarrolladas: en los Estados Unidos la disminución fue del 3,4%, y en el Canadá, Europa, Australasia y el Japón, de 2,1%, 0,2%, 1,4% y 1,2%, respectivamente. Según la AIE, en los Estados Unidos no se ha construido ninguna nueva refinería en 29 años, y la expansión de las instalaciones existentes en el país se ha rezagado respecto de la creciente demanda. La última refinería construida en Europa se terminó en 1989.

En cambio, en las economías en desarrollo se registró algún crecimiento en el sector del refino, por ejemplo en África (1,0%), el Oriente Medio (0,6%) y China (4,4%). En el Asia en desarrollo se prevé la entrada en funcionamiento de nueva capacidad de refino, como resultado principalmente del proyecto de construcción en Jamnagar (India) de una nueva refinería orientada hacia la exportación, con una capacidad de 0,6 mbpd y con la que se planea suministrar diésel a Europa. También se planea la entrada en funcionamiento en 2010 de nuevas instalaciones de refino en el Oriente Medio y Asia, aunque algunos de los proyectos se han retrasado por el deterioro de la situación económica. La precariedad de las actuales condiciones económicas y la escasez de crédito, unidas a la gran densidad de capital de los planes de expansión de la capacidad de refino, puede traducirse en un ulterior aplazamiento de las inversiones necesarias y la consiguiente insuficiencia de la oferta cuando se recupere la economía y repunte la demanda. La AIE estimó en 2005 que la capacidad mundial de refino debía incrementarse en un 42%, a 118 mbpd, para 2030, y que las empresas petroleras y los gobiernos

del todo el mundo tendrían que gastar 487.000 millones de dólares de 2005 a 2030 para poder atender a la demanda de productos como la gasolina, el diésel y el combustible para aviones de reacción<sup>35</sup>. No obstante, algunos comentaristas sostienen asimismo que las grandes inversiones necesarias para la puesta a punto de nuevas refinerías podrían no ser económicamente viables, habida cuenta de que los volúmenes de crudo que quedan para refinar en el futuro son limitados. El sector de la energía topará pronto con limitaciones de oferta, y el gradual agotamiento del crudo y la constatación de que la producción mundial de petróleo ya ha empezado o empezará pronto a declinar determinarán probablemente que resulte innecesaria la construcción de refinerías adicionales.

#### *Envíos de petróleo crudo*

En 2008 la proporción del tráfico de buques tanque en el total del comercio marítimo mundial fue de 33,7%. Los envíos mundiales de cargas en buques tanque ascendieron a 2.750 millones de toneladas, de los que dos terceras partes correspondían a petróleo crudo. Los envíos por mar de crudo aumentaron, según las estimaciones, en un 1,1%, a 1.830 millones de toneladas (cuadro 4). En comparación con otros subsectores de comercio granelero y de contenedores, la situación de los mercados de los buques tanque fue relativamente positiva, y se mantuvieron las ganancias de los propietarios de los buques. La conclusión en

---

**Los envíos por mar de crudo aumentaron, según las estimaciones, en un 1,1%.**

---

2010 del proceso de eliminación gradual de los buques tanque monocasco y la conversión durante ese año de algunos buques en unidades de almacenamiento de petróleo contribuyeron a mitigar los efectos de un excedente de tonelaje. No obstante, el calendario de envíos para el resto de 2009 pone en evidencia el considerable desequilibrio entre la oferta y la demanda que se manifestará en el comercio de buques tanque y que podría afectar al nivel de los fletes y a las ganancias.

El Asia Occidental siguió siendo en 2008 la principal zona de carga de petróleo crudo, con 758.900 millones de toneladas cargadas, seguida por las costas septentrional y oriental de América del Sur (132,3 millones de toneladas), África Central (131,5 millones de toneladas), África Septentrional (116,6 millones de toneladas), África

Occidental (99,1 millones de toneladas) y el Caribe y América Central (92,3 millones de toneladas). Entre las principales zonas de descarga se contaron Europa (483,4 millones de toneladas cargadas), América del Norte (453,9 millones de toneladas) y el Japón (215,2 millones de toneladas). Las principales zonas de descarga entre las regiones en desarrollo fueron el Asia Meridional y Oriental (414,1 millones de toneladas) y el Asia Sudoriental (133,0 millones de toneladas). Puesto que se prevé que la demanda de petróleo seguirá siendo pujante en algunas regiones en desarrollo, como China, la India y el Oriente Medio, es de suponer que esa demanda adicional absorberá parte del exceso de capacidad resultante de la desaceleración económica.

#### *Envíos de productos del petróleo*

Se estima que los envíos mundiales de productos del petróleo aumentaron en 2008 en un 2,7%, a 915,3 millones de toneladas. Las regiones desarrolladas representaron el 41,0% del total mundial de las cargas de productos del petróleo. Las economías en desarrollo representaron el 55,3% del total mundial de las cargas de productos del petróleo y el 43,4% de las descargas. El resto correspondió a las economías en transición. La demanda de petróleo, aunque determinada también por el contexto internacional más amplio, y en particular por la evolución de la economía mundial, está especialmente expuesta a acontecimientos imprevistos, como desastres naturales e incidentes meteorológicos.

La abrupta desaceleración económica, el exceso de capacidad y los elevados niveles de existencias causados por el descenso de los precios del petróleo (al parecer, los Estados Unidos y China han aprovechado la oportunidad para reponer sus reservas estratégicas de petróleo), unidos a las limitaciones de la capacidad mundial de refino, anuncian dificultades futuras para el comercio de productos del petróleo.

#### *Producción y consumo de gas natural*

En 2008 la producción natural de gas natural creció en un 3,8% respecto del año anterior, hasta 3.065.600 millones de metros cúbicos (mmc). La Federación de Rusia siguió siendo el mayor productor del mundo, con una cuota de mercado de

19,6%, seguida por los Estados Unidos, con una cuota de 19,3%. Otros productores importantes eran el Canadá (5,7%), la República Islámica del Irán (3,8%), Noruega (3,2%), Argelia (2,8%), China (2,5%), Indonesia (2,3%) y Malasia (2,0%) (véase el gráfico 5).

Durante el mismo año, el consumo mundial de gas natural aumentó en un 2,5%, a 3.018.700 mmc. Los Estados Unidos y la Federación de Rusia siguieron siendo los principales consumidores, con cuotas de mercado de 22,0% y 13,9%, respectivamente. Otros consumidores importantes eran la República Islámica del Irán (3,9%), el Canadá (3,3%), el Reino Unido (3,1%) y el Japón (3,1%).

El sector del gas natural pasó también por dos fases claramente diferenciadas: un período de tenso equilibrio entre la oferta y la demanda, en el que subieron los precios de la energía, seguido de un período de debilitamiento de la demanda y caída pronunciada de los precios al contado. La combinación de una demanda débil con precios bajos podría desalentar inversiones futuras.

#### *Envíos de gas natural licuado*

En 2008 el comercio de gas natural licuado (GNL) permaneció estable, con un volumen total de envíos de 226.500 mmc. Entre los importadores de GNL se contaron diversas economías desarrolladas y en desarrollo, como España, los Estados Unidos, Francia, la India, el Japón y la República de Corea. Los principales exportadores, todos ellos de regiones en desarrollo, fueron Qatar (17,5%), Argelia, Indonesia, Malasia y Nigeria.

El comercio de GNL se ha visto limitado históricamente por dificultades de suministro, agravadas por demoras en el proceso de aprobación y construcción de diversos proyectos de plantas de licuefacción. Puesto que la mayoría de los buques se encargan para el transporte de la producción de plantas de licuefacción concretas, cuando se demora la terminación del proyecto y no está disponible para el embarque la carga prevista surge un exceso de capacidad. Sin embargo, la situación actual del sector es muy diferente: un período de auge de la oferta con una demanda decreciente.

Por el lado de la oferta, en 2009 está previsto iniciar la construcción de por lo menos siete nuevas

---

**Se estima que los envíos mundiales de productos del petróleo aumentaron en 2008 en un 2,7%...**

---

terminales de exportación de GNL. En los próximos tres años se planea aumentar en 82 millones de toneladas anuales como mínimo la capacidad de licuefacción en América del Norte. En marzo de 2009 se anunció que la planta de Sajalín II había cargado su primer buque, y es inminente la terminación de dos nuevos trenes de licuefacción en el marco del proyecto Qatargas 2. La producción de GNL está en plena expansión en el Oriente Medio, donde entrará en funcionamiento en 2009 una nueva planta en el Yemen. Se calcula que una vez se terminen los proyectos que se aplazaron en 2008, la capacidad de licuefacción disponible se incrementará en alrededor de 45 millones de toneladas adicionales al año, lo que supondrá un aumento del 25% respecto de la capacidad actual. Por el lado de la demanda, en 2008 el comercio de GNL también se resintió por la crisis económica y la consiguiente contracción de la demanda, en particular para la generación de electricidad. Además, la desaceleración económica también afectó a los precios del gas. Por ejemplo, se informó de que en septiembre de 2008 las empresas de suministro de Asia estaban dispuestas a pagar hasta 21 dólares por millón de unidades térmicas británicas por las cargas de retiro inmediato de GNL. En marzo de 2009, los precios del GNL habían caído en un 75%<sup>36</sup>.

## 2. Envíos de carga seca<sup>37</sup>

### *Evolución general*

El comercio granelero, base del auge experimentado por el sector del transporte marítimo en los últimos años, se desaceleró en 2008 (con una tasa de crecimiento de 4,7%, frente al 5,7% de 2007) y, según los pronósticos, se contraerá en más del 4,4% en 2009. El volumen total de carga seca embarcada en 2008 ascendió a 5.400 millones de toneladas, cifra que representa el 66,3% del volumen total de mercancías cargadas. El comercio de las principales cargas secas a granel (mineral de hierro, carbón, cereales, bauxita/alúmina y fosfatos minerales) se estimó en 2.100 millones de toneladas. El resto correspondió a otras cargas a granel y cargas de buques de línea, con un total estimado en 3.300 millones de toneladas. En los gráficos 6 a) y 6 b) se presenta un panorama general de los principales participantes en la producción, el consumo y el comercio de algunas de las principales cargas secas a granel.

El desplome que comenzó en el cuarto trimestre de 2008 se ha manifestado con especial claridad en el sector granelero. El Índice de Carga Seca del Báltico cayó pronunciadamente, y los ingresos medios de los transportistas graneleros eran en octubre de 2008 alrededor de un 80% más bajos que en abril del mismo año. El principal factor determinante de la desaceleración de 2008 y de su prolongación prevista en 2009 es el descenso de la producción de acero en todas las principales regiones productoras. La producción de acero es un indicador de importancia fundamental para el mercado del transporte de carga seca a granel, pues determina la demanda de materias primas tales como el mineral de hierro y el carbón y de los servicios de buques graneleros de gran tamaño (por ejemplo, los de tamaño El Cabo). En 2008 la producción de acero de China registró una desaceleración al estancarse la actividad del sector inmobiliario del país y empezar los promotores a encontrar dificultades de financiación para nuevos proyectos. Un factor importante que permitió al sector del transporte de carga seca a granel resistir en cierta medida frente a la caída de la demanda y a las limitaciones de financiación fue la situación de la oferta en el mercado de buques graneleros. En 2008 las entregas de buques de ese tipo fueron modestas en comparación con las de buques tanque y buques de contenedores. El tonelaje encargado podría reducirse en última instancia mediante cancelaciones de pedidos o conversiones en otros tipos de buques, aunque la experiencia empírica parece indicar que esas conversiones son muy infrecuentes en la práctica. Las negociaciones con los astilleros se han centrado por lo general en el retraso de las entregas de buques con el fin de limitar las repercusiones del auge de la oferta en 2009-2011 (véase información más detallada en el capítulo 2). La disminución prevista de los volúmenes de carga seca y el crecimiento del tonelaje de los buques graneleros configuran perspectivas sombrías a medio plazo para el sector del transporte de carga seca a granel.

### *Producción y consumo mundiales de acero en bruto*

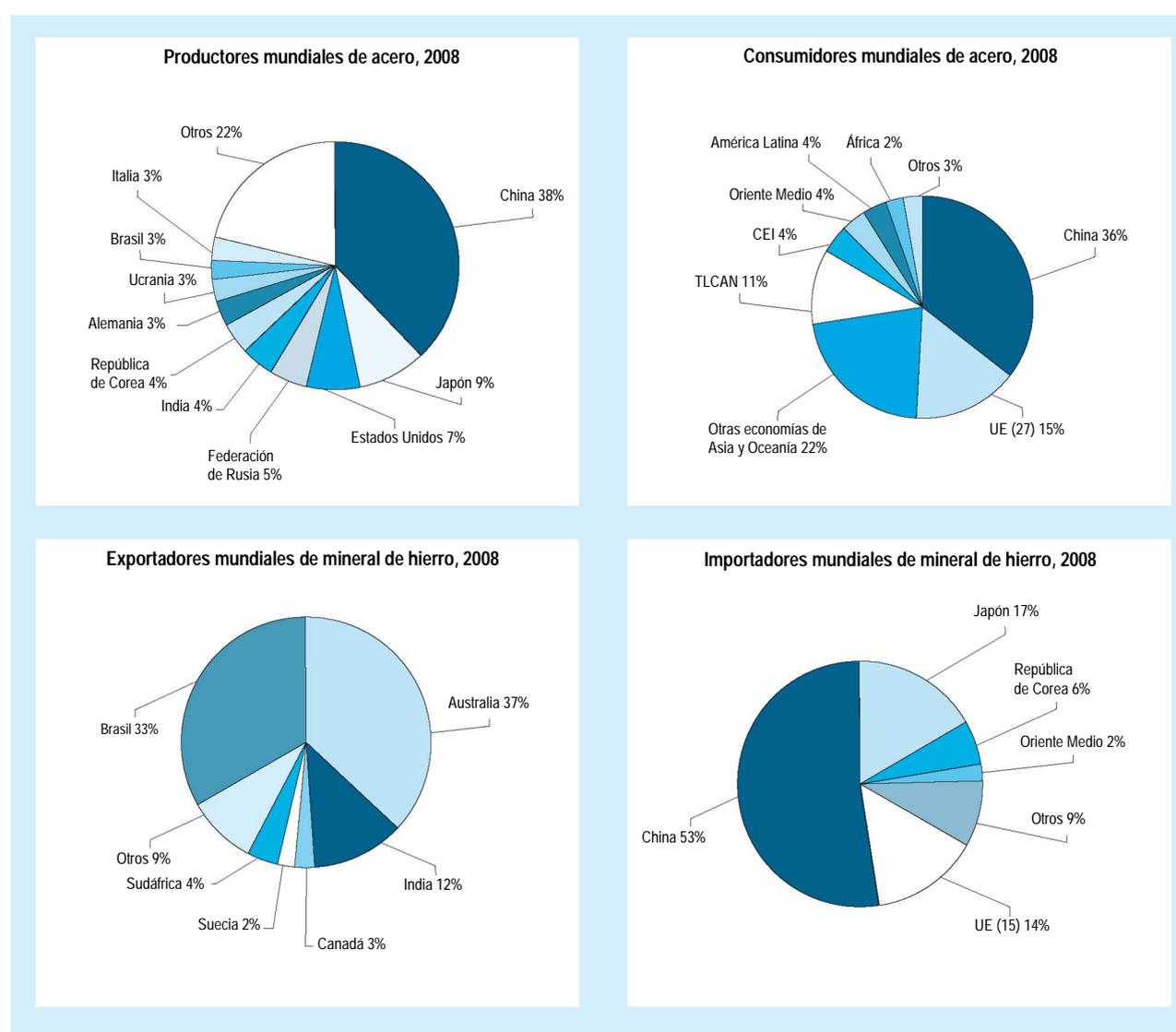
La producción mundial de acero disminuyó en 2008 en un 1,2%, a 1.300 millones de toneladas. Registraron un descenso casi todas las principales economías productoras de acero, como la Unión Europea (-5,3%), América del Norte (-5,5%), el Japón (-1,2%), la CEI (-8,1%) y América del Sur. Más de la mitad de la producción mundial total se concentró en Asia, donde China produjo en un solo

año más de 500 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 2,6% respecto de 2007. También la República de Corea y la India incrementaron su producción, en un 3,8% y un 3,7%, respectivamente. ArcelorMittal, que, con el 10% de la producción mundial de acero, es el principal productor de acero del mundo en volumen, anunció planes para reducir su producción en América del Norte en un 35% y en Europa en un 30%. Con el fin de acelerar la reducción de

inventarios, la empresa introdujo recortes de producción que ascendieron al 45% de su capacidad de producción a nivel mundial, y ha suspendido asimismo los planes de expansión en el futuro inmediato<sup>38</sup>. Se prevé que en 2009 disminuirán la producción y los ingresos del sector del acero en los Estados Unidos, y que en China la reducción de la producción activa de las acerías será en total del 20%<sup>39</sup>.

Gráfico 6 a)

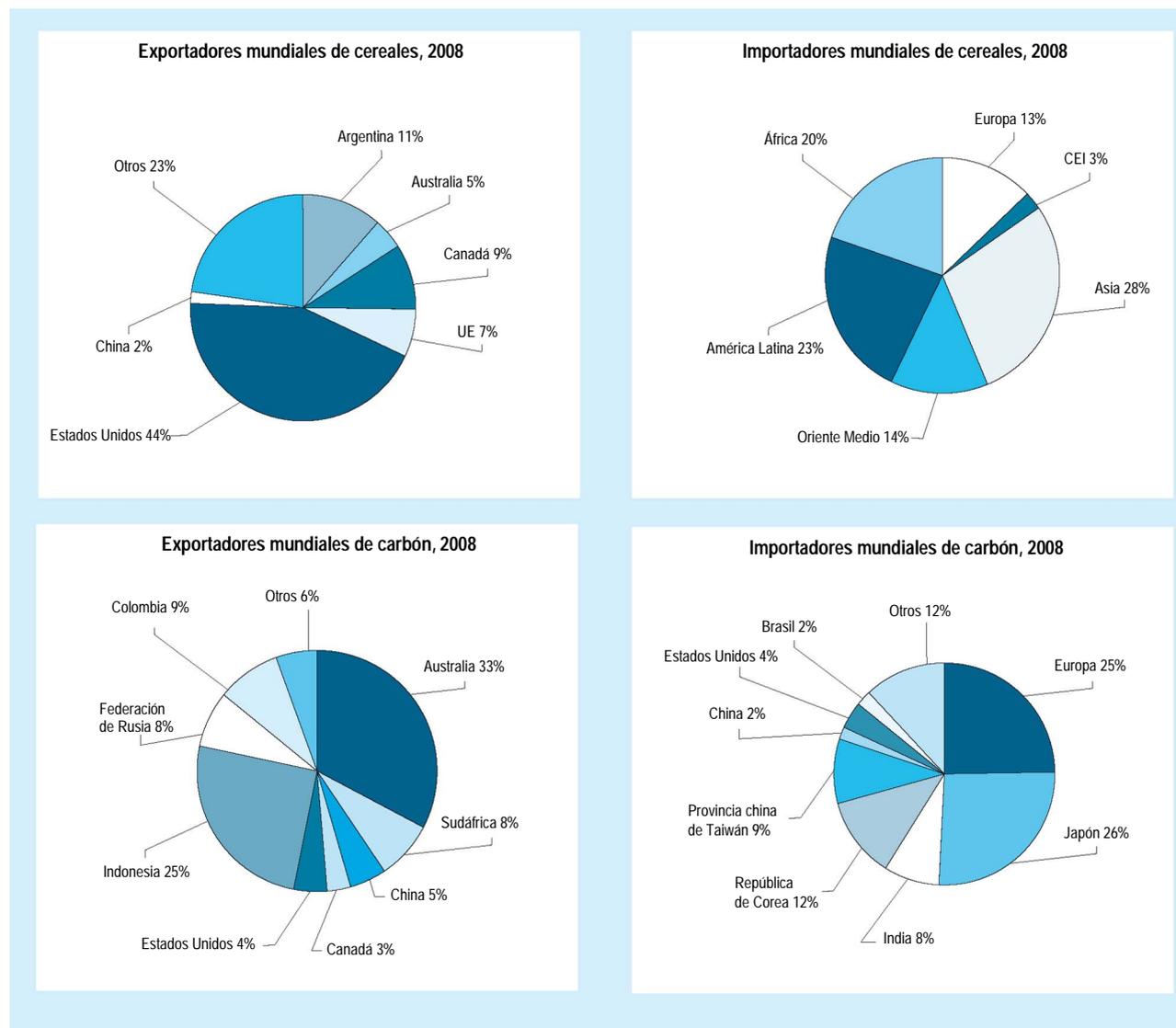
**Principales cargas a granel (acero y mineral de hierro): participación en la producción, el consumo y el comercio en 2008**  
(Cuota del mercado mundial, en porcentaje)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos facilitados por Clarkson Research Services en *Shipping Review and Outlook*, primavera de 2009; y *Dry Bulk Trade Outlook*, mayo de 2009; y por el Instituto Internacional del Hierro y del Acero, junio de 2009.

Gráfico 6 b)

**Principales cargas a granel (carbón y cereales): participación en la producción, el consumo y el comercio en 2008**  
(Cuota del mercado mundial, en porcentaje)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos facilitados por Clarkson Research Services en *Shipping Review and Outlook*, primavera de 2009; y *Dry Bulk Trade Outlook*, mayo de 2009; por la Economist Intelligence Unit en *World Commodity Forecasts: Food, Feedstuffs And Beverages*, mayo de 2009; y por el Consejo Internacional de Cereales, abril de 2009.

La crisis económica afecta también a la producción de chatarra de hierro, que asciende en promedio a 300 millones de toneladas anuales en todo el mundo<sup>40</sup>. Hasta mediados de 2008 la producción y los precios mundiales del acero se mantuvieron a niveles sin precedentes, pero a partir de entonces empezaron a disminuir, y también lo hizo la demanda de chatarra. Con la desaceleración de la economía mundial, los compradores de chatarra de acero empezaron a cancelar pedidos, lo que puede generar un excedente de oferta de más de 5 millones de toneladas en puertos, buques y almacenes. Los

márgenes de beneficio del sector han disminuido de 200 a 20 dólares por tonelada.

El consumo mundial de acero se redujo en 2008 en un 0,3%, a 1.200 millones de toneladas. China siguió impulsando el consumo de acero de Asia, que aumentó en un 3,4% en ese año. Asia fue una vez más la principal región consumidora de acero, con un 55,8% del consumo mundial. El consumo aumentó asimismo en América Central y del Sur y en África, en un 8,3% y un 3,5%, respectivamente.

Como consecuencia del contexto económico mundial y de la propagación de las crisis financiera y económica a las regiones en desarrollo, se pronostica que en 2009 el consumo mundial de acero se reducirá en un 14,9%. La crisis económica y las dificultades relacionadas con el sector crediticio y financiero han afectado negativamente a la demanda de acero para la construcción, el equipo industrial y la fabricación de vehículos. La disminución del consumo de acero ha conducido a una rápida caída de los precios, que ha llevado a su vez a los productores de acero de Asia, Europa y América del Norte a reducir su producción y retrasar los planes de expansión de acerías. Se cree que la mayor reducción de los niveles de consumo será la de la región del TLCAN, seguida de la Unión Europea, la CEI, América Central y del Sur y el Oriente Medio. Se prevé asimismo una disminución del consumo de Asia en un 8,1%.

En 2008 la industria del acero, en cumplimiento de sus compromisos de fomento de la sostenibilidad, adoptó medidas encaminadas a reducir sus emisiones de dióxido de carbono. En junio de 2009 la Asociación Mundial del Acero puso en marcha su programa de reconocimiento de las medidas contra el cambio climático y creó un nuevo sitio web específico, el micrositio contra el cambio climático. Ese programa tiene por objetivos principales medir el nivel de emisiones resultante de la producción de acero en todo el mundo, permitir a cada acería conocer su propia posición respecto del desempeño más eficiente y del desempeño medio, y determinar posibles vías de mejora<sup>41</sup>.

#### *Envíos de mineral de hierro*

El mineral de hierro se utiliza ampliamente en campos tales como la ingeniería estructural y para numerosas aplicaciones industriales, en particular en la industria automotriz. Los principales productores de mineral de hierro son China, Australia, el Brasil, la India, la Federación de Rusia, los Estados Unidos, Sudáfrica, el Canadá y Suecia. Las mayores empresas productoras de mineral de hierro del mundo son Vale (Brasil), BHP Billiton, y Rio Tinto (Australia/Reino Unido). A finales de 2008 BHP Billiton renunció a su oferta pública de adquisición de Rio Tinto por 66.000 millones de dólares, alegando que ya no era viable por la fuerte caída de los precios de los productos básicos y la desfavorable situación financiera<sup>42</sup>. En lugar de esa operación, Rio Tinto y BHP Billiton firmaron en junio de 2009 un acuerdo no vinculante para

establecer un proyecto común de producción que abarcará los activos y pasivos actuales y futuros de las dos compañías en Australia Occidental y cuya propiedad se repartirá en partes iguales entre ambas<sup>43</sup>.

Los envíos mundiales de mineral de hierro en 2008 se estimaron en 844 millones de toneladas, cifra que representa un incremento del 6,5% respecto de 2007. El volumen de las exportaciones aumentó en muchos países, pero disminuyó en otros, como el Canadá, Suecia, Mauritania y el Perú. Entre Australia y el Brasil sumaron más de dos terceras partes de las exportaciones mundiales de mineral de hierro. Australia recuperó su posición de principal exportador mundial de mineral de hierro al incrementar el volumen de sus exportaciones en un 16,0%, a 309,5 millones de toneladas. Las exportaciones del Brasil ascendieron a 281,7 millones de toneladas, lo que supone un aumento del 4,6% respecto de 2007. El resto de las exportaciones mundiales de mineral de hierro procedió de la India (101,1 millones de toneladas), Sudáfrica (31,6 millones de toneladas), el Canadá (22,4 millones de toneladas), Suecia (17,6 millones de toneladas), Mauritania (12,4 millones de toneladas) y el Perú (6,9 millones de toneladas).

El principal destino de los envíos mundiales de mineral de hierro siguió siendo China, en cuyos puertos se descargaron en 2008 444,1 millones de toneladas. Las importaciones de China crecieron a una tasa ligeramente inferior a la de 2007 (16,0%). Otros grandes importadores fueron el Japón, con 140,4 millones de toneladas (aumento del 1,1%) y Europa Occidental, con 127,5 millones de toneladas (disminución del 5,3%). Entre los demás importadores de Asia, algunos registraron incrementos de sus importaciones, como la República de Corea (3,3%), y otros disminuciones, como la Provincia china de Taiwán y el Pakistán. Las importaciones de mineral de hierro se mantuvieron a sus niveles de 2007 en la India y Filipinas. Por regiones, disminuyeron en un 12,5% en América del Norte y aumentaron, en un 3,3% y un 18,7%, respectivamente, en América del Sur y el Oriente Medio.

El crecimiento sin precedentes del comercio en la primera mitad de 2008 y su desplome en la segunda mitad dividen el año en dos partes claramente diferenciadas. Hacia finales de 2008, las principales empresas productoras y exportadoras de hierro, en particular las del Brasil, han reducido ya o planean

reducir su producción<sup>44</sup>. En cuanto a las perspectivas futuras, Clarkson Research Services prevé que el volumen del comercio mundial de mineral de hierro permanecerá estable en 2009 y crecerá rápidamente (en un 16%) en 2010, impulsado principalmente por el crecimiento previsto en China<sup>45</sup>.

#### *Producción y consumo de carbón*

El carbón es un combustible fósil mucho más abundante que el petróleo o el gas; quedan en todo el mundo reservas de carbón equivalentes a alrededor de 130 años de consumo. Existen diversos tipos de carbón que se destinan a usos diferentes. El carbón para calderas, o carbón térmico, se utiliza principalmente para la generación de electricidad. El carbón de coque, o carbón metalúrgico, se utiliza principalmente en la producción de acero. Otros importantes consumidores de carbón son las refinerías de alúmina, las papeleras, la industria química y la farmacéutica. De los subproductos del carbón pueden obtenerse diversos productos químicos. El alquitrán de hulla refinado se utiliza para la fabricación de diversos productos químicos, como aceite de creosota, naftaleno, fenol y benceno.

La producción mundial de carbón aumentó en 2008 en un 5,3%, llegando a 3.324,9 millones de emtp (equivalente en millones de toneladas de petróleo), de los que buena parte se utilizan en los propios países productores. China siguió siendo el primer país productor, con una cuota del 42,5%, seguida por los Estados Unidos (18,0%), Australia (6,6%), Sudáfrica (4,2%), la Federación de Rusia (4,6%), la India (5,8%) e Indonesia (4,2%).

El consumo mundial de carbón se desaceleró en 2008, con una tasa de crecimiento de sólo un 3,1%. No obstante, el carbón siguió siendo, por sexto año consecutivo, el combustible cuyo uso creció con mayor rapidez. China, el principal consumidor mundial (con una cuota del 42,6%), incrementó su consumo en un 6,8%. Esa tasa de crecimiento, aunque inferior al promedio decenal, representó no menos del 85% del crecimiento mundial. Fuera de China el crecimiento del consumo de carbón fue insignificante (0,6%), con tasas de crecimiento por debajo del promedio decenal en todas las regiones excepto América del Sur y Central y África, que incrementaron su consumo en un 3,3% y un 4,0%, respectivamente.

La extracción de carbón plantea diversos problemas ambientales, en particular erosión del suelo, emisión de polvo, contaminación acústica, contaminación del agua y repercusiones en la diversidad biológica de la zona. Sin embargo, el reto más importante que tienen planteado el sector y la comunidad internacional es el de conciliar la utilización creciente de carbón con las medidas contra el cambio climático. Según el Instituto Mundial del Carbón, el sector ha asumido el compromiso de reducir al mínimo sus emisiones de gases de efecto invernadero, y se están adoptando medidas al respecto en diversos ámbitos. La AIE sostiene que la sustitución de las centrales térmicas de carbón más antiguas por plantas de mayor tamaño y más eficientes podría reducir en un 5,5% las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero. Se está considerando la utilización de tecnología de captura y almacenamiento de carbono como posible solución que permitiría quizás obtener grandes reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero de las centrales térmicas de carbón manteniendo al mismo tiempo la infraestructura energética necesaria para el crecimiento<sup>46</sup>.

#### *Envíos de carbón*

Los envíos de carbón ascendieron en 2008, según las estimaciones, a 814,5 millones de toneladas, un incremento en volumen del 3,2% respecto de 2007. Esa tasa se sitúa en torno a la mitad de la registrada en 2007, como secuela de las dificultades económicas que surgieron en el cuarto trimestre de 2008. Las exportaciones de carbón térmico se estimaron en 590,1 millones de toneladas, cantidad equivalente al 72,4% de los envíos mundiales de carbón, y los envíos de carbón de coque aumentaron en un 4,1%, a 224,4 millones de toneladas.

Indonesia y Australia representaron conjuntamente más de la mitad de los envíos mundiales de carbón térmico. Indonesia siguió siendo el primer exportador, por delante de Australia. En 2008 incrementó sus exportaciones de carbón térmico en un 6,1%, hasta 200 millones de toneladas. Australia, menos afectada ya por los problemas logísticos que había experimentado en 2007, las aumentó en un 8,5%. Otros exportadores importantes de carbón térmico en 2008 fueron Sudáfrica (61,5 millones de toneladas), Colombia (68,7 millones de toneladas), China (35,8 millones de toneladas), la Federación de Rusia (60,4 millones de toneladas) y la República Bolivariana de Venezuela (6,2 millones de toneladas).

En 2008 el principal exportador de carbón de coque del mundo fue una vez más Australia, con un total de 136,9 millones de toneladas, lo que representa una disminución del 0,5% respecto de 2007. También otros exportadores, como el Canadá, han registrado un descenso del volumen de sus exportaciones. Crecieron pronunciadamente, en un 34%, las exportaciones de los Estados Unidos. Los principales destinos de las exportaciones de ambos tipos de carbón (térmico y de coque) fueron el Japón y la Unión Europea, que juntos recibieron el 48,1% de las importaciones mundiales de carbón en 2008. En el mismo año las importaciones de carbón térmico en China se redujeron en un 11,0% y las recibidas por la República de Corea se incrementaron en un 18,2%.

En 2009 se pronostica una reducción del 2,3% de los envíos totales de carbón. El comercio de carbón de coque se contraerá, según las previsiones, en un 6,4%. También se resentirán probablemente los envíos de carbón térmico, pues la reducción de la producción industrial afecta al consumo de energía eléctrica. Cabe suponer que el debilitamiento de la demanda de carbón y el crecimiento previsto del tonelaje de la flota mercante mundial afectarán negativamente a las tarifas y a la rentabilidad de los fletamentos.

#### *Mercado de cereales*

Según el Consejo Internacional de Cereales, la producción de cereales (trigo y cereales secundarios) pasó de 1.588 millones de toneladas en 2007 a 1.697 millones de toneladas en 2008. La producción mundial de trigo aumentó en un 6,5% al extender los agricultores las superficies cultivadas en respuesta a los precios favorables. Se registró una gran producción en todas las principales zonas de exportación, especialmente en Australia (+63,3%), la Federación de Rusia (+28,9%), la Unión Europea (+26,6%) y los Estados Unidos (+21,9%).

Se estima que en 2008 los envíos mundiales de cereales crecieron en un 5,6%, llegando a 323,3 millones de toneladas. Los de trigo ascendieron a alrededor de 110 millones de toneladas, y los de cereales secundarios, como maíz, cebada, habas de soja, sorgo, avena, centeno y mijo, ascendieron a 213,3 millones de toneladas. El Canadá y los Estados Unidos sumaron en ese año el 53,1% de las exportaciones mundiales de cereales (excluidas las de habas de soja). El crecimiento de las

exportaciones en América del Norte fue impulsado por el aumento de las exportaciones de los Estados Unidos, tanto de trigo como de cereales secundarios. La Argentina mantuvo su cuota del 11,2%, mientras que Australia y la Unión Europea registraron reducciones del volumen de sus exportaciones.

Asia siguió siendo la principal región de descarga de cereales (excluidas las habas de soja), con 67,5 millones de toneladas, seguida por América Latina (54 millones de toneladas), África (42,4 millones de toneladas), el Oriente Medio (32 millones de toneladas), Europa (27,6 millones de toneladas) y la CEI (6,6 millones de toneladas). El Japón, principal importador con diferencia (con una cuota del 9,8% en 2008) redujo sus importaciones de cereales en un 5,3%. En total, las importaciones en Asia disminuyeron en un 7,4%. En cambio, aumentaron en un 6,6% en el Oriente Medio, en un 7,0% en África y en un 2,4% en América Latina, y se doblaron holgadamente en Europa.

El comercio de trigo disminuirá tanto en 2009 (-0,6%) como en 2010 (-6,0%), según las estimaciones. Se prevé una disminución de las exportaciones de cereales secundarios de la Argentina, del Canadá y de los Estados Unidos. La mejora de las condiciones meteorológicas en algunos de los países importadores de cereales reducirá la necesidad de importaciones para cubrir las carencias alimentarias en esas regiones.

Además de las crisis financiera y económica, en 2008 estalló también una crisis alimentaria mundial que dio lugar a una abrupta subida de los precios de los alimentos, a situaciones de escasez y a la disminución de las reservas alimentarias. Según el Director General de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), hay ya en todo el mundo 1.020 millones de personas que pasan hambre, lo que supone un aumento del 11,0% respecto de los 915 millones que había en 2008. Dicho de otra manera, carece de comida suficiente una de cada seis personas. Además de sus efectos directos en los ingresos y el empleo, la crisis financiera mundial ha reducido el ya escaso capital disponible para inversiones en la agricultura en África, lo que ha agravado los efectos de la crisis alimentaria<sup>47</sup>.

La crisis alimentaria ha puesto en evidencia la vulnerabilidad de las economías en desarrollo a la inseguridad alimentaria, especialmente en África.

La productividad agrícola es en ese continente inferior a la de otras regiones, y no se ha apreciado ninguna mejora real en los últimos decenios. Han permanecido a un nivel bajo los rendimientos y la productividad por trabajador, que han aumentado, en cambio, en otras regiones<sup>48</sup>. De los 36 países del mundo afectados actualmente por una crisis de seguridad alimentaria, 21 son países africanos, y se calcula que el número de africanos que padecen hambre crónica es ya de 300 millones, la tercera parte de la población del continente. Se calcula que si se consiguiera duplicar de aquí a 2015 la productividad de los cultivos alimentarios básicos en toda África se libraría de la pobreza a más de 70 millones de personas; el continente, hoy deficitario en alimentos, se convertiría en una región con excedente alimentario, y los precios de los alimentos serían de un 20% a un 40% más bajos<sup>49</sup>. Según estimaciones del Banco Mundial, la demanda de alimentos habrá aumentado en un 50% en 2030, como consecuencia de un aumento de la prosperidad y del crecimiento de la población mundial. Para atender a esa creciente demanda de alimentos se precisarán importantes inversiones en el sector agrícola de las economías en desarrollo, en particular en África. Esa tendencia entraña consecuencias para la demanda de servicios de transporte marítimo, el tonelaje de la flota mercante mundial y el equipo portuario de manipulación de la carga, y podría incluso modificar la distribución geográfica del comercio. Con las inversiones y los aumentos de productividad necesarios en el sector agrícola, África podría romper su dependencia de las importaciones de alimentos y convertirse en una región exportadora de cereales y otros productos alimentarios agrícolas.

#### *Otros envíos a granel*

Los yacimientos de bauxita se reparten entre África (33%), Oceanía (24%), América del Sur y el Caribe (22%), Asia (15%) y otras zonas (6%). En 2008 el comercio mundial de bauxita y alúmina alcanzó la cifra de 83,5 millones de toneladas, según las estimaciones. En ese mismo año las principales zonas de carga de bauxita fueron Asia (32,7%), África (28,7%), las Américas (25,6%) y Australia (12,2%). Las principales zonas de importación fueron Europa y América del Norte.

En lo que respecta a la alúmina, el principal exportador fue Australia, de la que procedió alrededor de la mitad de las exportaciones mundiales, y Jamaica aportó otro 14,0%. Otras zonas de carga se encuentran en el Mediterráneo, África y Asia. Europa sigue siendo la principal región importadora de alúmina, seguida por otras regiones desarrolladas, en particular América del Norte y el Japón.

Los mayores yacimientos sedimentarios de roca fosfática se encuentran en África Septentrional, China, el Oriente Medio y los Estados Unidos. En 2008 el volumen del comercio mundial de ese mineral ascendió a 32 millones de toneladas. Marruecos siguió siendo el principal exportador, y los Estados Unidos el principal importador. Las exportaciones de Marruecos representaron casi la mitad de los envíos mundiales, el grueso de los cuales se dirigió a Europa y las Américas. Los envíos de otros países exportadores de África y del Oriente Medio sumaron el 40% de las exportaciones mundiales. Los elevados precios de los fosfatos han reavivado el interés de México y Namibia por explotar sus yacimientos marinos de ese mineral.

El comercio de graneles secos menores se mantuvo en 2008 en 993.000 millones de toneladas. El de

---

**En 2008 el total mundial del comercio contenedorizado ascendió según las estimaciones a 137 millones de TEU (1.300 millones de toneladas), lo que representa un incremento del 5,4% respecto del año anterior.**

---

productos agrícolas (harina de soja y semillas oleaginosas) y de metales y minerales (por ejemplo, chatarra) aumentaron cada uno en un 1,0%, y el de manufacturas (por ejemplo, productos de acero) disminuyó ligeramente (-1,0%). El comercio de productos de acero representó el 60,1% de ese total, y, a diferencia del de productos de la silvicultura, disminuyó en

un 1,2% respecto de 2007. Se prevé que el volumen del comercio de graneles menores disminuirá en un 5,0% en 2009 y volverá a crecer, en un 4,0%, en 2010<sup>50</sup>.

### **3. Envíos de cargas contenedorizadas en buques de línea regular<sup>51</sup>**

Los restantes 2.320 millones de toneladas de carga seca correspondieron a la carga transportada en contenedores por las tres grandes rutas Este-Oeste de buques de línea: transpacífica, Asia-Europa y transatlántica. En 2008 el total mundial del comercio contenedorizado ascendió según las

estimaciones a 137 millones de TEU (1.300 millones de toneladas), lo que representa un incremento del 5,4% respecto del año anterior<sup>52</sup>. Se calcula que en las dos últimas décadas el tráfico mundial de contenedores creció a una tasa anual de alrededor del 10% en promedio.

La proporción del comercio contenedorizado en el total mundial de la carga seca transportada aumentó del 5,1% en 1980 al 25,4% en 2008. En valor, el comercio marítimo mundial en contenedores creció entre 2001 y 2008 de 2 billones a

4 billones de dólares, lo que representa 1 dólar por cada 14 dólares de producto de la economía mundial<sup>53</sup>. Frente a un contexto de crecimiento del comercio contenedorizado y de aumento de las ganancias, el sector del transporte marítimo respondió con inversiones en buques portacontenedores mayores y más avanzados y el equipo correspondiente, así como en instalaciones portuarias y terminales de contenedores. El tráfico de contenedores se ha caracterizado en los últimos años por una abultada cartera de pedidos y el aumento del tonelaje disponible. En la expectativa de un auge prolongado, las empresas navieras han encargado sistemáticamente buques contenedores de gran tonelaje, lo que ha sostenido la actividad de los astilleros. Se supone que una proporción importante de los buques portacontenedores encargados se entregará en un contexto de contracción del comercio y la economía mundiales.

Con el agravamiento de la crisis financiera y la propagación de la crisis económica mundial ha cambiado el panorama del comercio contenedorizado, cuyas perspectivas son ahora inciertas. Como se desprende del gráfico 7, las proyecciones sobre el comercio contenedorizado hechas antes de que se manifestara la actual crisis económica mundial difícilmente podrán cumplirse si se mantiene o profundiza la actual tendencia descendente. Hace unos años, Drewry Shipping Consultants pronosticó que el comercio de contenedores se duplicaría para 2016, llegando a 287 millones de TEU, y ascendería en 2020 a más de 371 millones de TEU. Aunque la evolución real dependerá en gran medida de la duración y el alcance de la recesión económica y la crisis financiera, el pronunciado descenso del volumen del comercio contenedorizado desde 2008 y en 2009 hace que resulte problemático el cumplimiento de ese pronóstico. Aunque se espera que en 2010 se

inicie un crecimiento positivo, la tasa seguirá siendo considerablemente inferior a los niveles anteriores a la crisis. Clarkson Shipping Services prevé una contracción del tráfico de contenedores en 2009 (-9%) y un ligero crecimiento en 2010 (2,2%)<sup>54</sup>. Por

---

**... ha cambiado el panorama del comercio contenedorizado, cuyas perspectivas son ahora inciertas.**

---

su parte, Drewry Shipping Consultants pronostica una caída del 10,3% en 2009 y un crecimiento marginal en 2010<sup>55</sup>. Habida cuenta del aumento de la capacidad total de los buques portacontenedores y de la contracción y las inciertas perspectivas del tráfico de

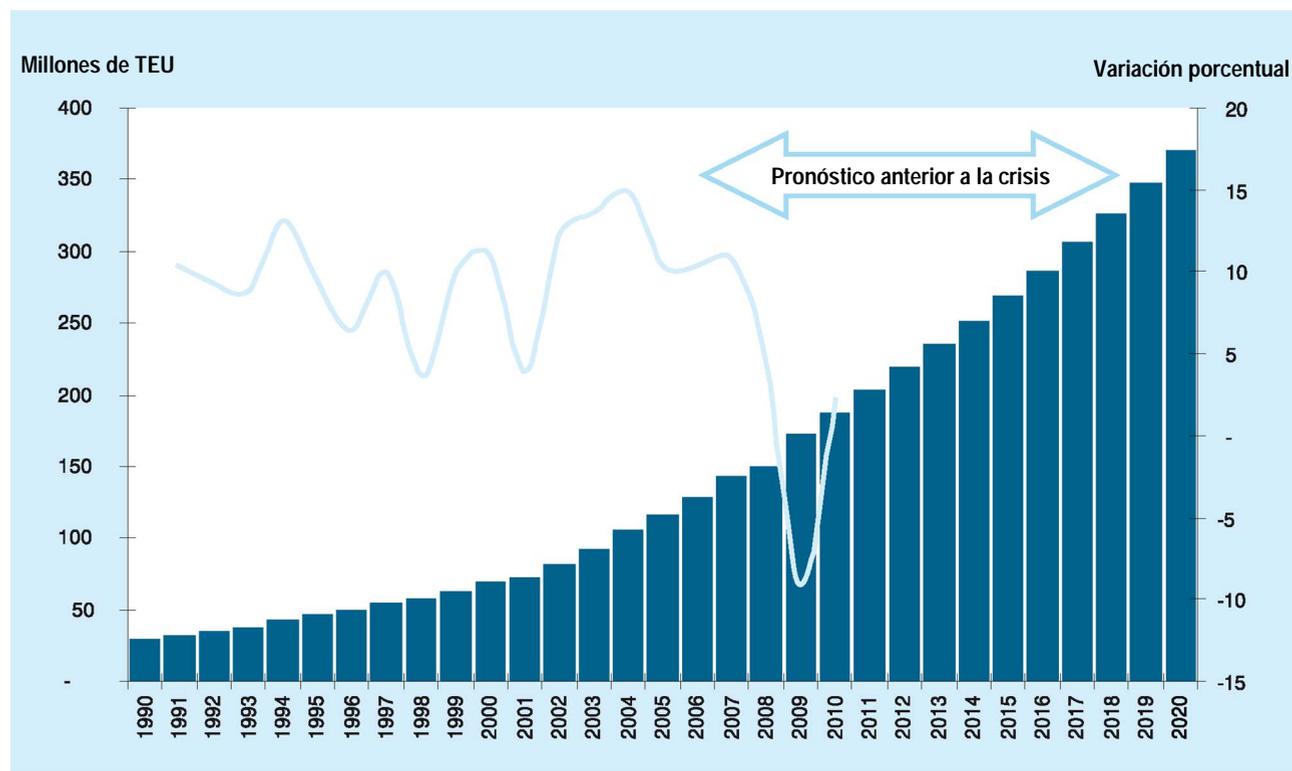
contenedores, el comercio contenedorizado tiene ante sí tiempos difíciles. Drewry señala que aun en el caso de que se restablecieran las condiciones de equilibrio en el mercado de contenedores para 2013, tendrían que cancelarse o aplazarse la construcción de buques portacontenedores con una capacidad total de 3 millones de TEU como mínimo<sup>56</sup>. Ello entraña algunas consecuencias de importancia fundamental para las inversiones en capacidad de buques portacontenedores, astilleros, infraestructura portuaria para contenedores, equipo de manipulación de carga y producción de contenedores.

La pérdida de confianza de los consumidores en las regiones desarrolladas condujo a una rápida caída del consumo de productos manufacturados y por ende a la disminución de los volúmenes del tráfico de contenedores y de los fletes en un contexto de auge de la oferta de tonelaje. En un momento en que, según se informa, hay más de un 10% de capacidad ociosa en la flota mundial de buques portacontenedores, el desplome de la demanda y del tráfico de contenedores está generando enormes presiones para el sector del comercio contenedorizado.

Aunque al parecer se ha visto menos afectado en algunas rutas y direcciones, como las rutas Norte-Sur y Sur-Sur, el crecimiento del tráfico de contenedores se desaceleró considerablemente en 2008, con un incremento máximo en volumen del 10% en las rutas secundarias Este-Oeste y del 3,8% en las rutas Norte-Sur<sup>57</sup>. El volumen de la carga transportada por la ruta transatlántica registró un crecimiento positivo (1,5%), aunque mucho menor que en 2007. Se contrajo, en cambio, el tráfico de contenedores por la ruta transpacífica y por la ruta Asia-Europa (cuadro 6).

Gráfico 7

**Comercio contenedorizado mundial, 1990 a 2020**  
(En TEU y variación porcentual)



Fuente: Drewry Shipping Consultants, *Container Market Review and Forecast 2006/2007 y 2008/2009*, y Clarkson Research Services Limited, *Container Intelligence Monthly*, septiembre de 2009.

Notas: Los pronósticos sobre el volumen del comercio contenedorizado correspondientes al período 2009-2020 datan de 2006/07, antes de las crisis financiera y económica mundiales de finales de 2008. Las variaciones porcentuales correspondientes al período 2008-2010 se tomaron de *Container Intelligence Monthly*, septiembre de 2009.

Cuadro 6

**Estimación de la carga transportada por las principales rutas comerciales, 2007 y 2008**  
(En millones de TEU y variación porcentual)

Año	Transpacífica		Europa-Asia		Transatlántica	
	Asia-Estados Unidos	Estados Unidos-Asia	Asia-Europa	Europa-Asia	Estados Unidos-Europa	Europa-Estados Unidos
2007	15 247 955	4 986 106	17 236 936	10 085 181	2 711 037	4 464 206
2008	14 527 722	5 614 366	16 740 642	10 500 068	2 938 168	4 343 506
<b>Variación porcentual</b>	-4,7%	12,6%	-2,9%	4,1%	8,4%	-2,7%

Fuente: *Containerisation International*, en línea, consultado en septiembre de 2009.

La combinación del descenso de los fletes, la contracción del volumen de comercio y el exceso de capacidad dio a los propietarios de buques razones adicionales para replantear sus estrategias y reconsiderar sus cálculos de costos. Como resultado, y en un esfuerzo por reducir los costos, se están recortando los servicios (por ejemplo, a finales de 2008 habían eliminado líneas de servicios

APL, New World Alliance, COSCON, Maersk Line y otras compañías), y el tráfico se había redirigido por el cabo de Buena Esperanza, ruta que se consideraba más económica, a la luz de la situación de la economía y del descenso de los precios del combustible para buques.

Los análisis recientes indican que se está llevando a cabo una reestructuración de algunas economías.

China está incrementando sus importaciones (para la reposición de existencias y el consumo interno) sin incrementar sus exportaciones. Durante el segundo trimestre de 2008, China importó 56 t por cada 100 t de exportaciones. En el mismo trimestre de 2009, la proporción aumentó a 80 t de importaciones por cada 100 t exportadas. Esa modificación del equilibrio general del comercio contenedorizado tendrá probablemente consecuencias importantes para los transportistas de línea regular que sirven al mercado chino<sup>58</sup>.

## D. EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y EL DESAFÍO DEL CAMBIO CLIMÁTICO

El cambio climático es un problema mundial y una "cuestión definitoria de nuestra era"<sup>59</sup>. Pruebas científicas decisivas y una mejor comprensión de los aspectos económicos del fenómeno han situado la cuestión en el centro del debate internacional. Las repercusiones de la variabilidad meteorológica y del cambio climático (véase el recuadro 1) ya son claramente perceptibles, especialmente en los países más vulnerables<sup>60</sup>. Los cambios climáticos incontrolados pueden alcanzar puntos críticos, con consecuencias desastrosas e irreversibles para la humanidad. En cualquier caso, el tiempo es un factor muy importante. Según la AIE, las tendencias actuales parecen indicar que si no se adoptan medidas decisivas en los próximos dos años, incluidas decisiones de inversión pertinentes para determinar el tipo de tecnologías más adecuadas, el mundo perderá para siempre la oportunidad de estabilizar las emisiones a niveles "manejables", de conformidad con el marco hipotético de 450 partes por millón (ppm) o el de 550 ppm de equivalente en CO<sub>2</sub><sup>61</sup>. Los economistas han prevenido asimismo de que los costos de la inacción son mucho mayores que los de las medidas de mitigación, y que demorar ahora la adopción de las medidas necesarias sólo servirá para aumentar el costo de las medidas futuras<sup>62</sup>. La actual crisis económica mundial ha demostrado que una reducción relativamente pequeña de la producción, del 1 o 2% del PIB, puede tener consecuencias considerables y perturbadoras para las empresas, el empleo, el comercio y el bienestar de las sociedades.

Como otros sectores económicos, el sector del transporte marítimo, que representa más del 80% del volumen del comercio mundial, ha de adoptar medidas para hacer frente a este formidable problema. El transporte marítimo internacional está contribuyendo al cambio climático, y, lo que es más importante, se verá también directa o indirectamente afectado por diversas consecuencias del cambio climático, como la elevación del nivel del mar, los fenómenos meteorológicos extremos y el aumento de las temperaturas<sup>63</sup>. Las amplias repercusiones del cambio climático, que también afectan al transporte marítimo, y sus consecuencias potenciales para el comercio, el crecimiento económico y el desarrollo ponen de manifiesto la necesidad de integrar consideraciones climáticas en las estrategias de planificación y desarrollo del transporte. Existe cada vez mayor conciencia de la urgencia de adoptar medidas bien concebidas y concertadas para conseguir controlar las emisiones de gases de efecto invernadero y para establecer los mecanismos de adaptación necesarios, especialmente en los países en desarrollo.

---

**El cambio climático es un problema mundial y una "cuestión definitoria de nuestra era".**

---

Las emisiones de gases de efecto invernadero imputables al comercio internacional son considerables<sup>64</sup> y seguirán aumentando como consecuencia del crecimiento de la demanda de servicios de transporte marítimo, impulsada a su vez por el crecimiento económico y demográfico<sup>65</sup>. De ahí que se estén estudiando posibles medidas de mitigación, tanto en el plano normativo como en la propia industria. Como se recordará, las emisiones causadas por el comercio marítimo internacional no están comprendidas actualmente en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático ni en el Protocolo de Kyoto. Algunas partes en la Convención Marco han pedido a la Organización Marítima Internacional (OMI) que aborde la cuestión de las emisiones de gases de efecto invernadero causadas por los buques<sup>66</sup>. En el contexto de las negociaciones en curso en relación con la Convención Marco con miras a la aprobación de un acuerdo internacional sobre el cambio climático en diciembre de 2009<sup>67</sup>, la OMI ha intensificado recientemente su labor en esa esfera<sup>68</sup>.

## Recuadro 1

**Conocimientos científicos sobre el calentamiento global y algunos efectos conexos**

La concentración en la atmósfera de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), el más importante de los gases de efecto invernadero (GEI), ha aumentado de 280 partes por millón (ppm) en el período preindustrial a 379 ppm en 2005. Se cree que ese aumento de la concentración de gases de efecto invernadero en la atmósfera y el consiguiente efecto de calentamiento están causando un cambio climático. A lo largo del siglo pasado, la temperatura media mundial de la superficie aumentó en alrededor de 0,74°C. En la hipótesis de que no se adopte ninguna medida, los modelos climáticos del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) predicen un ulterior aumento de la temperatura de 1,1 a 6,4°C durante el siglo XXI. Para conseguir que el aumento de la temperatura media mundial de la superficie no sea de más de 2°C por encima de los niveles preindustriales —umbral por encima del cual se desencadenarán probablemente peligrosos efectos de cambio climático (punto crítico)— los niveles de concentración de CO<sub>2</sub> en la atmósfera deben estabilizarse en 350-400 ppm, y las emisiones deben llegar a su punto máximo hacia 2015 y reducirse posteriormente.

Las observaciones realizadas en todas las regiones y océanos indican que son muchos los sistemas naturales afectados. Entre los efectos observados se cuentan la reducción de los glaciares y de la capa de nieve, cambios en la cubierta de hielo del Ártico y la elevación del nivel medio del mar. Se cree que la elevación del nivel del mar se debe al aumento del volumen de agua en las cuencas oceánicas (como consecuencia de la fusión del hielo) y a la expansión termal del agua marina. El nivel medio mundial del mar aumentó en 0,17 m durante el siglo pasado. Tiene especial importancia el aumento relativo del nivel del mar, que depende también de factores locales, como el hundimiento del suelo. También se está observando un aumento de la incidencia de condiciones meteorológicas extremas, como tormentas, olas de calor, sequías, y ciclones tropicales de creciente intensidad. Los científicos están preocupados asimismo por la posibilidad de efectos abruptos de cambio climático. Esos denominados "efectos sorpresa" están relacionados, entre otros factores, con la inestabilidad del manto de hielo y con el mecanismo de retroalimentación del planeta (espiral autorreforzada). La incertidumbre sobre estos efectos se debe a la información limitada de que se dispone sobre la naturaleza de las interrelaciones entre el clima y el ciclo del carbono. Por ejemplo, al alcanzarse puntos críticos podría desencadenarse un efecto potencialmente "abrupto" conocido como colapso de la circulación termohalina del océano, o a una aceleración del calentamiento global por efecto del metano emitido por el deshielo del permafrost.

Ya están apareciendo claros signos de urgencia, pues muchos países en desarrollo, especialmente países de África y pequeños Estados insulares en desarrollo, padecen fenómenos tales como altas temperaturas, graves sequías, avance del mar, inundaciones devastadoras, deshielo, cambio de las pautas meteorológicas, y ciclones de creciente poder destructivo. Esos factores pueden, en medida no menor que las crisis financiera y económica, poner en peligro la seguridad mundial, perturbar los asentamientos humanos y empujar a la migración. También pueden ocasionar desplazamientos de la producción agrícola e industrial, el comercio, la infraestructura y las operaciones conexas, en particular en las zonas costeras y los puertos, y pueden afectar a todo lo relacionado con las rutas de transporte marítimo y la navegación.

*Fuente:* UNCTAD, sobre la base de un amplio examen de la bibliografía pertinente, en particular *Cuarto Informe de Evaluación del IPCC, 2007*; *Tercer Informe de Evaluación del IPCC, 2001*; *Cuarto Informe de Evaluación del IPCC, 1995*; *Informe Especial del IPCC*; IPCC (1997); *The Regional Impacts of Climate Change: An Assessment of Vulnerability*; Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, *Informe sobre Desarrollo Humano 2007/2008*; Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (2007), *Perspectivas del Medio Ambiente Mundial: Medio Ambiente para el Desarrollo (GEO-4)*; y proyecciones del Centro Nacional de Datos sobre la Nieve y el Hielo de los Estados Unidos y Escuela Naval de Posgrado, Monterrey (California), 2008.

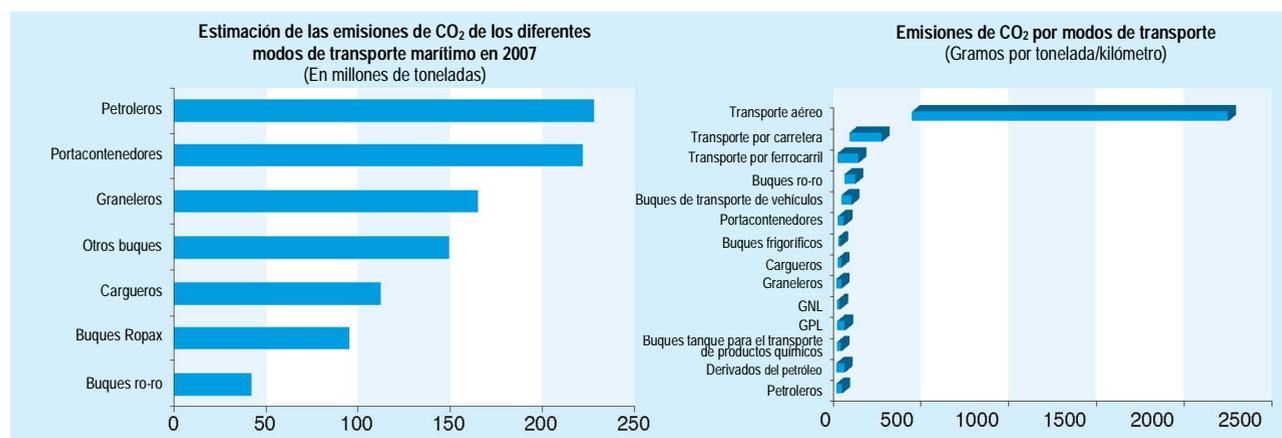
## 1. Emisiones de gases de efecto invernadero causadas por el transporte marítimo internacional y medidas de mitigación

El transporte marítimo es más eficiente en la utilización de combustible y menos nocivo desde el punto de vista climático que otros modos de transporte (véase el gráfico 8). No obstante, como se muestra en el cuadro 7, se estima que las emisiones de CO<sub>2</sub> causadas por el transporte

marítimo internacional representan entre un 1,6% y un 4,1% de las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> producidas por la quema de combustibles. En el *Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI, 2009*, el estudio más reciente sobre la cuestión realizado para la OMI, se estima en 870 millones de toneladas el monto total de las emisiones de CO<sub>2</sub> de las actividades de transporte internacional en 2007. Según las proyecciones del mismo estudio, esas emisiones se multiplicarán por un factor comprendido entre 2,2 y 3,1 entre 2007 y 2050<sup>69</sup>.

Gráfico 8

### Emisiones de CO<sub>2</sub> del sector del transporte marítimo y grado de eficiencia energética por modos de transporte (en gramos por tonelada-kilómetro)



Fuente: UNCTAD, sobre la base del estudio actualizado de 2000 de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques y el *Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI, 2009*. Los datos abarcan el transporte nacional e internacional, pero no las embarcaciones de pesca ni las militares.

El transporte marítimo adolece de una gran dependencia del petróleo, en particular del combustible líquido pesado utilizado para la propulsión, y todavía no está en condiciones de adoptar fuentes de energía sustitutivas. Aunque es posible utilizar energía solar o eólica a bordo de los buques como fuente adicional, la proporción del consumo energético que puede cubrirse por esos medios está limitada por la disponibilidad y la intensidad variable del viento y de la radiación solar, así como por el estado actual de la tecnología. Aunque puede utilizarse GNL como combustible alternativo, se plantea el doble problema del espacio necesario para el almacenamiento a bordo del combustible y de las emisiones de metano, que es otro gas de efecto invernadero. Además, la tecnología del GNL sólo está disponible en la actualidad para algunos

**... existe un potencial importante de reducción de las emisiones de GEI a través de medidas técnicas y operativas...**

tipos de buques con un determinado número de motores. Las posibilidades de utilizar biocombustibles están sujetas a limitaciones tecnológicas y de costo<sup>70</sup>.

En el *Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI, 2009*, se estima que existe un potencial importante de reducción de las emisiones de GEI a través de medidas técnicas<sup>71</sup> y operativas, que juntas podrían aumentar la eficiencia y redundar en una reducción de la tasa de emisiones de entre un 25% y un 75% respecto de los niveles actuales. Muchas de esas medidas

resultarían probablemente eficientes en función de los costos, y las dificultades para su aplicación no dimanarían de consideraciones financieras. Por ejemplo, en el caso de las energías renovables, las dificultades se deben a las limitaciones de

disponibilidad y a la intensidad variable de la energía eólica y solar<sup>72</sup>. Las medidas técnicas relacionadas con el diseño de los buques (principalmente de los de nueva construcción) y las medidas operativas (aplicables a todos los buques) podrían permitir sendas reducciones de las emisiones de CO<sub>2</sub> en proporciones comprendidas

entre el 10% y el 50%<sup>73</sup>. Las estrategias técnicas y operativas de ahorro de combustible y de reducción de las emisiones de GEI pueden clasificarse en estrategias que afectan al diseño de los buques, al diseño de los motores, a los sistemas de propulsión, otras estrategias de carácter tecnológico, y medidas operativas (recuadro 2).

Cuadro 7

**Estimaciones del consumo de combustible y de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el transporte marítimo internacional, y aumento previsto de las emisiones**

	Año de base	CO <sub>2</sub> : millones de toneladas	Consumo de combustible: millones de toneladas	Porcentaje del consumo mundial de combustible <sup>a</sup>	Aumento previsto de las emisiones
<i>Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI, 2009</i>	2007	870	277	3,1	Por un factor de 1,1 a 1,2 hasta 2020 y de 2,2 a 3,1 hasta 2050 <sup>c</sup>
<b>Grupo de Expertos de la OMI (2007)</b>	2007	1 120,0	369	4,1	+30% hasta 2020
<b>Estudio de la OMI sobre los GEI (2000)</b>	1996	419,3	138	1,6	--
<b>AIE (2005)</b>	2005	543,0	214	2,0	--
<b>TRT Transporte e Territorio</b>	2006	1 003,0	n.d.	3,7	--
<b>Endresen y otros, 2007<sup>b</sup></b>	2002	634,0	200	2,3	+100 a 200% hasta 2050
<b>Eide y otros, 2007<sup>b</sup></b>	2004	704,0	220	2,6	+100 a 200% hasta 2050
<b>Eide y otros, 2007<sup>b</sup></b>	2006	800,0	350	2,9	+100 a 200% hasta 2050
<b>Corbett y otros, 2003<sup>b</sup></b>	2001	912,0	289	3,1	--

<sup>a</sup> Con arreglo a datos de la AIE de 2005 sobre las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> por consumo de combustibles.

<sup>b</sup> Obtenidos de fuentes secundarias, incluido el *Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI, 2009*.

<sup>c</sup> Valores de base, con arreglo a los seis escenarios principales del *Informe Especial sobre Escenarios de Emisiones*: A1F1, A1B, A1T, A2, B1 y B2.

Consciente de la importancia de que el sector del transporte marítimo contribuya a los esfuerzos mundiales por reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI está estudiando diversas medidas de mitigación tendentes a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte marítimo internacional<sup>74</sup>. Además de las medidas técnicas y operativas con potencial de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, también se están considerando diversas medidas normativas tendentes a conseguir una reducción efectiva de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Entre las políticas pertinentes

que está considerando actualmente el Comité de Protección del Medio Marino se cuentan las siguientes:

- a) Políticas tendentes a reducir las emisiones en el transporte marítimo independientemente del diseño, las modalidades de explotación o las fuentes de energía de los buques (por ejemplo, instrumentos basados en el mercado, como el comercio de derechos de emisión, un gravamen sobre las emisiones o un fondo internacional de compensación);

Recuadro 2

**Aumentos potenciales de la eficiencia resultantes de diversas medidas técnicas y operativas**

<b>Estrategia</b>	<b>Aumento potencial de la eficiencia</b>
Eficiencia de escala	<4%
Diseño de lastre reducido	<7%
Construcción ligera	<7%
Dimensiones de casco óptimas	<9%
Lubricación del aire	<15%
Proa bulbosa	<20%
Propulsión diésel-eléctrica	5-30%
Recuperación del calor residual	<10%
Hélices contrarrotativas	<12%
Control de la eficiencia de las hélices	<5%
Modulación eficiente de la velocidad de las hélices	<5%
Energía eólica: rotor de Flettner	<30%
Energía eólica: cometas y velas	<20%
Energía solar	<4%
Automatización	<10%
Aditivos en el combustible	<2%
Tiempo de procesamiento portuario	<10%
Mantenimiento de la superficie de las hélices	<10%
Recubrimiento del casco	<5%
Reducción de la velocidad	<23%
Planificación de los itinerarios y diseño de las rutas en función de las condiciones meteorológicas	<10%
Conciencia energética en general	<10%

*Fuente:* UNCTAD, sobre la base de Philippe Crist, "Greenhouse gas emissions reduction potencial from international shipping", documento de debate N° 2009-11, Foro Internacional del Transporte, mayo de 2009.

- b) Políticas tendentes a mejorar la eficiencia operativa en el uso de combustible de los buques (por ejemplo, instrumentos basados en el mercado como el gravamen referido al indicador operacional de eficiencia energética (IOEE), el sistema de gravámenes y premios referido al índice de diseño de eficiencia energética, instrumentos de mando y control como el límite obligatorio del IOEE, la obligación de informar sobre el IOEE, y el plan de gestión de la eficiencia energética del buque (PGEEB), y medidas voluntarias, como los acuerdos voluntarios para la mejora del IOEE y la aplicación del PGEEB),
- c) Políticas tendentes a mejorar la eficiencia en el diseño de los buques (por ejemplo, instrumentos basados en el mercado como el gravamen EEDI, el sistema de gravámenes y premios EEDI, instrumentos de mando y control como el límite obligatorio de EEDI para los buques de nueva construcción, y medidas voluntarias, como acuerdos voluntarios para mejorar el EEDI y normas de aplicación voluntaria); y
- d) Políticas tendentes a reducir las emisiones de carbono en el ciclo del combustible, como políticas que promueven la utilización de gas natural o

biocombustibles (por ejemplo, instrumentos basados en el mercado, como un gravamen diferenciado, e instrumentos de mando y control como la norma sobre emisiones de carbono en el ciclo del combustible y una norma sobre biocombustibles).

Aunque los instrumentos basados en el mercado son por lo general instrumentos de política eficaces en función de los costos, con un alto grado de eficacia ambiental<sup>75</sup>, sigue siendo necesario comprender mejor las ventajas respectivas de las diferentes opciones y evaluar las consecuencias potenciales de las medidas de mitigación propuestas para el comercio mundial y las perturbaciones del mercado, especialmente en lo relacionado con el comercio y el desarrollo de los países en desarrollo<sup>76</sup>. También se plantea la cuestión de cómo conciliar el principio de responsabilidad común pero diferenciada en la Convención Marco y el principio de aplicación y obligaciones uniformes en la OMI<sup>77</sup>.

## 2. Requisitos y financiación necesaria para la adaptación

El transporte marítimo internacional contribuye a las emisiones de gases de efecto invernadero, pero conviene tener presente que los sistemas de transporte marítimo también se verán directa e indirectamente afectados por diversos fenómenos climáticos, como la elevación del nivel del mar, fenómenos meteorológicos extremos y la subida de las temperaturas. El tipo de repercusiones y su alcance e intensidad dependerán de las condiciones locales, los sistemas de transporte, los diseños y las políticas, y por ende también de la capacidad de adaptarse y de minimizar los costos<sup>78</sup>. Las repercusiones directas pueden afectar a la infraestructura, el funcionamiento y mantenimiento, y también pueden derivarse efectos indirectos de los cambios en la demanda de servicios de transporte marítimo<sup>79</sup>, que pueden derivarse a su vez de cambios climáticos que afectan al comercio, a las decisiones de inversión, a las tendencias demográficas, a la producción agrícola, a los bosques, a la prospección energética, a la demanda de energía o a la actividad pesquera.

---

**... sigue siendo necesario comprender mejor las ventajas respectivas de las diferentes opciones y evaluar las consecuencias potenciales de las medidas de mitigación propuestas para el comercio mundial y las perturbaciones del mercado...**

---

En el contexto de una economía mundial globalizada y de la creciente interdependencia entre los países, los efectos del cambio climático en los sistemas de transporte —en particular en los puertos y otra infraestructura de transporte en la zona costera— entraña graves consecuencias para todos los países, desarrollados y en desarrollo, costeros y sin litoral. Habida cuenta del papel fundamental del transporte marítimo en el comercio y el crecimiento mundiales, la disponibilidad de puertos y servicios de transporte marítimo eficientes tiene una importancia fundamental para el comercio mundial, los procesos internacionales de producción y la integración profunda de las economías<sup>80</sup>.

Aunque hasta el momento se ha prestado atención prioritaria a las medidas de mitigación, es importante también llegar a una mejor comprensión de los efectos del cambio climático y de sus posibles consecuencias para el transporte marítimo y para el acceso a servicios de transporte internacional sostenibles y eficientes en función de los costos, de manera que se puedan adoptar medidas de adaptación adecuadas para que los países puedan salir adelante. Eso es particularmente importante en el caso de los Estados costeros, especialmente de los pequeños Estados insulares en desarrollo y de los países menos adelantados (PMA), que son los más expuestos y los que tienen menos posibilidades de adaptarse, pero también para los países en desarrollo sin litoral, cuyas posibilidades de acceso a los mercados mundiales dependen en última instancia de su acceso a servicios de transporte marítimo eficientes.

La adaptación a los efectos del cambio climático no es un proceso en el que puedan aplicarse fórmulas universales. Las medidas de adaptación han de adecuarse a las circunstancias y posibilidades de los diferentes países y regiones. A ese respecto, la financiación disponible es una consideración fundamental, por lo que conviene estudiar mejor las necesidades de financiación relacionadas con las redes de transporte marítimo<sup>81</sup>. No resulta fácil determinar las medidas de adaptación indicadas y las correspondientes necesidades de financiación. Persisten incertidumbres respecto del costo de la adaptación al cambio climático en el sector del transporte marítimo, en particular en los países en

desarrollo, y también respecto de las formas más adecuadas de obtener y canalizar la financiación. Las cuestiones destacadas en el presente informe se examinaron más pormenorizadamente en una reciente reunión intergubernamental de expertos convocada por la UNCTAD, titulada "El transporte marítimo y el desafío del cambio climático"<sup>82</sup>. Los expertos destacaron la urgente necesidad de que se llegara a un acuerdo en las negociaciones en curso sobre un régimen de regulación de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte marítimo internacional. Al mismo tiempo, señalaron con gran inquietud que hasta el momento no se había prestado suficiente atención a los efectos y consecuencias potenciales del cambio climático para los sistemas de transporte, y en particular para los puertos, que son un eslabón fundamental de la cadena de suministro y tienen una importancia vital para el comercio internacional. Para las perspectivas a largo plazo del sector del transporte marítimo, y del comercio internacional en su conjunto es importante concentrar más la atención en hacer frente al desafío. Debe acometerse sin demora la

**Para las perspectivas a largo plazo del sector del transporte marítimo, y del comercio internacional en su conjunto es importante concentrar más la atención en hacer frente al desafío.**

planificación de las medidas necesarias para afrontar las repercusiones que ya se han anunciado. Entre otras cosas, los expertos hicieron un llamamiento para que se intensificara la investigación científica y se realizaran estudios de vulnerabilidad específicos y apropiados —especialmente sobre los puertos y la infraestructura de transporte de las zonas costeras de los países en desarrollo— con el fin de evaluar los posibles efectos climáticos y determinar las respuestas de adaptación más idóneas. Se exhortó a los científicos e ingenieros, al sector del transporte marítimo, a las organizaciones internacionales y a los encargados de la formulación de políticas a que intensificaran su cooperación para garantizar que se dispusiera de información actualizada y pertinente sobre las repercusiones del cambio climático y las medidas de adaptación correspondientes y que esa información recibiera amplia difusión y fuera tenida en cuenta por los encargados de la adopción de decisiones, de la planificación del transporte y de las estrategias de desarrollo.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Para una reseña más completa de la evolución de la economía mundial, véase el *Informe sobre el Comercio y el Desarrollo 2009*, disponible en <http://www.unctad.org/Templates/WebFlyer.asp?intItemID=4579&lang=1>.
- <sup>2</sup> Fondo Monetario Internacional (FMI), *World Economic Outlook Update*. Global economic slump challenges policies, enero de 2009.
- <sup>3</sup> Clarkson Research Services, *Dry Bulk Trade Outlook*, septiembre de 2009.
- <sup>4</sup> *Ibid.*
- <sup>5</sup> Por G-20 se entiende la reunión de los ministros de hacienda y gobernadores de los bancos centrales de los países del Grupo de los Veinte. En 2009 entre los 20 miembros del grupo se contaban 9 economías en desarrollo (entre ellas la Argentina, el Brasil, China y la India) y 1 economía en transición (Federación de Rusia). Las economías del G-20 representan en su conjunto alrededor del 90% del PIB mundial, el 80% del comercio mundial (incluyendo el comercio interior de la Unión Europea) y dos terceras partes de la población mundial.
- <sup>6</sup> Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, informe mensual sobre la situación y las perspectivas de la economía mundial, 2 de abril de 2009.
- <sup>7</sup> Sobre la base, en particular, de la información publicada por la Organización Mundial del Comercio (OMC) en "El comercio mundial en 2008, perspectivas para 2009", comunicado de prensa, marzo de 2009. Disponible en [http://www.wto.org/spanish/news\\_s/pres09\\_s/pr554\\_pdf](http://www.wto.org/spanish/news_s/pres09_s/pr554_pdf).
- <sup>8</sup> Según investigaciones del Banco Mundial, la elasticidad del volumen de comercio mundial respecto del PIB mundial real ha venido aumentando gradualmente desde alrededor de 2, en los años sesenta, a más de 3 en 2008, como consecuencia de redes de participación en la producción y del crédito minorista. De ahí que el comercio se reduzca más rápidamente cuando se contrae el PIB y aumente también con más rapidez al término de las recesiones, al reanudarse el crecimiento del PIB.
- <sup>9</sup> Véase, por ejemplo, el "Informe del Director General al Órgano de Examen de las Políticas Comerciales (OEPC) sobre la crisis financiera y económica y los acontecimientos relacionados con el comercio", JOB(09)/30, 26 de marzo de 2009. Véase también el artículo de Reuters India titulado "Trade finance shortfall up to \$300 billion – World Bank", 19 de marzo de 2009.

- 10 Conviene señalar que cuando los datos se obtienen de fuentes externas, como, por ejemplo, la OMC, se hace referencia a la Comunidad de Estados Independientes (CEI) y no a las economías en transición. La CEI está integrada por ex repúblicas soviéticas.
- 11 Las proyecciones hechas para 2009 y 2010 por las principales empresas que proporcionan información sobre el mercado del transporte marítimo, en particular Clarkson Research Services, Fearnleys y Drewry Shipping Consultants, son provisionales y tendrán que revisarse probablemente a lo largo del año, habida cuenta de la incertidumbre imperante. La recuperación del sector granelero de carga seca dependerá en gran medida de los resultados económicos de China y, por consiguiente, de los efectos de los fondos de estímulo destinados a inversiones en infraestructura y de la fortaleza de la demanda interna de China.
- 12 Clarkson Research Services Limited, *Container Intelligence Monthly*, septiembre de 2009.
- 13 *Ibíd.*
- 14 Clarkson Research Services Limited, *Dry Bulk Trade Outlook*, septiembre de 2009.
- 15 Véase, por ejemplo, "Who will blink first in iron ore price talks?", *China Trade News*, 4 de julio de 2009.
- 16 Véase, por ejemplo, Stopford, M. (2006), *Maritime Economics*, segunda edición. Véanse también "International shipping: global regulations for a global industry —conclusions from modal workshop 4 at the 2009 International Transport Forum— statement by the International Chamber of Shipping and the International Maritime Organization", disponible en: <http://www.internationaltransportforum.org/2009/workshops/pdf/Mws4-conclusions-pdf>; y UNCTAD, *Transport Newsletter N° 24*, disponible en: [http://www.unctad.org/en/docs/websdtetlb20042\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/websdtetlb20042_en.pdf).
- 17 Departamento de Transporte de los Estados Unidos, Administración Marítima, "Economic impact of piracy in the Gulf of Aden on global trade", disponible en: [http://www.marad.dot.gov/documents/HOA\\_Economic%20Impact%20of%20Piracy.pdf](http://www.marad.dot.gov/documents/HOA_Economic%20Impact%20of%20Piracy.pdf).
- 18 Véase, por ejemplo, Beddow, M., "More carriers cut out Suez", *Containerisation International*, 11 de noviembre de 2008.
- 19 Presentación en PowerPoint de G. De Monie, Director Principal de la Policy Research Corporation, en el seminario de la Comisión Europea sobre el tema "Piratería y robo a mano armada contra el transporte marítimo", 21 de enero de 2009.
- 20 *Ibíd.*
- 21 Véase también Beddow, M., "Maersk reschedules AE7 eastbound service away from Suez", *Containerisation International*, 26 de enero de 2009.
- 22 Por ejemplo, en mayo de 2009 el precio en Rotterdam del combustible IFO 380 se había doblado respecto de su nivel en diciembre del año anterior.
- 23 Wackett, M., "Bunker prices surge 25 per cent in May", *Containerisation International*, 28 de mayo de 2009. Véase también Sanga, B., "Shipping lines return to piracy-prone route", *Business Daily*, 1º de julio de 2009.
- 24 Osler, D. The long way around, *Lloyd's List*, 26 de noviembre de 2008.
- 25 Frank, J., y Osler, D., "Piracy could add \$400m to owners' insurance cover costs", *Lloyd's List*, 20 de noviembre de 2008.
- 26 Secretaría de la UNCTAD, sobre la base de diversas fuentes especializadas, a saber, Agencia Internacional de Energía, *Oil Market Report*, varios números; British Petroleum, *BP Statistical Review of World Energy 2009*, disponible en <http://www.bp.com>; *Fearnleys Review 2008*; Clarkson Research Services Limited, *Shipping Review and Outlook*; Dynamar, *DynaLiners*, varios números; y diversos artículos de prensa de Fairplay, en <http://www.fairplay.com.uk> y de *Lloyd's List*, en <http://www.lloydlist.com/ll/home/index.htm>.
- 27 Administración de Información sobre la Energía del Departamento de Energía de los Estados Unidos, precio al contado diario y mensual f.o.b. del Brent de Europa, consultado en septiembre de 2009.
- 28 Con arreglo al marco hipotético de referencia en el que se mantienen sin modificaciones durante el período de proyección las leyes y políticas actuales.
- 29 Según diversos pronósticos, incluido el del FMI.
- 30 Reuters, "21 per cent slide in energy investment in 2009", 25 de mayo de 2009.
- 31 En 2008, el PNUMA, junto con otras organizaciones de las Naciones Unidas, puso en marcha la iniciativa del Nuevo Pacto Verde Mundial, como parte de las respuestas internacionales a la crisis económica y financiera y con el objetivo de reactivar la economía internacional y definir un nuevo modelo de desarrollo económico mundial basado en la reducción de los daños ambientales y la superación de la escasez de recursos, la capacitación de los trabajadores en las aptitudes del siglo XXI, la creación de nuevas oportunidades para aplicar esas aptitudes, y la reducción de la dependencia del carbono y la utilización de recursos en todas las economías, al tiempo que se mejoran las condiciones para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio. El PNUMA estima el costo financiero de la iniciativa en 750.000 millones de dólares.
- 32 Red de Políticas de Energías Renovables para el Siglo XXI (REN21), *Renewables Global Status Report, 2009 Update*.
- 33 *Ibíd.*

- 34 Comprende el petróleo crudo, el aceite de esquistos, las arenas bituminosas y el GNL (el contenido líquido del gas natural cuando se obtiene por separado). No comprende los combustibles líquidos de otras fuentes, como los derivados de la biomasa y del carbón.
- 35 AIE, *World Energy Outlook 2009*.
- 36 *LNG World Shipping Journal*, marzo/abril de 2009.
- 37 Secretaría de la UNCTAD, sobre la base de varias fuentes especializadas, a saber, Instituto Internacional del Hierro y del Acero (<http://www.worldsteel.org>); Clarkson Research Services Limited, *Dry Bulk Trade Outlook*, septiembre de 2009, y *Shipping Review and Outlook*, primavera de 2009; *Fearnleys Review 2008*; Instituto Internacional del Aluminio, Estadísticas históricas, disponible en <http://www.world-aluminium.org/Statistics/Historical+statistics>; Consejo Internacional de Cereales (<http://www.igc.org.uk>); Mineral Information Institute (<http://www.mii.org>); y diversos artículos de *Fairplay* y *Lloyd's List*.
- 38 Arcelor Mittal, *Safe Sustainable Steel*, Activity Report 2008 (<http://www.arcelormittal.com/index.php?lang=en&page=638>).
- 39 Estudio Geológico de los Estados Unidos, *Mineral Commodity Summaries 2009*.
- 40 *Ibíd.*
- 41 Para más información sobre el programa de reconocimiento de las medidas contra el cambio climático y el microsítio, véase <http://www.worldsteel.org>.
- 42 Clarkson Research Services Limited, *Dry Bulk Trade Outlook*, diciembre de 2008.
- 43 Véase "Rio Tinto and BHP Billiton announce West Australian iron ore production joint venture", comunicado de prensa de Rio Tinto ([http://www.riotinto.com/media/5157\\_18100.asp](http://www.riotinto.com/media/5157_18100.asp)), 5 de junio de 2009.
- 44 Estudio Geológico de los Estados Unidos, *Mineral Commodity Summaries 2009*.
- 45 Clarkson Research Services Limited, *Dry Bulk Trade Outlook*, septiembre de 2009.
- 46 Para más información, véase Instituto Mundial del Carbón, "Coal and the environment", disponible en <http://www.worldcoal.cor/coal-the-environment>.
- 47 Véanse también: UNCTAD (2008), "Addressing the global food crisis: Key trade, investment and commodity policies in ensuring sustainable food security and alleviating poverty"; *Resúmenes de la UNCTAD*, N° 6, febrero de 2009, "Sostenimiento de la producción de la agricultura orgánica de África"; y *Resúmenes de la UNCTAD*, N° 2, junio de 2008, "Cómo afrontar la crisis mundial de alimentos".
- 48 Véase, por ejemplo, UNCTAD, "Seguridad alimentaria en África: Enseñanzas extraídas de la crisis de alimentos", TD/B/EX(47)/3, 21 de abril de 2009.
- 49 Alianza para una Revolución Verde en África, "Strategy for an African Green Revolution", disponible en [http://www.agra-alliance.org/files/936\\_file\\_AGRA\\_Strategy\\_20090609.pdf](http://www.agra-alliance.org/files/936_file_AGRA_Strategy_20090609.pdf).
- 50 Clarkson Research Services Limited, *Dry Bulk Trade Outlook*, septiembre de 2009.
- 51 Con arreglo a información publicada por Clarkson Research Services en *Shipping Review and Outlook* (otoño de 2008 y primavera de 2009) y *Container Intelligence Monthly*, varios números; información publicada en *Containerisation International Magazine*, varios números; *Containerisation International Online* (<http://www.ci-online.co.uk>); y datos facilitados por Drewry Shipping Consultants; y Dynamar, *DynaLiners Trades Review*, 2009.
- 52 Clarkson Research Services, *Shipping Review and Outlook*, primavera de 2009, y *Container Intelligence Monthly*, septiembre de 2009.
- 53 Containerisation International, *Tradelane cargo analysis*, 1º de septiembre de 2009.
- 54 Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, septiembre de 2009.
- 55 *Lloyd's Shipping Economist*, "Market Commentary", julio de 2009.
- 56 *Ibíd.*
- 57 Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, septiembre de 2009.
- 58 *Ibíd.*
- 59 Secretario General de las Naciones Unidas, Ban Ki-moon, cumbre del G-8, junio de 2007.
- 60 Véase, por ejemplo, Huq, S., y Ayers, J. (2007), "Critical list: the 100 nations most vulnerable to climate change", Instituto Internacional para el Medio Ambiente y el Desarrollo. Véanse también: Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (2007), "Aportación del Grupo de Trabajo II al Cuarto Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático"; y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, *Informe sobre Desarrollo Humano 2007/2008*.

- <sup>61</sup> Véase AIE, *World Energy Outlook 2008*. Véase también Centurelli, R., "World energy outlook 2008: focus on post-2012 climate scenarios", ponencia presentada en la reunión multianual de expertos de la UNCTAD sobre transporte y facilitación del comercio: el transporte marítimo y el desafío del cambio climático, disponible en [http://www.unctad.org/sections/wcmu/docs/cimem1p22\\_en.pdf](http://www.unctad.org/sections/wcmu/docs/cimem1p22_en.pdf).
- <sup>62</sup> Véase, por ejemplo, Stern, N. (2006), *The Economics of Climate Change – The Stern Review* ([http://www.hm-treasury.vov.uk/sternreview\\_index.htm](http://www.hm-treasury.vov.uk/sternreview_index.htm)). Véase también Stern, N., y Edenhofer, O., "Towards a global green economy – recommendations for immediate G-20 action", informe presentado a la cumbre de Londres del G-20, 2 de abril de 2009.
- <sup>63</sup> Para un examen más detallado de las cuestiones aquí planteadas, véase UNCTAD, "El transporte marítimo y el desafío del cambio climático", TD/B/C.I/MEM.1/2, disponible en <http://www.unctad.org/ttl/legal>.
- <sup>64</sup> Por ejemplo, según los datos por países sobre las emisiones de GEI de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y los publicados en el *Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI, 2009*, las emisiones de CO<sub>2</sub> producidas en 2006 por el transporte marítimo internacional (838 millones de toneladas) eran equivalentes a las emisiones totales de CO<sub>2</sub> de Alemania (834,4 millones de toneladas) y mayores que las del Reino Unido (556,6 millones de toneladas).
- <sup>65</sup> Véase, por ejemplo, el *Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI, 2009*, MEPC 59/INF.10, 9 de abril de 2009.
- <sup>66</sup> Véase el artículo 2 del Protocolo de Kyoto.
- <sup>67</sup> Para más información sobre las negociaciones en curso en relación con la Convención Marco, véase <http://unfccc.int/2860.php>.
- <sup>68</sup> Véase también el capítulo 6. Para más información sobre la labor en curso de la OMI, véanse, por ejemplo, resolución A.963(23), MEPC 77/4, MEPC 57/4/6, MEPC 57/21, MEPC 58/4/5, MEPC 58/23, MEPC 59/4, MEPC 59/4/7, MEPC 59/4/40 y MEPC 59/INF.29, disponibles en <http://www.imo.org>.
- <sup>69</sup> Las emisiones futuras de CO<sub>2</sub> causadas por el transporte marítimo internacional se han estimado con arreglo a los escenarios elaborados por el IPCC en su *Informe Especial sobre Escenarios de Emisiones* y se basan en tres categorías de parámetros, relacionadas, respectivamente, con el crecimiento económico (demanda de servicios de transporte marítimo), la eficiencia en el transporte, y la energía.
- <sup>70</sup> OMI, *Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI, 2009*, MEPC 59/INF.10.
- <sup>71</sup> Para una reseña de las tecnologías existentes y potenciales pertinentes, véase, por ejemplo, Gunton, P., "Controlling GHGs: For love or money?", *Lloyd's Register – Fairplay*, documento presentado en la Reunión Multianual de Expertos de la UNCTAD sobre transporte y facilitación del comercio: El transporte marítimo y el desafío del cambio climático (<http://www.unctad.org/ttl/legal>).
- <sup>72</sup> OMI, *Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI, 2009*, MEPC 59/INF.10.
- <sup>73</sup> *Ibid.*
- <sup>74</sup> Véanse, en particular, las medidas técnicas y operativas y opciones de política expuestas en el *Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI, 2009*, MEPC 59/INF.10.
- <sup>75</sup> *Segundo estudio de la OMI sobre los GEI, 2009*, MEPC 59/INF.10.
- <sup>76</sup> En un estudio de 2008 de C. E. Delft, titulado "Left on the high seas: Global climate policies for international transport", se señala que la introducción en el sector del transporte marítimo de medidas de mitigación del cambio climático podría rendir importantes beneficios en lo que a los efectos climáticos se refiere, aunque también conlleva costos, ya sean directos, como el aumento del costo de las importaciones de alimentos, o indirectos, como la creación de incentivos a la fragmentación de la producción. También conduciría a un aumento de la demanda de buques con menos emisiones de CO<sub>2</sub>. Todo ello entraña diversas consecuencias para las actividades de investigación y desarrollo en relación con las tecnologías de construcción naval más adecuadas, así como para los servicios de los astilleros, ubicados en su mayor parte en el Asia en desarrollo, en particular en China y la República de Corea.
- <sup>77</sup> En esa cuestión se manifiestan diferencias de opinión en relación con el establecimiento de un régimen mundial de regulación de las emisiones de GEI en el transporte marítimo. Véase, por ejemplo, una reseña de los debates al respecto contenida en el informe de la UNCTAD sobre la Reunión Multianual de Expertos sobre transporte y facilitación del comercio: El transporte marítimo y el desafío del cambio climático, TD/B/C.I/MEM.1/3, disponible en [http://www.unctad.org/en/docs/cimem1D3\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/cimem1D3_en.pdf). Véase también una nota de la secretaria de la OMI titulada "Prevention of air pollution from ships: Shipping-relevant ideas and proposals to the UNFCCC process in 2008", MEPC 59/INF.29, 22 de mayo de 2009.
- <sup>78</sup> Véase, por ejemplo, Programa de los Estados Unidos sobre el Cambio Climático (2008), *Impacts of Climate Change and Variability on Transportation Systems and Infrastructure: Gulf Coast Study, Phase I*; y Consejo Nacional de Investigación de los Estados Unidos (2008), *Potential Impacts of Climate Change on U.S. Transportation*. Véanse también "El transporte marítimo y el desafío del cambio climático", nota de la secretaria de la UNCTAD, TD/B/C.I/MEM.1/2, 9 de diciembre de 2008; y Savonis, M. (Departamento de Transporte de los Estados Unidos), "The Gulf Coast study", ponencia presentada en la Reunión Multianual de Expertos de la UNCTAD sobre transporte y facilitación del comercio: El transporte marítimo y el cambio climático ([http://www.unctad.org/sections/wcmu/docs/cimem1p16\\_en.pdf](http://www.unctad.org/sections/wcmu/docs/cimem1p16_en.pdf)).

79

Ibíd.

80

Véase, por ejemplo, el informe de la secretaría de la UNCTAD titulado "Maritime security: ISPS code implementation, costs and related financing", UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1. En el informe se reproducen los resultados de un cuestionario mundial del sector del transporte marítimo y los Estados partes en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), y se destacan algunas de las dificultades que encuentran muchos puertos de países en desarrollo para emprender mejoras de su infraestructura, su equipo y su funcionamiento con el fin de cumplir las nuevas normas de seguridad adoptadas bajo los auspicios de la OMI como parte de las enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS, en particular el Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias. Las dificultades de los puertos de muchos países en desarrollo dificultan la integración efectiva de éstos en las redes mundiales de transporte y de comercio.

81

Véanse, por ejemplo, Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, "Investment and financial flows to address climate change"; y PNUD (2008), *Negociaciones sobre las corrientes financieras y de inversión necesarias para hacer frente al cambio climático en los países en desarrollo*.

82

Para más información sobre la reunión y acceso a toda la documentación pertinente, a saber, una nota de antecedentes de la secretaría, el informe de la reunión y las presentaciones de los expertos, véase <http://www.unctad.org/ttl/legal>.



## Capítulo 2

# ESTRUCTURA, PROPIEDAD Y REGISTRO DE LA FLOTA MUNDIAL

*Al comienzo de 2009 la flota mercante mundial sumaba 1.190 millones de toneladas de peso muerto (TPM), lo que supone un crecimiento anual del 6,7% respecto de enero de 2008. Ese crecimiento fue el resultado de los pedidos de buques hechos con anterioridad a la crisis financiera, cuando el sector tenía todavía expectativas de alto crecimiento de la demanda, que no se llegaron a cumplir (véase el capítulo 1). Puesto que la capacidad total de la flota mundial sigue aumentando aun durante la presente contracción económica, el sector se enfrenta a un creciente exceso de capacidad (véase el capítulo 3) y a caídas de las tarifas de los fletes (véase el capítulo 4).*

*En el presente capítulo se presenta la dinámica del sector del transporte marítimo por el lado de la oferta. La información y los datos abarcan exhaustivamente la estructura, la propiedad y el registro de la flota mundial. Se prestará particular atención a la estructura de edad de la flota, pues ello facilita la visualización de las tendencias a largo plazo para los diferentes tipos de buques. En el capítulo se examinan también las entregas y desguaces de buques, el tonelaje encargado, los precios de nueva construcción, y los mercados de tonelaje de segunda mano, y se examinan las posibilidades de adaptación del sector a la crisis económica.*

### A. ESTRUCTURA DE LA FLOTA MUNDIAL

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

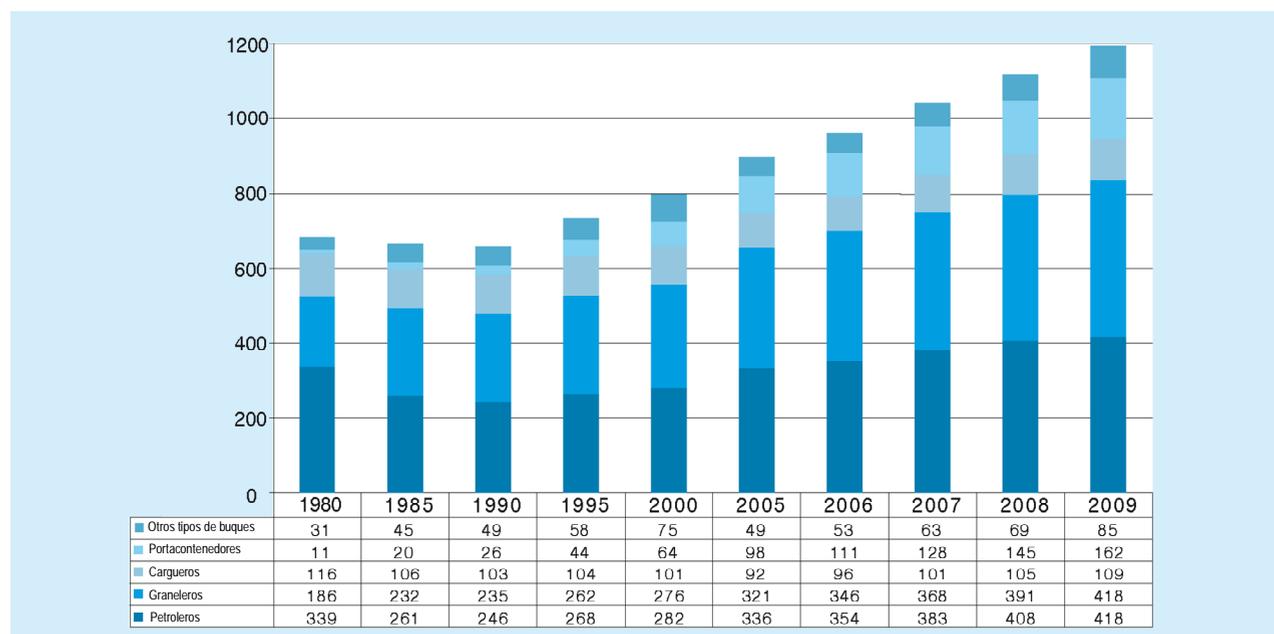
##### *Tendencias por tipos de buques*

Durante los 12 meses anteriores al 1° de enero de 2009, el tonelaje en peso muerto de los petroleros aumentó en un 2,5%, mientras que el de los graneleros lo hizo en un 7,0% (véanse el gráfico 9 y el cuadro 8). El tonelaje total de los graneleros de carga seca superó por primera vez el de los petroleros. Esos dos tipos de buques representan en conjunto el 71,2% del tonelaje mundial total, proporción ligeramente inferior al 71,5% de enero de 2008. La flota de buques de carga general se incrementó en 2008 en sólo un 3,2%, por lo que la

proporción de ese tipo de buques en la flota mundial total descendió al 9,1%. La flota de buques portacontenedores creció en 17,3 millones de toneladas de peso muerto (TPM), o un 11,9%, y representa actualmente el 13,6% de la flota mundial total. También han registrado altas tasas de crecimiento otros varios tipos de buques especializados: en 2008 el tonelaje de los buques de transporte de gas licuado aumentó en un 21,1%, y el de los buques de suministro de plataformas de extracción lo hizo en un 9,1%. Al comienzo de 2009 el tonelaje total de la flota mercante mundial ascendía a 1.190 millones de TPM, lo que supone un crecimiento anual del 6,7% respecto de enero de 2008. Desde el comienzo del decenio, el tonelaje de los cargueros ha aumentado en un 7%, el de los graneleros de carga seca y de carga líquida en un 52% y un 48%, respectivamente, y el de los portacontenedores en no menos de 154%.

Gráfico 9

**Flota mundial por principales tipos de buques, años indicados<sup>a</sup>**  
(Datos de comienzo de año, en millones de TPM)



Fuente: Compilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por *Lloyd's Register – Fairplay*.

<sup>a</sup> Buques mercantes de 100 TB o más.

#### Flota mundial de buques portacontenedores

La flota mundial de buques portacontenedores completamente celulares siguió registrando un crecimiento sustancial en 2008: al comienzo de 2009 había 4.638 buques, con una capacidad total de 12,24 millones de TEU, lo que representa un aumento respecto del año anterior del 8,5% del número de buques y del 12,9% de la capacidad en TEU. Esa considerable diferencia entre las dos tasas de crecimiento indica un aumento correspondiente del tamaño de los portacontenedores. En efecto, el tamaño de los buques siguió creciendo, y la capacidad de carga media por buque pasó de 2.516 TEU en enero de 2008 a 2.618 TEU en enero de 2009 (véase el cuadro 9). La capacidad de carga media de los portacontenedores celulares de nueva construcción que entraron en servicio en 2008 era de 3.489 TEU, lo que representa un nuevo

incremento respecto de los 3.291 TEU del año anterior.

El buque portacontenedores de mayor tamaño que entró en servicio en 2008 fue el *MSC Daniela*, de pabellón panameño, con 13.800 TEU, perteneciente a la Mediterranean Shipping Company, con sede en Suiza, que también es la empresa operadora. Los portacontenedores celulares más pequeños construidos en 2008 fueron tres buques de 604 TEU pertenecientes a la empresa PIL, con sede en Singapur. Durante los diez primeros meses de 2009, los mayores portacontenedores de nueva construcción fueron dos buques de 13.800 TEU, también de la Mediterranean Shipping Company. A 31 de octubre de 2009 había en servicio 218 nuevos portacontenedores totalmente celulares construidos en ese mismo año, con una capacidad total de 899.284 TEU y un tamaño medio de 4.125 TEU<sup>1</sup>.

Cuadro 8

**Tamaño de la flota mundial por principales tipos de buques, 2008 y 2009<sup>a</sup>**  
(Datos de comienzo de año, en miles de TPM)

Tipos principales	2008	2009	Variación porcentual 2009/2008
<b>Petroleros</b>	407 881	418 266	2,5
	<i>36,5</i>	<i>35,1</i>	<i>-1,4</i>
<b>Graneleros</b>	391 127	418 356	7,0
	<i>35,0</i>	<i>35,1</i>	<i>0,1</i>
<b>Cargueros</b>	105 492	108 881	3,2
	<i>9,4</i>	<i>9,1</i>	<i>-0,3</i>
<b>Portacontenedores</b>	144 655	161 919	11,9
	<i>12,9</i>	<i>13,6</i>	<i>0,6</i>
<b>Otros tipos de buques</b>	68 624	84 895	23,7
	<i>6,1</i>	<i>7,1</i>	<i>1,0</i>
<b>Buques para el transporte de gas licuado</b>	30 013	36 341	21,1
	<i>2,7</i>	<i>3,0</i>	<i>0,4</i>
<b>Buques tanque de productos químicos</b>	8 236	8 141	-1,2
	<i>0,7</i>	<i>0,7</i>	<i>-0,1</i>
<b>Buques de suministro de plataformas de extracción</b>	20 687	22 567	9,1
	<i>1,9</i>	<i>1,9</i>	<i>0,0</i>
<b>Transbordadores y buques de pasaje</b>	5 948	6 083	2,3
	<i>0,5</i>	<i>0,5</i>	<i>0,0</i>
<b>Otros/n.d.</b>	3 740	11 762	214,5
	<i>0,3</i>	<i>1,0</i>	<i>0,7</i>
<b>Total mundial</b>	1 117 779	1 192 317	6,7
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	

Fuente: Compilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por *Lloyd's Register – Fairplay*.

<sup>a</sup> Buques mercantes de 100 TB o más. Las participaciones porcentuales figuran en cursiva.

Cuadro 9

**Tendencias a largo plazo de la flota de portacontenedores celulares<sup>a</sup>**

Total mundial	1987	1997	2007	2008	2009	Variación porcentual 2009/2008
<b>Número de buques</b>	1 052	1 954	3 904	4 276	4 638	8,47
<b>Capacidad en TEU</b>	1 215 215	3 089 682	9 436 377	10 760 173	12 142 444	12,85
<b>Tamaño medio de los buques</b>	1 155	1 581	2 417	2 516	2 618	4,04

Fuente: Compilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por *Lloyd's Register – Fairplay*.

<sup>a</sup> Buques mercantes de 100 TB o más. Cifras a comienzo de cada año, salvo las de 1987, que son de mitad de año.

Continuó en 2008 la tendencia a la construcción de buques sin aparejos. Casi el 80% de los buques y casi el 90% de la capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares construidos en 2009 lo fueron sin aparejos de carga y descarga (cuadro 10), mientras que hasta hace diez años se construía con aparejos cerca de la mitad de los nuevos buques (gráfico 10). Inicialmente, cuando entraron en servicio en los años sesenta y setenta los primeros buques portacontenedores especializados, todos carecían de aparejos, por lo que dependían de las grúas de los puertos para cargar y descargar los contenedores. Durante los años ochenta y noventa empezó a aumentar el número de buques que contaban con sus propias grúas, tendencia que se ha invertido durante el presente decenio, al modernizarse muchos puertos e invertir en grúas-pórtico especializadas para contenedores. Los puertos, en general de países en desarrollo, que por su menor tamaño o su debilidad financiera no han podido invertir en grúas especializadas para contenedores se encuentran hoy en una situación en que sólo pueden acoger una proporción cada vez

menor de la flota mundial de buques portacontenedores.

## 2. Distribución por edad de la flota mercante mundial

Como se muestra en el cuadro 11, el promedio de edad de los buques era en enero de 2009 de 23,0 años, lo que supone un promedio de edad por TPM de 13,97 años<sup>2</sup>. La edad media por buque tiende a ser mayor que la edad por TPM porque el tamaño de los buques ha venido aumentando, y por consiguiente los buques más nuevos (y más grandes) aportan más TPM a la flota total; en efecto, actualmente tienen 20 años o más el 57,2% de los buques, que no representan sino 23,8% del tonelaje. Los buques matriculados en los 10 principales registros internacionales y de libre matrícula, que suman conjuntamente el 54% del tonelaje mundial, son más nuevos que el promedio mundial, con una edad media por buque de menos de 17 años (12,3 años por TPM); sólo un 38,9% de esos buques y un 20,8% de su tonelaje tienen 20 años o más, mientras que el 51,8% del tonelaje tiene menos de 10 años.

**Casi el 80% de los buques y casi el 90% de la capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares construidos en 2009 lo fueron sin aparejos de carga y descarga.**

Cuadro 10

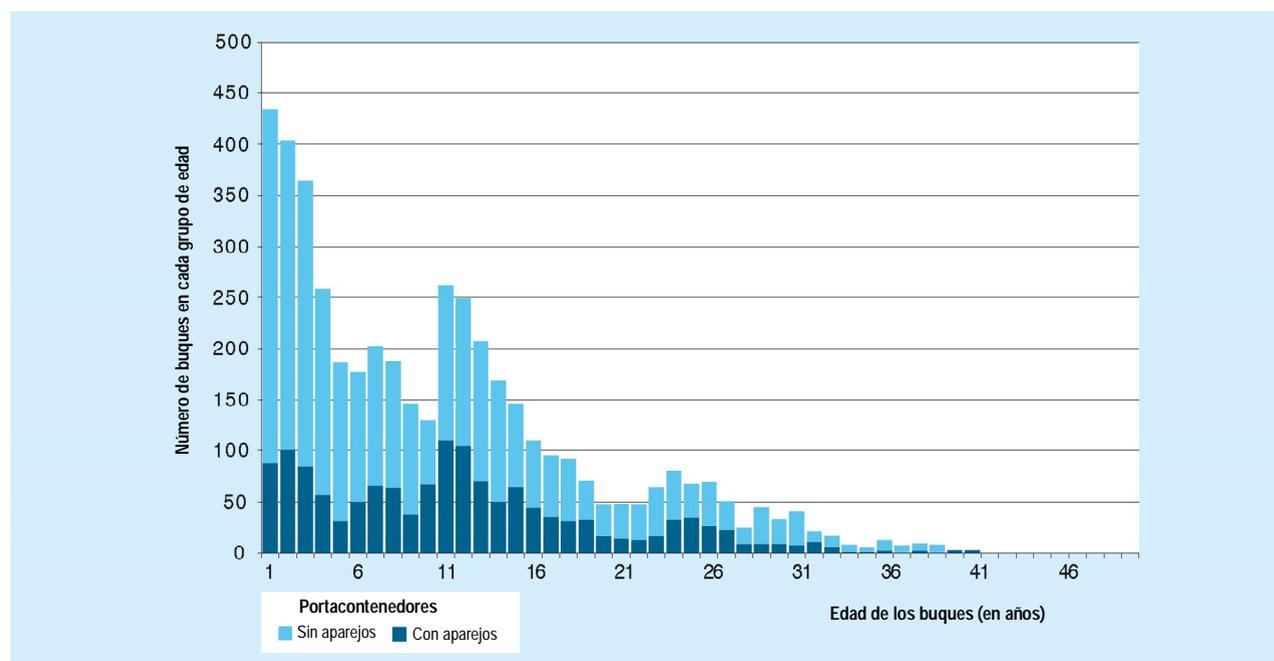
### Portacontenedores totalmente celulares construidos en 2007 y 2008 con aparejos de carga y descarga y sin ellos

	Con aparejos			Sin aparejos			Total		
	2007	2008	Variación porcentual	2007	2008	Variación porcentual	2007	2008	Variación porcentual
<b>Buques</b>	93	88	-5,4	306	346	13,1	399	434	8,8
<b>Porcentaje de los buques</b>	23,3	20,3		76,7	79,7		100,0	100,0	
<b>TEU</b>	136 956	154 708	13,0	1 176 011	1 359 454	15,6	1 312 967	1 514 162	15,3
<b>Porcentaje de la capacidad en TEU</b>	10,4	10,2		89,6	89,8		100,0	100,0	
<b>Tamaño medio de los buques</b>	1 473	1 758	19,4	3 843	3 929	2,2	3 291	3 489	6,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos sobre la flota de portacontenedores existente tomados de *Containerisation International Online*, mayo de 2008 (datos de 2007) y mayo de 2009 (datos de 2008).

Gráfico 10

### Portacontenedores totalmente celulares con aparejos de carga y descarga y sin ellos, por edad de los buques



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos sobre la flota de portacontenedores existente tomados de *Containerisation International Online*, mayo de 2009.

Por tipos de buques, el promedio de edad de los petroleros se sitúa en 17,5 años (10,7 por TPM), y el de los graneleros en 17,2 (14,3 por TPM). La flota más envejecida es la de cargueros, con una edad media de 24,4 años (22,1 por TPM) y un 54,1% de tonelaje de 20 años o más. Sólo un 23,6% de los cargueros tiene menos de 10 años, como resultado de la tendencia a la creciente contenedorización del transporte de carga general. La flota más joven sigue siendo la de portacontenedores, con un promedio de edad por buque de 10,9 años (9,0 por TPM); el 39,8% del tonelaje de los buques portacontenedores tiene menos de 5 años, y sólo el 11,1% tiene 20 años o más. Por grupos de países, la flota de portacontenedores más nueva es la matriculada en países en desarrollo, seguida por la de los países desarrollados y la de los países con economías en transición.

El fuerte crecimiento de la flota mundial en las dos últimas décadas se refleja en la actual distribución por edad de la flota mundial (gráfico 11). Hay actualmente en servicio cinco veces más tonelaje

construido en 2008 (es decir, de un año de edad, según se muestra en el gráfico) que tonelaje construido hace 20 años. El grueso del crecimiento de la flota mundial se concentra en los registros internacionales y de libre matrícula, lo que significa que la proporción del tonelaje bajo pabellón nacional es mayor entre los buques más viejos que entre los de más reciente construcción.

**... el 39,8% del tonelaje de los buques portacontenedores tiene menos de 5 años...**

La distribución por edad ilustra también los aumentos del volumen de las entregas en 1977, 1983, 1992, 1996 y 2008. Es interesante, para una visión más detallada de la distribución por edad de la flota, examinar las cifras desglosadas por tipos de buques, pabellones de registro y países propietarios (gráficos 12, 13 y 14).

Las entregas de tonelaje de los diferentes tipos de buques han registrado grandes variaciones en las cinco últimas décadas (gráfico 12). El tonelaje de buques portacontenedores y de buques tanque para el transporte de productos químicos y de gas licuado ha aumentado considerablemente en los últimos tres a cinco años, mientras que las nuevas entregas de buques frigoríficos especializados están

prácticamente paralizadas desde 2001, como consecuencia del aumento del número de buques portacontenedores que transportan también carga refrigerada; se prevé que la capacidad de carga refrigerada de los portacontenedores aumentará en otro 40% hasta 2012. Las entregas de graneleros y petroleros han registrado un crecimiento relativamente constante, mientras que las de cargueros y buques ro-ro han sido más variables. La proporción más baja de buques de pabellón extranjero se da entre los cargueros y los buques ro-ro, y la más elevada entre los buques para el transporte de gas licuado y los buques frigoríficos.

También varía considerablemente la distribución por edad de las flotas de diferentes registros (gráfico 13). Algunos de los principales países de libre matrícula tienen flotas relativamente jóvenes, como Antigua y Barbuda (edad media por TPM: 8,4 años), las Bahamas (12,4), las Bermudas (13,6), Filipinas (12,6), las Islas Caimán (10,6), las Islas

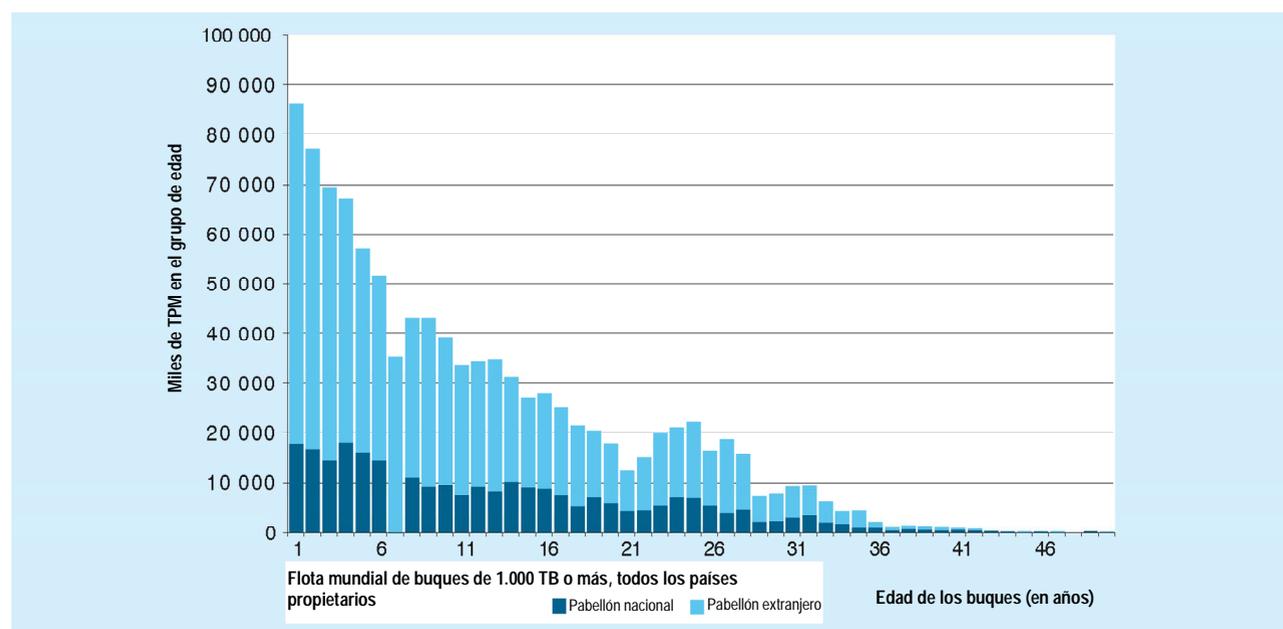
Marshall (9,6), Liberia (11,0) y Panamá (11,0). Otros, en cambio, están especializados en flotas mucho más antiguas; es el caso de Camboya (edad media por TPM: 27,9 años), Dominica (21,2), Mongolia (29,8), Saint Kitts y Nevis (29,3), San Vicente y las Granadinas (26,4) y Tuvalu (24,5). Se observa un elevado nivel de correlación entre la edad de la flota y las probabilidades de que su pabellón sea objeto de medidas especiales de control en los regímenes de supervisión de diferentes Estados rectores del puerto. Por ejemplo, las tres flotas más antiguas de las enumeradas *supra*, están incluidas en la "lista negra" de

los memorandos de entendimiento de París y de Tokio sobre supervisión por el Estado rector del puerto, mientras que las tres más jóvenes se encuentran en las "listas blancas", es decir, que los buques que enarbolan el pabellón de esos países están menos expuestos a ser inmovilizados por las autoridades del Estado del puerto durante los procedimientos de inspección<sup>3</sup>.

**El tonelaje de buques portacontenedores y de buques tanque para el transporte de productos químicos y de gas licuado ha aumentado considerablemente en los últimos tres a cinco años, mientras que las nuevas entregas de buques frigoríficos especializados están prácticamente paralizadas...**

Gráfico 11

**Distribución por edad de la flota mundial, todos los tipos de buques<sup>a</sup>**



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por *Lloyd's Register – Fairplay*.

<sup>a</sup> Buques de 1.000 TB o más construidos entre 1958 y 2008.

Cuadro 11

**Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipos de buques, a 1° de enero de 2009**  
(En porcentaje del total de buques de cada categoría y en TPM)

Grupos de países	Tipos de buques	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años o más	Promedio de edad (en años)
<b>MUNDO</b>							
Graeleros	<i>Buques</i>	16,7	14,9	15,8	10,1	42,5	17,22
	<i>TPM</i>	22,9	18,7	17,5	12,1	28,8	14,27
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	74 114	67 761	59 763	64 459	36 584	
Portacontenedores	<i>Buques</i>	31,5	19,5	21,7	11,0	16,4	10,92
	<i>TPM</i>	39,8	23,5	17,1	8,6	11,1	9,01
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	44 162	42 065	27 492	27 169	23 608	
Cargueros	<i>Buques</i>	9,3	7,8	9,6	11,0	62,3	24,44
	<i>TPM</i>	13,7	9,9	12,9	9,4	54,1	22,12
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	7 281	6 299	6 635	4 219	4 295	
Petroteros	<i>Buques</i>	22,1	14,8	11,1	12,2	39,7	17,55
	<i>TPM</i>	29,9	28,3	15,7	13,6	12,6	10,72
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	55 467	78 246	58 072	45 673	12 999	
Otros buques	<i>Buques</i>	8,2	9,3	9,1	9,5	63,9	25,26
	<i>TPM</i>	24,9	15,4	9,6	9,6	40,5	18,24
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	4 645	2 540	1 616	1 554	973	
Todos los buques	<i>Buques</i>	11,6	10,4	10,5	10,2	57,2	23,00
	<i>TPM</i>	26,9	21,7	15,8	11,7	23,8	13,97
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	27 735	24 817	17 992	13 709	4 983	
<b>ECONOMÍAS EN DESARROLLO</b>							
Graeleros	<i>Buques</i>	18,1	14,1	15,9	9,3	42,6	16,90
	<i>TPM</i>	23,7	16,8	17,1	12,7	29,6	14,32
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	74 424	67 470	61 317	78 171	39 543	
Portacontenedores	<i>Buques</i>	31,4	17,6	21,8	11,6	17,6	11,20
	<i>TPM</i>	41,7	21,3	16,6	8,8	11,5	8,98
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	44 235	40 356	25 449	25 316	21 843	
Cargueros	<i>Buques</i>	9,9	7,7	7,8	8,7	65,9	24,72
	<i>TPM</i>	14,1	7,9	12,0	8,6	57,4	22,55
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	7 437	5 392	8 050	5 201	4 555	
Petroteros	<i>Buques</i>	20,4	11,4	10,8	10,9	46,5	18,84
	<i>TPM</i>	29,7	23,1	14,4	16,7	16,1	11,74
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	60 081	83 522	55 234	63 078	14 280	
Otros buques	<i>Buques</i>	10,4	8,6	8,5	8,9	63,7	24,77
	<i>TPM</i>	22,8	13,3	8,7	9,3	45,9	19,53
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	4 098	2 895	1 905	1 959	1 347	
Todos los buques	<i>Buques</i>	13,3	9,7	10,0	9,2	57,7	22,55
	<i>TPM</i>	27,1	18,4	15,2	12,9	26,5	14,56
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	29 033	27 059	21 586	19 925	6 566	
<b>ECONOMÍAS DESARROLLADAS</b>							
Graeleros	<i>Buques</i>	8,5	16,4	16,7	15,9	42,5	19,51
	<i>TPM</i>	16,8	28,7	19,8	10,0	24,7	14,33
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	84 057	74 583	50 318	26 671	24 639	
Portacontenedores	<i>Buques</i>	30,2	27,3	22,5	9,2	10,8	9,79
	<i>TPM</i>	36,4	30,6	18,3	7,2	7,6	8,47
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	53 456	49 750	36 082	34 868	31 133	
Cargueros	<i>Buques</i>	11,4	11,9	19,3	20,2	37,2	20,81
	<i>TPM</i>	19,4	18,9	19,7	12,8	29,2	17,34
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	6 576	6 135	3 943	2 467	3 044	

Cuadro 11 (continuación)

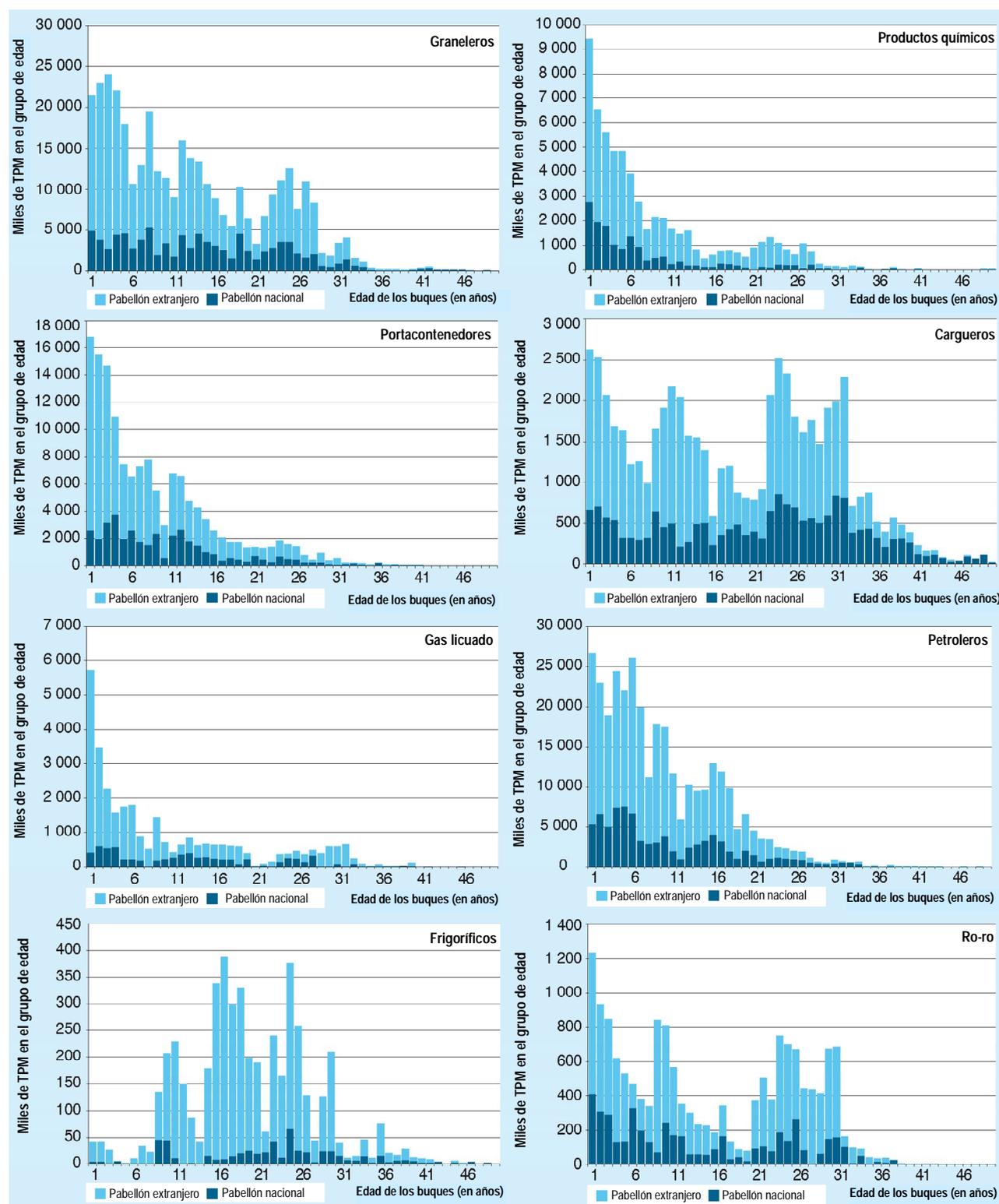
Grupos de países	Tipos de buques	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años o más	Promedio de edad (en años)
Petroleros	<i>Buques</i>	24,2	22,9	13,7	19,2	20,0	14,21
	<i>TPM</i>	31,1	39,5	16,7	8,1	4,6	8,43
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	48 644	65 355	45 954	15 905	8 689	
Otros buques	<i>Buques</i>	6,8	11,8	11,2	10,0	60,3	25,08
	<i>TPM</i>	20,9	22,2	14,7	11,2	31,0	16,59
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	2 960	1 798	1 254	1 072	491	
Todos los buques	<i>Buques</i>	9,5	13,3	13,0	12,2	52,1	23,03
	<i>TPM</i>	27,1	32,0	17,7	9,0	14,2	11,56
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	19 817	16 648	9 409	5 095	1 881	
<b>PAÍSES CON ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN</b>							
Graneleros	<i>Buques</i>	9,3	4,3	9,6	13,6	63,2	22,56
	<i>TPM</i>	12,1	6,0	12,4	17,0	52,6	20,98
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	46 796	50 127	46 134	44 806	29 859	
Portacontenedores	<i>Buques</i>	18,5	10,4	20,4	14,2	36,5	15,62
	<i>TPM</i>	33,6	21,9	6,2	15,5	22,8	11,74
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	42 599	49 265	7 189	25 545	14 673	
Cargueros	<i>Buques</i>	7,1	9,0	5,7	10,3	68,0	24,22
	<i>TPM</i>	7,8	5,1	4,9	7,3	75,0	26,87
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	3 948	2 045	3 088	2 556	3 976	
Petroleros	<i>Buques</i>	11,4	8,1	5,0	8,4	67,1	23,81
	<i>TPM</i>	30,4	22,2	7,3	13,4	26,6	13,75
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	33 606	34 731	18 355	20 198	4 987	
Otros buques	<i>Buques</i>	4,8	4,0	4,0	13,1	74,1	25,41
	<i>TPM</i>	27,8	22,2	6,9	12,2	30,9	15,51
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	19 063	18 410	5 746	3 085	1 382	
Todos los buques	<i>Buques</i>	7,1	6,7	5,6	11,5	69,1	24,30
	<i>TPM</i>	19,1	12,9	8,4	13,3	46,3	20,18
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	19 340	13 946	10 926	8 439	4 857	
<b>DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA</b>							
Graneleros	<i>Buques</i>	21,9	16,7	16,8	8,2	36,4	15,13
	<i>TPM</i>	26,7	18,9	17,4	10,5	26,5	13,13
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	76 584	70 903	64 896	80 523	45 620	
Portacontenedores	<i>Buques</i>	33,9	19,3	21,0	11,0	14,7	10,33
	<i>TPM</i>	41,0	22,4	15,8	9,0	11,8	8,97
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	42 088	40 370	26 127	28 378	27 877	
Cargueros	<i>Buques</i>	13,4	9,2	13,0	11,3	53,3	20,46
	<i>TPM</i>	16,0	11,3	15,4	8,5	48,8	19,15
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	10 862	11 224	10 741	6 886	8 307	
Petroleros	<i>Buques</i>	34,2	21,7	13,3	10,0	20,8	11,34
	<i>TPM</i>	29,7	29,9	16,9	13,7	9,8	9,71
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	64 682	102 759	94 804	101 865	35 070	
Otros buques	<i>Buques</i>	16,8	10,7	10,4	8,0	54,1	21,87
	<i>TPM</i>	31,8	14,5	8,4	7,2	38,1	16,72
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	19 945	14 150	8 439	9 503	7 389	
Todos los buques	<i>Buques</i>	22,3	14,7	14,5	9,7	38,9	16,63
	<i>TPM</i>	29,3	22,5	16,3	11,1	20,8	12,34
	<i>Tamaño medio (en TPM)</i>	47 055	54 950	40 492	41 107	19 200	

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por *Lloyd's Register – Fairplay*.

<sup>a</sup> Buques de 100 TB o más.

Gráfico 12

## Distribución por edad de la flota mundial, diez principales tipos de buques



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por *Lloyd's Register – Fairplay*.

Gráfico 13

**Distribución por edad de la flota mundial: principales pabellones de registro de países en desarrollo, países con economías en transición, y registros internacionales y de libre matrícula ubicados en países y territorios en desarrollo**

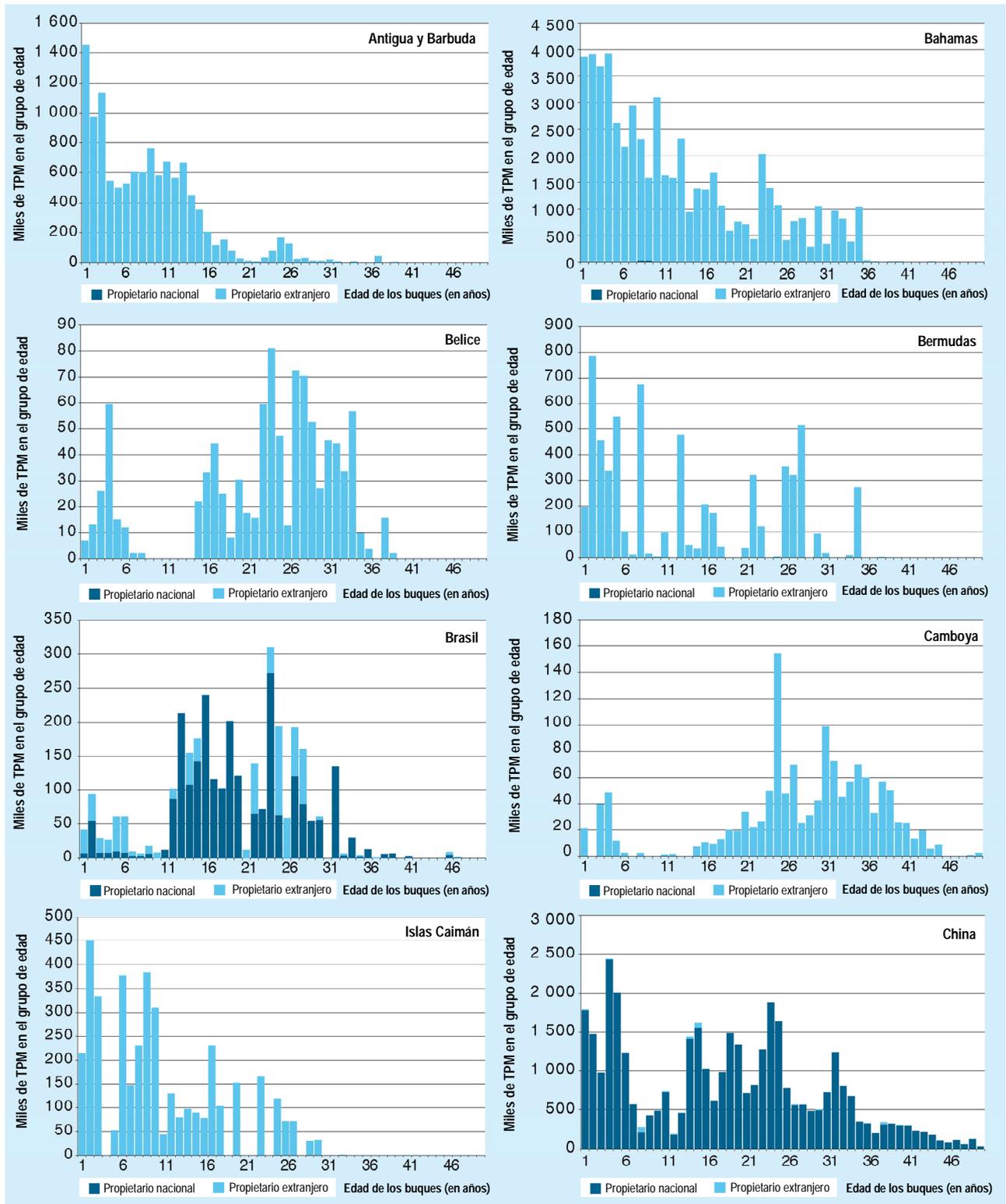


Gráfico 13 (continuación)

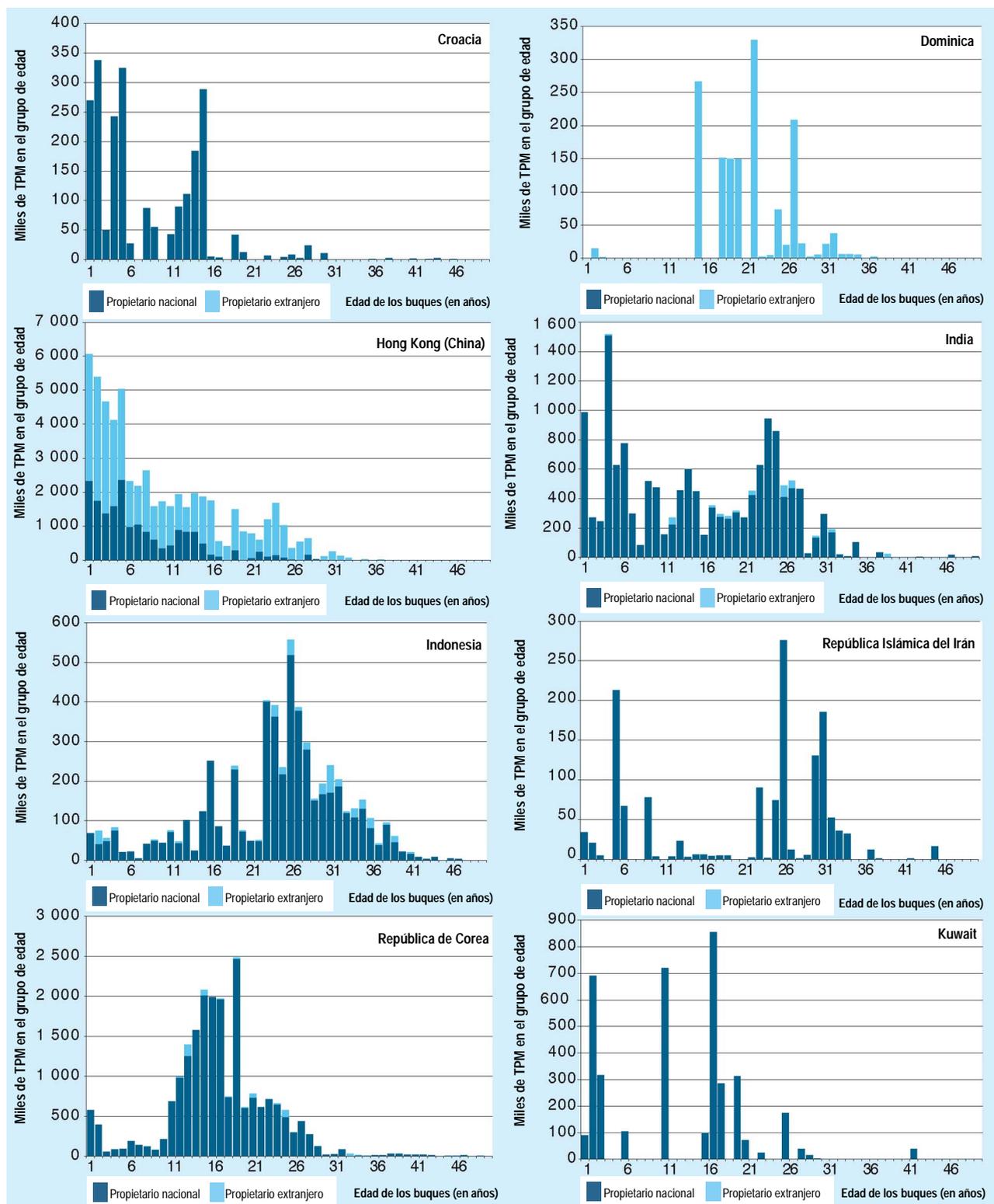


Gráfico 13 (continuación)

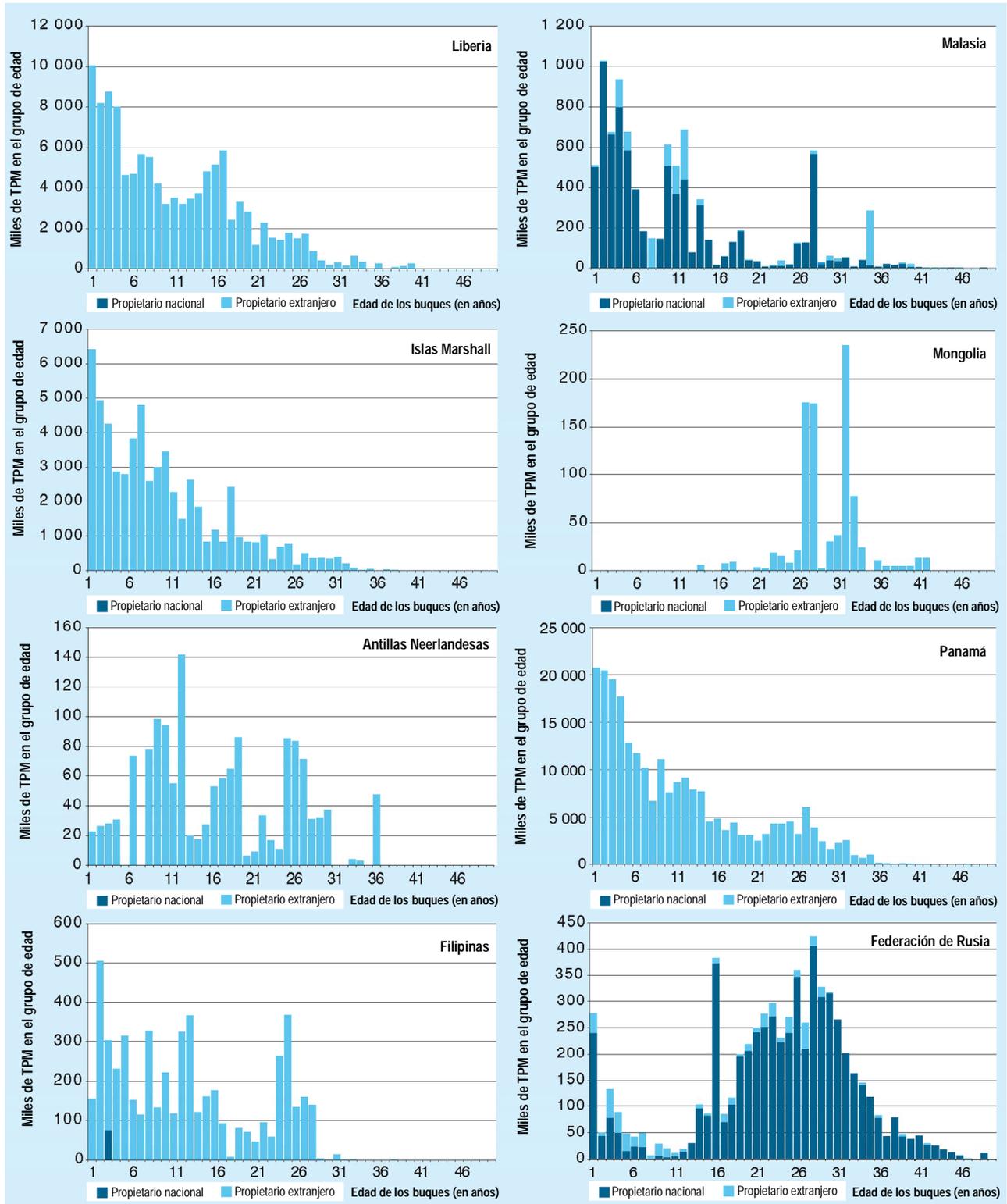


Gráfico 13 (continuación)

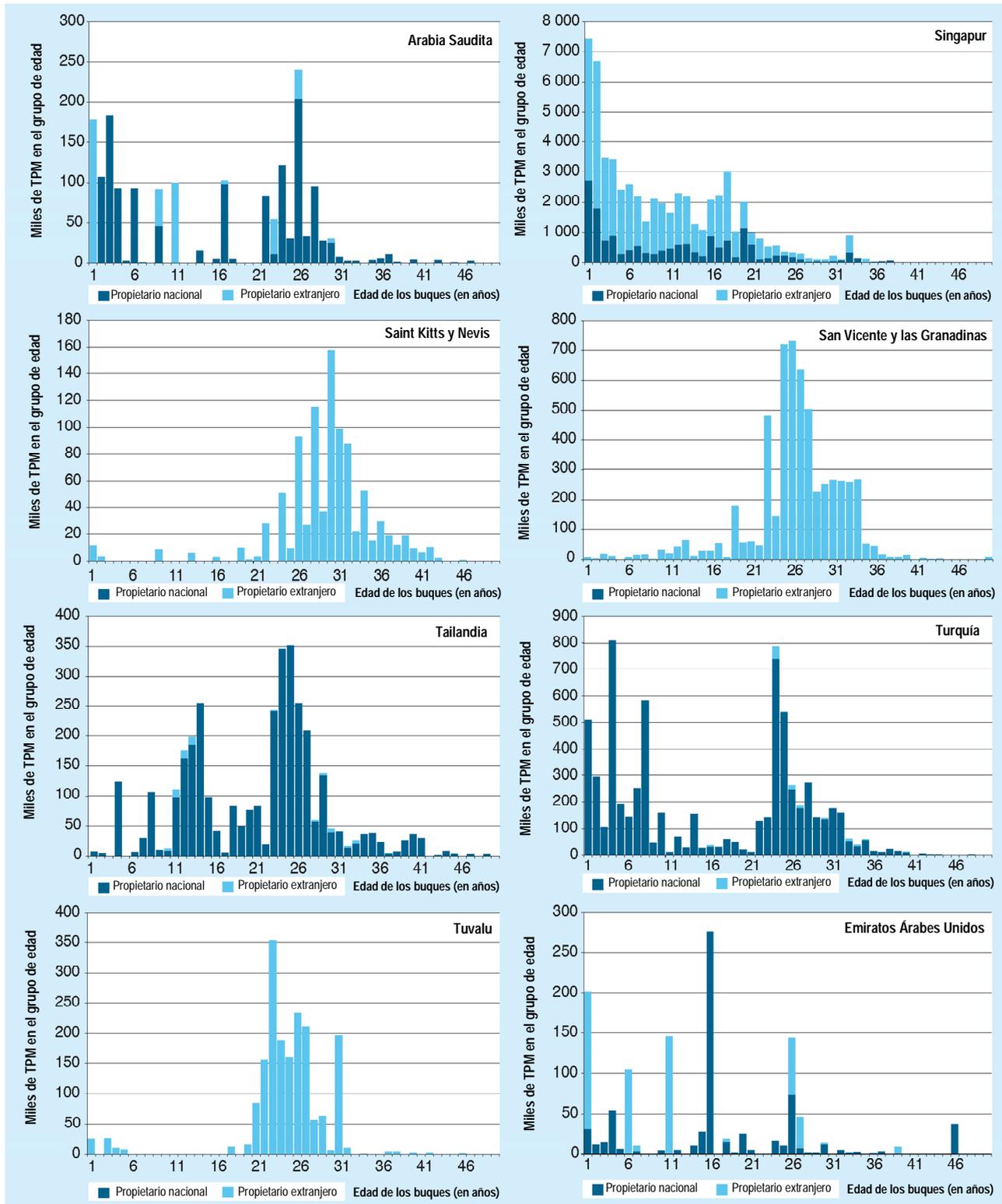
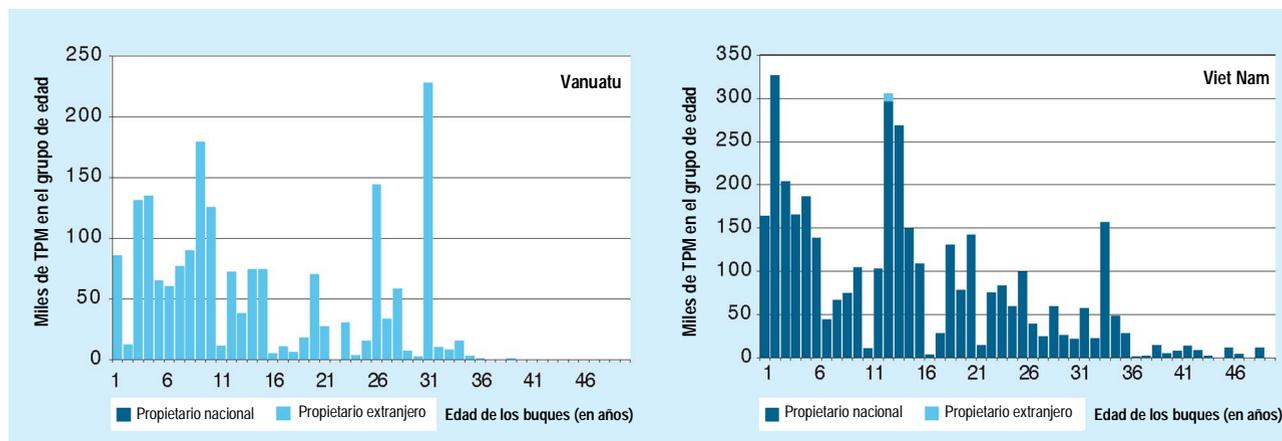


Gráfico 13 (continuación)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por *Lloyd's Register – Fairplay*.

Gráfico 14

**Distribución por edad de la flota mundial: países en desarrollo y países con economías en transición entre los principales 35 países propietarios de buques**

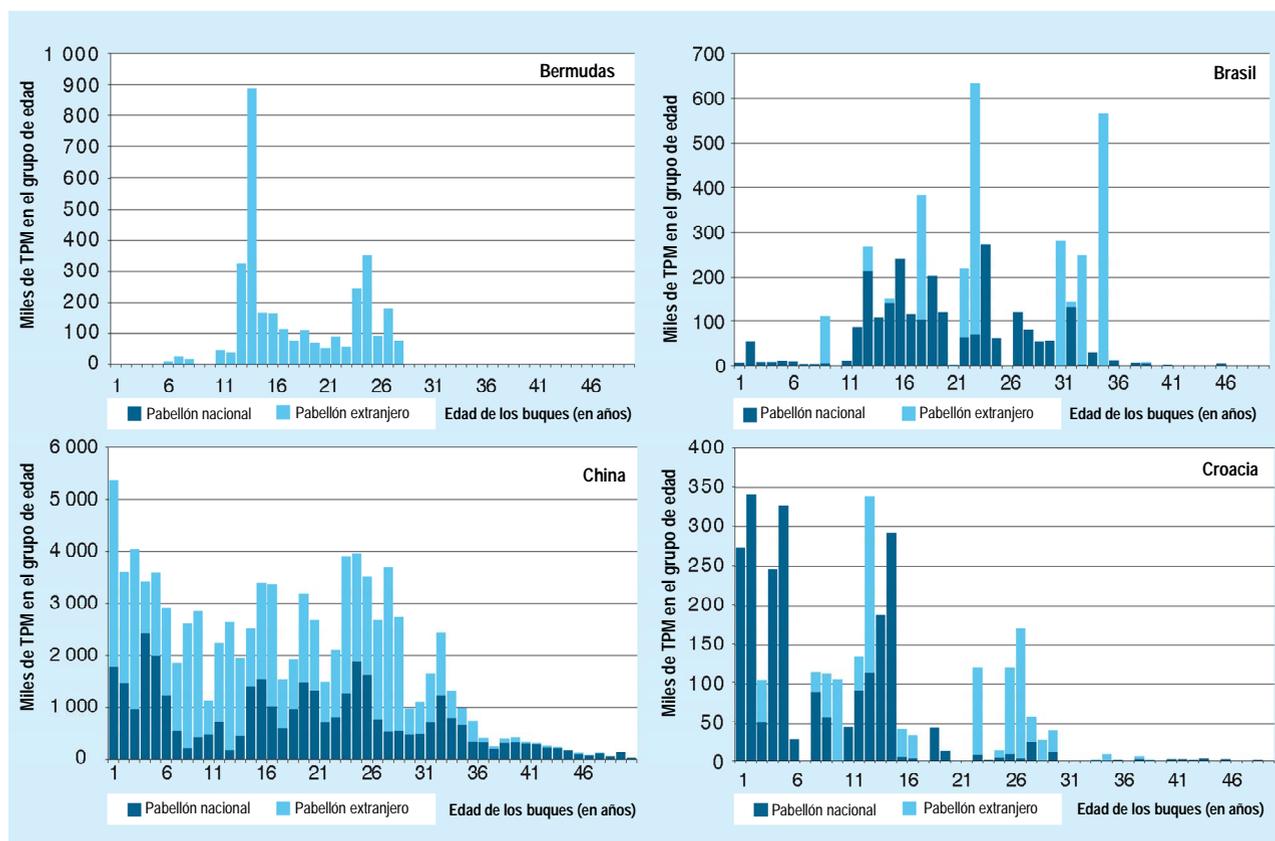


Gráfico 14 (continuación)

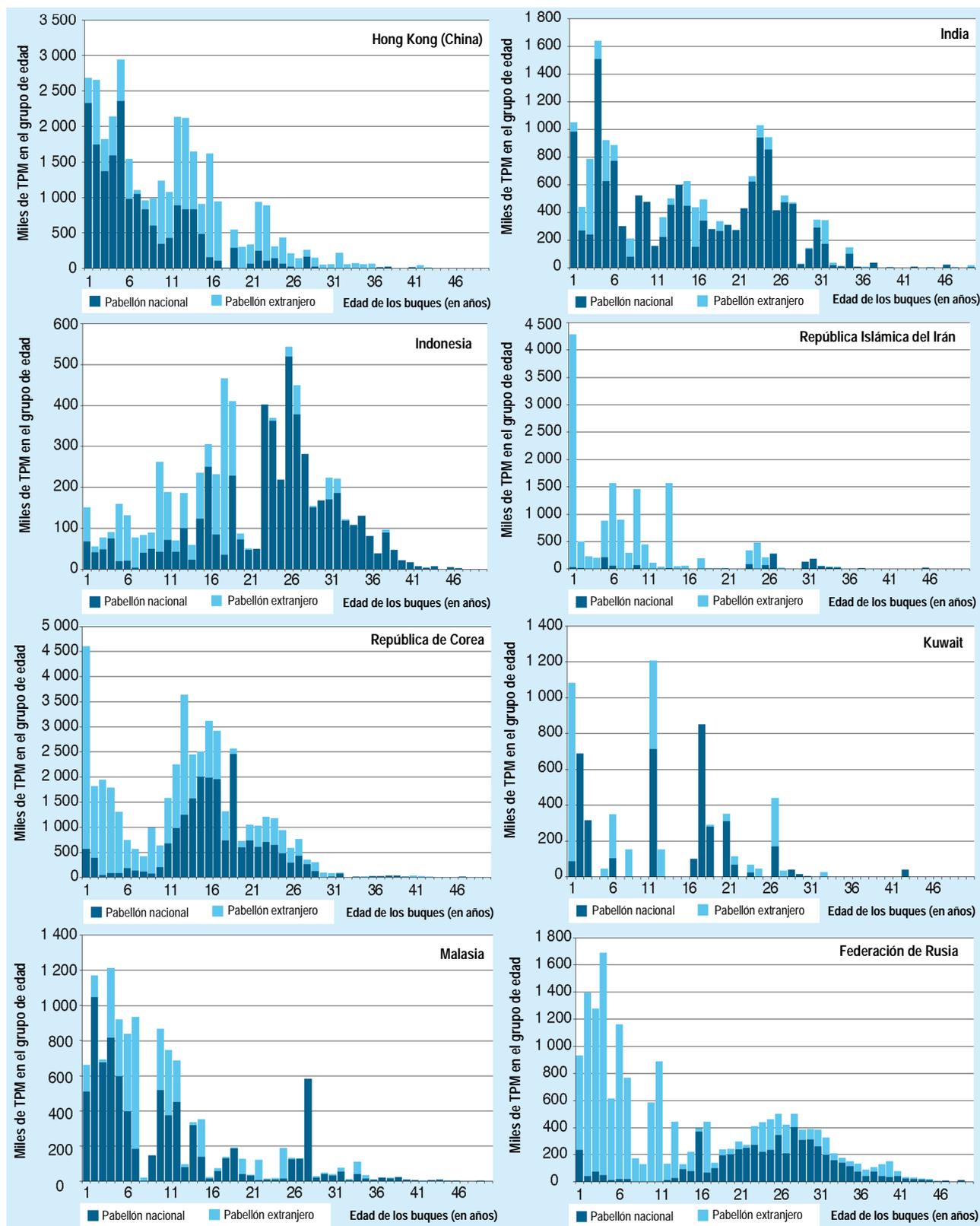
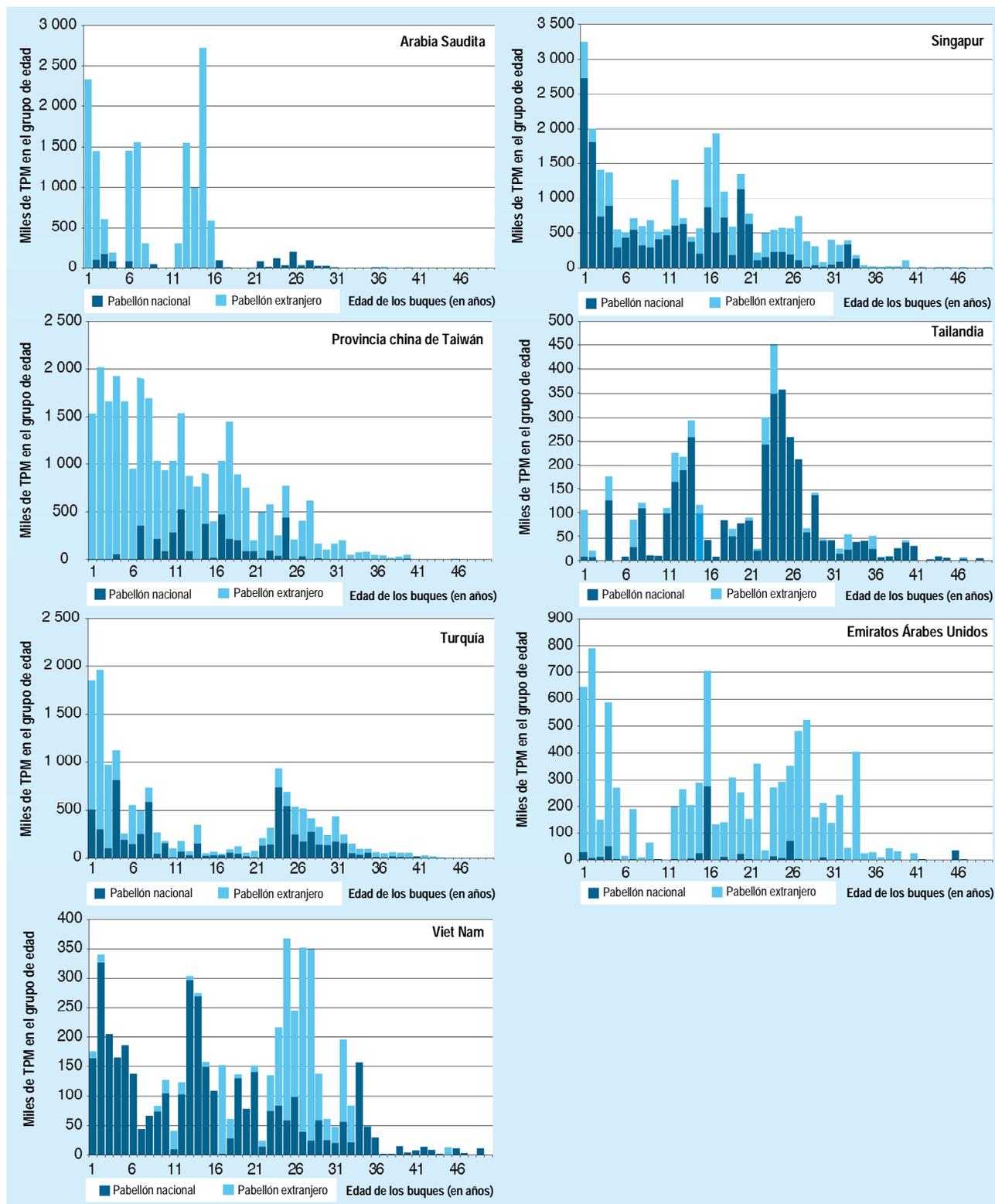


Gráfico 14 (continuación)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por *Lloyd's Register – Fairplay*.

Muchos pabellones de registro son utilizados principalmente por nacionales del mismo país, por lo que su distribución por edades está determinada fundamentalmente por la estructura de la flota de control nacional. Es el caso de la Arabia Saudita (edad media por TPM: 14,9 años), el Brasil (19,6), China (18,2), Croacia (8,1), la Federación de Rusia (23,4), la India (15,2), Indonesia (24,2), Kuwait (12,6), Malasia (11,1), la República de Corea (16,8), la República Islámica del Irán (21,1), Tailandia (21,2), Turquía (16,0) y Viet Nam (14,7).

Algunos registros ofrecen el pabellón de su país a buques de propiedad extranjera al tiempo que mantienen una importante flota controlada por nacionales y que también utiliza el pabellón nacional; es el caso de los Emiratos Árabes Unidos (edad media por TPM: 14,4 años), Hong Kong (China) (9,5) y Singapur (10,0). También la Arabia Saudita y el Brasil cuentan con una proporción importante de buques de propiedad extranjera que enarbolan su pabellón nacional; en el caso del Brasil se encuentran en esa situación numerosos buques de suministro de plataformas de extracción de los que son propietarias compañías de Italia, Noruega, los Estados Unidos y otros países.

En el gráfico 14 se muestra un panorama general de la distribución por edades del tonelaje de propiedad nacional. Casi todas las flotas de propiedad nacional comprenden buques de pabellón nacional y buques de pabellón extranjero. Especial y curioso es el caso de las Bermudas, cuyos propietarios de buques los registran exclusivamente bajo pabellones diferentes del de las Bermudas (en particular los de las Bahamas, Croacia, Filipinas, las Islas Marshall y el registro internacional español, el Registro Especial de Canarias), y, al mismo tiempo, el pabellón de las Bermudas es uno de los más utilizados, aunque sólo por propietarios de otras nacionalidades. Los propietarios de Indonesia, la República de Corea y la Federación de Rusia tienen la mayor parte de su tonelaje de más reciente construcción registrado bajo pabellones extranjeros, mientras que sus buques más antiguos enarbolan por lo general el pabellón nacional. En el

Brasil, Singapur y Viet Nam, en cambio, son los buques más antiguos los que suelen batir pabellón extranjero, frente al tonelaje más nuevo, de control nacional.

## B. PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

En el cuadro 12 figuran los 35 países con mayores flotas de propiedad de nacionales, por tonelaje de peso muerto<sup>4</sup>. Los nacionales de esos 35 países controlan el 95,60% de la flota mundial, lo que supone un nuevo incremento respecto del máximo histórico de 95,37% de enero de 2008. El Japón ha reemplazado a Grecia como país que controla una flota mayor, con un total de 173,3 millones de TPM y 3.720 buques de 1.000 TB o más. Grecia controla una flota de 169,4 millones de TPM (3.064 buques), y la siguen Alemania (105 millones de TPM y 3.522 buques), China (92,8 millones de TPM y 3.499 buques) y Noruega (50,2 millones de TPM y 2.027 buques). Esos cinco países suman una cuota de mercado del 53,5%; la cuota de mercado de los primeros 10 países es del 70%. De los primeros 35 países y territorios, 16 son de Asia, 15 de Europa y 4 de América, y no hay ninguno de África ni de Oceanía; 17 están clasificados como economías desarrolladas (véase el anexo I), 16 como economías en desarrollo, y 2 como economías en transición.

Más que otros tipos de buques, los portacontenedores están explotados en medida creciente por compañías que no son propietarias de los buques que utilizan; en efecto, las grandes empresas navieras prestan a menudo sus servicios en buques alquilados. El 65,5% de los buques (y el 55,1% de la capacidad) de la flota de portacontenedores totalmente celulares actualmente en servicio están explotados por empresas navieras de línea regular que no son propietarias de los buques que utilizan<sup>5</sup>. La proporción es todavía mayor entre los buques portacontenedores de más antigüedad y menor tamaño con aparejos, y menor entre los buques más nuevos y de mayor tamaño sin aparejos, muchos de los cuales pertenecen a las propias empresas navieras.

---

**Los nacionales de esos 35 países controlan el 95,60% de la flota mundial...**

---



---

**Los propietarios de Indonesia, la República de Corea y la Federación de Rusia tienen la mayor parte de su tonelaje de más reciente construcción registrado bajo pabellones extranjeros, mientras que sus buques más antiguos enarbolan por lo general el pabellón nacional.**

---

Cuadro 12

Los 35 países y territorios con mayores flotas bajo su control (en TPM), a 1° de enero de 2009<sup>a</sup>

País o territorio de propiedad <sup>b</sup>	Número de buques			Toneladas de peso muerto						
	Pabellón nacional <sup>c</sup>	Pabellón extranjero	Total	Pabellón nacional <sup>c</sup>	Pabellón extranjero	Total	Pabellón extranjero como porcentaje del total	Total como porcentaje del total mundial, 1° de enero de 2009	Total como porcentaje del total mundial, 1° de enero de 2008	Variación del porcentaje
Japón	733	2 987	3 720	12 199 536	161 085 699	173 285 235	92,96	15,68	15,58	0,10
Grecia	720	2 344	3 064	52 833 486	116 593 204	169 426 690	68,82	15,33	16,81	-1,48
Alemania	479	3 043	3 522	17 428 475	87 525 237	104 953 712	83,39	9,50	9,07	0,43
China	1 944	1 555	3 499	37 204 731	55 594 490	92 799 221	59,91	8,40	8,18	0,22
Noruega	783	1 244	2 027	11 542 923	38 673 312	50 216 235	77,01	4,54	4,51	0,03
República de Corea	797	438	1 235	20 858 866	25 764 360	46 623 226	55,26	4,22	3,63	0,59
Estados Unidos	867	915	1 782	20 606 970	19 358 913	39 965 883	48,44	3,62	3,84	-0,22
Hong Kong (China)	307	373	680	18 296 677	15 427 149	33 723 826	45,75	3,05	3,22	-0,17
Dinamarca	347	567	914	11 958 945	19 636 578	31 595 523	62,15	2,86	2,64	0,22
Reino Unido	398	520	918	11 175 470	19 741 031	30 916 501	63,85	2,80	2,50	0,30
Provincia china de Taiwán	91	540	631	4 068 416	25 735 230	29 803 646	86,35	2,70	2,52	0,18
Singapur	545	331	876	16 482 632	11 747 265	28 229 897	41,61	2,55	2,76	-0,21
Italia	582	238	820	12 853 503	6 896 850	19 750 353	34,92	1,79	1,71	0,08
Federación de Rusia	1 516	557	2 073	5 944 226	12 343 679	18 287 905	67,50	1,66	1,74	-0,08
India	495	69	564	14 389 937	2 822 923	17 212 860	16,40	1,56	1,55	0,01
Canadá	212	201	413	2 454 402	14 716 391	17 170 793	85,71	1,55	1,81	-0,26
Turquía	533	630	1 163	6 803 806	8 647 114	15 450 920	55,97	1,40	1,27	0,13
Arabia Saudita	73	99	172	1 234 653	13 676 703	14 911 356	91,72	1,35	1,25	0,10
Irán (República Islámica del)	83	128	211	1 357 901	13 202 731	14 560 632	90,67	1,32	0,99	0,33
Bélgica	93	147	240	6 283 078	7 164 128	13 447 206	53,28	1,22	1,17	0,05
Malasia	338	97	435	7 717 055	3 842 005	11 559 060	33,24	1,05	1,08	-0,03
Emiratos Árabes Unidos	58	347	405	701 714	8 331 052	9 032 766	92,23	0,82	0,86	-0,04
Países Bajos	491	267	758	4 217 884	4 186 617	8 404 501	49,81	0,76	0,83	-0,07
Chipre	126	234	360	3 196 071	5 162 708	8 358 779	61,76	0,76	0,70	0,06
Suecia	143	224	367	1 740 141	5 697 891	7 438 032	76,60	0,67	0,67	0,00
Indonesia	715	106	821	4 956 797	2 064 867	7 021 664	29,41	0,64	0,70	-0,06
Francia	180	188	368	2 988 629	3 576 784	6 565 413	54,48	0,59	0,63	-0,04
Kuwait	38	44	82	3 846 063	2 602 518	6 448 581	40,36	0,58	0,51	0,07
Viet Nam	389	67	456	3 629 175	1 938 996	5 568 171	34,82	0,50	0,44	0,06
Brasil	129	15	144	2 444 762	2 266 253	4 711 015	48,11	0,43	0,43	-0,00
España	187	204	391	1 562 315	2 885 611	4 447 926	64,88	0,40	0,43	-0,03
Tailandia	300	44	344	3 506 972	620 161	4 127 133	15,03	0,37	0,39	-0,02
Suiza	35	114	149	1 012 164	2 816 788	3 828 952	73,57	0,35	0,34	0,01
Croacia	78	39	117	2 311 784	985 103	3 296 887	29,88	0,30	0,30	-0,00
Bermudas	0	65	65	0	3 227 658	3 227 658	100,00	0,29	0,31	-0,02
<b>Total de los 35 países o territorios</b>	<b>14 805</b>	<b>18 981</b>	<b>33 786</b>	<b>329 810 159</b>	<b>726 557 999</b>	<b>1 056 368 158</b>	<b>68,78</b>	<b>95,60</b>	<b>95,37</b>	<b>0,23</b>
<b>Total mundial</b>	<b>16 996</b>	<b>20 840</b>	<b>37 836</b>	<b>347 007 002</b>	<b>757 952 026</b>	<b>1 104 959 028</b>	<b>68,60</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por *Lloyd's Register – Fairplay*.

<sup>a</sup> Buques de 1.000 TB o más, excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos (que suman 6,4 millones de TPM).

<sup>b</sup> El país de propiedad indica dónde residen los verdaderos intereses mayoritarios (es decir, la empresa matriz) de la flota. En algunos casos, para determinarlo ha sido necesario adoptar determinadas decisiones. Así, por ejemplo, se considera que Grecia es el país de propiedad de los buques de un nacional griego con oficinas de representación en Nueva York, Londres y El Pireo, aunque el propietario esté domiciliado en los Estados Unidos.

<sup>c</sup> Comprende los buques que enarbolan el pabellón nacional pero están registrados en dependencias territoriales y territorios autónomos asociados, como la Isla de Man (Reino Unido), así como segundos registros, como los registros internacionales de Dinamarca, Noruega o Francia. En el caso del Reino Unido, entre los buques que enarbolan su pabellón se incluye a los de bandera británica, excepto en el caso de las Bermudas.

Cuadro 13

Los 35 pabellones de matrícula con mayor tonelaje en peso muerto, a 1° de enero de 2009<sup>a</sup>

Pabellones de matrícula	Número de buques	Porcentaje del total mundial, buques	Tonelaje de peso muerto, en miles de TPM	Porcentaje del total mundial, TPM	Porcentaje acumulativo, TPM	Tamaño medio de los buques, TPM	Crecimiento del tonelaje, 2009/2008, en porcentaje
Panamá	8 065	8,09	273 961	22,98	22,98	33 969	8,47
Liberia	2 306	2,31	125 993	10,57	33,54	54 637	7,21
Islas Marshall	1 265	1,27	68 451	5,74	39,28	54 111	14,85
Hong Kong (China)	1 371	1,37	64 183	5,38	44,67	46 814	8,40
Grecia	1 498	1,50	63 036	5,29	49,95	42 080	2,69
Bahamas	1 446	1,45	62 013	5,20	55,15	42 886	3,80
Singapur	2 451	2,46	60 798	5,10	60,25	24 805	9,45
Malta	1 532	1,54	50 666	4,25	64,50	33 072	12,05
China	3 916	3,93	39 998	3,35	67,86	10 214	7,74
Chipre	1 016	1,02	31 388	2,63	70,49	30 893	6,65
República de Corea	3 001	3,01	22 600	1,90	72,38	7 531	6,90
Noruega (NIS)	601	0,60	20 322	1,70	74,09	33 813	-0,88
Alemania	961	0,96	17 949	1,51	75,59	18 677	19,41
Reino Unido	1 676	1,68	15 950	1,34	76,93	9 517	15,25
Japón	6 316	6,33	15 417	1,29	78,23	2 441	4,09
India	1 460	1,46	15 300	1,28	79,51	10 480	1,72
Isla de Man	345	0,35	14 516	1,22	80,73	42 075	4,81
Italia	1 588	1,59	14 415	1,21	81,93	9 078	8,66
Dinamarca (DIS)	470	0,47	12 479	1,05	82,98	26 551	14,45
Antigua y Barbuda	1 195	1,20	12 455	1,04	8,03	10 423	11,38
Estados Unidos	6 435	6,45	11 910	1,00	85,02	1 851	-1,88
Bermudas	153	0,15	10 298	0,86	85,89	67 310	4,34
Malasia	1 238	1,24	9 391	0,79	86,68	7 586	-0,61
Turquía	1 301	1,30	7 476	0,63	87,30	5 747	2,41
San Vicente y las Granadinas	1 009	1,01	7 400	0,62	87,92	7 334	-12,97
Francia (FIS)	168	0,17	7 144	0,60	88,52	42 524	-3,63
Federación de Rusia	3 444	3,45	7 140	0,60	89,12	2 073	0,07
Indonesia	4 464	4,48	7 025	0,59	89,71	1 574	2,42
Países Bajos	1 296	1,30	6 815	0,57	90,28	5 258	9,61
Filipinas	1 808	1,81	6 750	0,57	90,85	3 733	1,37
Bélgica	243	0,24	6 631	0,56	91,40	27 289	2,54
Viet Nam	1 312	1,32	4 663	0,39	91,80	3 554	19,77
Islas Caimán	153	0,15	4 314	0,36	92,16	28 196	-1,01
Provincia china de Taiwán	637	0,64	4 246	0,36	92,51	6 665	-1,43
Tailandia	879	0,88	4 218	0,35	92,87	4 799	-0,12
<b>Total de los 35 principales pabellones de matrícula</b>	<b>67 019</b>	<b>67,19</b>	<b>1 107 321</b>	<b>92,87</b>		<b>16 522</b>	<b>7,19</b>
<b>Total mundial</b>	<b>99 741</b>	<b>100,00</b>	<b>1 192 317</b>	<b>100,00</b>		<b>11 954</b>	<b>6,67</b>

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por *Lloyd's Register – Fairplay*.

<sup>a</sup> Buques de 100 TB o más; pabellones ordenados por tonelaje de peso muerto.

Cuadro 14

**Distribución de la capacidad de los tipos de buques en TPM, por grupos de países y registros, 2009<sup>a</sup>**  
(Variación porcentual 2009/2008 en cursiva)

	Total de la flota	Petroleros	Graneleros	Cargueros <sup>c</sup>	Portacontenedores	Otros tipos de buques
<b>Total mundial</b>	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
<b>Países desarrollados</b>	18,23	20,05	11,50	17,28	27,09	26,73
	<i>-0,31</i>	<i>-0,26</i>	<i>-0,16</i>	<i>0,24</i>	<i>-0,80</i>	<i>-3,12</i>
<b>Países con economías en transición</b>	1,06	0,82	0,50	4,68	0,11	2,13
	<i>-0,09</i>	<i>0,01</i>	<i>-0,12</i>	<i>-0,25</i>	<i>0,01</i>	<i>-0,49</i>
<b>Países en desarrollo</b>	25,21	23,33	27,19	35,01	18,85	24,30
	<i>-0,30</i>	<i>-0,85</i>	<i>-0,21</i>	<i>-0,06</i>	<i>0,82</i>	<i>0,62</i>
<i>de los cuales:</i>						
<b>de África</b>	0,59	0,46	0,30	1,76	0,13	2,03
	<i>0,02</i>	<i>0,03</i>	<i>0,00</i>	<i>0,04</i>	<i>0,00</i>	<i>-0,10</i>
<b>de América</b>	1,91	2,05	1,40	4,29	0,29	3,85
	<i>-0,07</i>	<i>-0,14</i>	<i>-0,05</i>	<i>0,20</i>	<i>0,01</i>	<i>-0,22</i>
<b>de Asia</b>	22,29	20,47	25,01	28,27	18,40	17,52
	<i>-0,29</i>	<i>-0,76</i>	<i>-0,25</i>	<i>-0,30</i>	<i>0,80</i>	<i>1,02</i>
<b>de Oceanía</b>	0,42	0,35	0,49	0,69	0,03	0,91
	<i>0,03</i>	<i>0,02</i>	<i>0,09</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>-0,08</i>
<b>Otros, no determinados</b>	0,39	0,24	0,19	1,73	0,03	1,01
	<i>-0,07</i>	<i>-0,09</i>	<i>-0,04</i>	<i>-0,07</i>	<i>-0,01</i>	<i>-0,23</i>
<b>Los diez principales registros internacionales y de libre matrícula<sup>b</sup></b>	55,11	55,56	60,62	41,31	53,91	45,83
	<i>0,77</i>	<i>1,18</i>	<i>0,53</i>	<i>0,14</i>	<i>-0,01</i>	<i>3,22</i>

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por *Lloyd's Register – Fairplay*.

<sup>a</sup> Buques de 100 TB o más.

<sup>b</sup> No existe una definición clara de "registros internacionales y de libre matrícula". La UNCTAD ha agrupado los diez principales registros internacionales y de libre matrícula las diez flotas mayores con más de un 90% de tonelaje bajo control extranjero. Véase la lista de registros en el cuadro 15.

<sup>c</sup> Incluidos los buques mixtos de carga y pasaje.

Hay importantes empresas de transporte marítimo de línea regular que tienen su base en países en desarrollo, en general de Asia, pero también de América del Sur, mientras que las empresas propietarias que no son las operadoras de sus buques están establecidas por lo general en Europa, en particular en Alemania. Por ejemplo, sólo 13 de los 82 buques explotados por CSAV (Chile) son propiedad de esa empresa, y la mayoría de los demás pertenecen a empresas alemanas como Doehle, NRS u Oskar Wehr, que no realizan actividades de explotación. Hanjin (República de Corea) explota 80 buques, de los que sólo le pertenecen 29; IRSL (República Islámica del Irán) posee 18 de los 22 buques que explota; Maruba

**Los cinco principales registros representan el 49,95% del tonelaje de peso muerto mundial, y los diez principales, el 70,49%, y ambas proporciones han aumentado respecto de años anteriores.**

(Argentina) sólo es propietaria de 1 de los 18 buques de los que es operadora; OOCL (Hong Kong (China)) explota 82 buques, de los que sólo posee 39; y MISC (Malasia) explota 45 buques, de los que 14 son de su propiedad. Esa separación entre la propiedad y la explotación de los buques es otro ejemplo de cómo la globalización del negocio del transporte marítimo conduce a una división del trabajo: los costos de capital y los sistemas tributarios pueden resultar favorables a la propiedad de los buques en determinados países, mientras que los conocimientos logísticos y los costos de gestión pueden resultar más favorables en otros, entre ellos muchos países en desarrollo de ingreso mediano.

## C. REGISTRO DE LOS BUQUES

### 1. Pabellones de registro

Los 35 países y territorios con mayores flotas registradas bajo su pabellón constituyen el 92,87% de la flota mundial, lo que representa un ulterior incremento del 0,45% respecto del 92,42% que sumaban en enero de 2008 (cuadro 13)<sup>6</sup>. Los cinco principales registros representan el 49,95% del tonelaje de peso muerto mundial, y los diez principales, el 70,49%, y ambas proporciones han aumentado respecto de años anteriores.

El principal pabellón de registro sigue siendo Panamá, con 274 millones de TPM (23% de la flota mundial), seguido de Liberia (124 millones de TPM y 10,6%). Los siguen cinco pabellones que suman cada uno de ellos entre 61 y 68 millones de TPM (del 5% al 6% de la flota mundial): las Islas Marshall, Hong Kong (China), Grecia, las Bahamas y Singapur. Por lo que respecta al número de buques, las mayores flotas son las abanderadas en Panamá (8.065), los Estados Unidos (6.435), el Japón (6.316), Indonesia (4.464), China (3.916) y la Federación de Rusia (3.444). Con la excepción de la de Panamá, esas flotas comprenden un número importante de cargueros y otros buques de menor tamaño utilizados en actividades de transporte de cabotaje.

Varios registros experimentaron un crecimiento de más del 10% en 2008, a saber, Viet Nam (+19,8%), Alemania (+19,4%), el Reino Unido (+15,3%), las Islas Marshall (+14,9%), el registro internacional danés (DIS) (+14,5%), Malta (+12,1%) y Antigua y Barbuda (+11,4%). Malta adquirió tonelaje adicional controlado por la República Islámica del Irán, cuyo pabellón nacional no figura ya entre los 35 principales (en enero de 2008 todavía ocupaba el puesto 32). El crecimiento de las flotas de Viet Nam, Alemania y el DIS correspondió principalmente al aumento del tonelaje de control nacional, mientras que el de las flotas del Reino Unido, las Islas Marshall, Malta, y Antigua y Barbuda se debió predominantemente a nuevas matriculaciones de buques de propiedad extranjera.

En cuanto a la distribución porcentual de la flota mundial, los diez principales registros internacionales y de libre matrícula incrementaron

entre 2008 y 2009 en otro 0,77% su cuota de mercado, que se situó en el 55,11%. La cuota de mercado de esos diez países y territorios fue especialmente alta en las flotas de graneleros (60,6%) y petroleros (55,6%).

Excluidos los diez principales registros internacionales y de libre matrícula, la proporción de la flota mundial registrada en países en desarrollo es del 18,2%, con una participación particularmente elevada (27,1%) en la flota de buques portacontenedores (cuadro 14). Los países con economías en transición no representaron sino un 1,1% del conjunto de la flota mundial, y un 4,7% de la flota mundial de cargueros. Sólo un 1% del tonelaje mundial está

matriculado en países en desarrollo de África y Oceanía, incluidos los registros de libre matrícula de Tuvalu y Vanuatu. La proporción de la flota mundial registrada en países en desarrollo de América es de 2%, incluidos varios registros de libre matrícula, como las Antillas Neerlandesas, Barbados, Belice, Dominica, el Estado Plurinacional de Bolivia, Honduras, Jamaica, y Saint Kitts y Nevis. La cuota de mercado de los países en desarrollo de Asia en el registro de buques, que asciende al 22,3% de la flota mundial, es superior a la de los países desarrollados, y es especialmente elevada en la flota de cargueros (28,3%) y de graneleros (25,0%).

En la siguiente sección se examinarán más detalladamente las relaciones entre la propiedad y el registro de los buques en lo que se refiere a los 10 principales registros internacionales y de libre matrícula y los 35 principales países y territorios de propiedad.

### 2. Nacionalidad de los intereses mayoritarios

La mayoría de los registros internacionales y de matrícula abierta están especializados en determinados países de propiedad (cuadro 15)<sup>7</sup>. Por ejemplo, el pabellón del principal registro del mundo, Panamá, es utilizado predominantemente por navieros del Japón, que representan más de la mitad del tonelaje bajo pabellón panameño (128,4 millones de TPM de buques de 1.000 TB o más), seguidos por navieros de China (22,8 millones de

---

**... el pabellón del principal registro del mundo, Panamá, es utilizado predominantemente por navieros del Japón, que representan más de la mitad del tonelaje bajo pabellón panameño...**

---

TPM), Grecia (19,4 millones de TPM) y la República de Corea (19,2 millones de TPM). El registro de Panamá resulta todavía más importante desde la perspectiva del Japón, pues utiliza el pabellón panameño el 74,1% del tonelaje de propiedad japonesa, la proporción más elevada tanto entre las 35 principales economías propietarias de buques como entre los 10 principales registros. Otras economías que abanderan proporciones importantes de sus flotas en Panamá son la Provincia china de Taiwán (el 42,8% del tonelaje controlado por propietarios taiwaneses navega bajo pabellón panameño), la República de Corea (41,2%), los Emiratos Árabes Unidos (30,9%) y China (26,6%).

El segundo pabellón del mundo, Liberia, es utilizado predominantemente por propietarios de Alemania (39,5 millones de TPM) y Grecia (23,2 millones de TPM). La Arabia Saudita tiene matriculado en Liberia el 49,3% de su flota bajo control nacional. También navega bajo pabellón de Liberia el 44% del tonelaje de propiedad de nacionales de la Federación de Rusia, al igual que el 37,7% del tonelaje de propiedad alemana. Ese pabellón acoge asimismo al 11% del tonelaje de los 35 principales países propietarios de buques, aunque sólo al 6,1% de los buques, lo que se explica por el gran tamaño medio de los buques matriculados en Liberia.

En enero de 2009 las Islas Marshall se habían convertido en el tercer registro del mundo, dedicado principalmente a tonelaje controlado por intereses de Grecia (16,1 millones de TPM), los Estados Unidos (11,8 millones de TPM) y Alemania (10,4 millones de TPM). Se trata de un registro de particular importancia para los Estados Unidos, pues navega bajo su pabellón el 29,5% del tonelaje controlado por intereses estadounidenses. También está matriculado en las Islas Marshall el 15,2% del tonelaje de Turquía.

En Europa, el pabellón de Malta es utilizado sobre todo por buques de Grecia (19,5 millones de TPM)

y la República Islámica del Irán (9,7 millones de TPM, lo que representa el 66,4% de la flota iraní). El registro de Chipre depende en gran medida de propietarios de buques de Grecia (13,1 millones de TPM) y Alemania (4,2 millones de TPM), así como de la propia Chipre (3,2 millones de TPM), aunque sólo el 38,2% de la flota de propiedad chipriota utiliza el pabellón nacional del país. El pabellón de la Isla de Man es utilizado principalmente por propietarios del Reino Unido (5,9 millones de TPM), Grecia (4,6 millones de TPM) y Noruega (2,1 millones de TPM). Desde la perspectiva del país de propiedad, ese registro es especialmente importante para el Reino Unido, que tiene matriculado en él el 19,1% de su flota.

En el Caribe, el registro de las Bahamas acoge principalmente tonelaje de propiedad de Grecia (12,6 millones de TPM), el Canadá (8,5 millones de TPM) y Noruega (6,7 millones de TPM). Está registrado en las Bahamas el 49,4% del tonelaje controlado por intereses canadienses, al igual que el 27,1% de la flota de propiedad de la Arabia Saudita, el 22,9% de la de los Países Bajos, y el 22,4% de la de España. Antigua y Barbuda depende casi exclusivamente del

---

**Los propietarios de países de ingreso alto tienden a elegir un pabellón extranjero en mayor medida que los de países con un PIB per cápita más bajo...**

---

tonelaje de propiedad de Alemania (10,5 millones de TPM), que representa el 89,9% del conjunto del de los 35 principales países propietarios. Se trata del mayor nivel de dependencia en los 10 principales registros. Desde la perspectiva de los propietarios, utiliza el pabellón de Antigua y Barbuda el 10,0% del tonelaje de Alemania, al igual que un 8,0% de propiedad de nacionales de Suiza. El registro de las Bermudas está dedicado sobre todo al tonelaje de China (2,2 millones de TPM) y Suecia (1,5 millones de TPM). Enarbola ese pabellón el 19,7% de la flota de propiedad sueca. De la flota bajo pabellón de San Vicente y las Granadinas 2,0 millones de TPM están controlados por intereses de China, y 1,7 millones de TPM por intereses de Grecia. Ese registro atiende a una gama relativamente amplia de propietarios, y ningún país tiene matriculado allí un porcentaje elevado de su tonelaje de propiedad nacional.

Cuadro 15

**Nacionalidad real de las flotas de los diez principales registros internacionales  
y de libre matrícula, a 1º de enero de 2009<sup>a</sup>**

País o territorio de propiedad	Panamá			Liberia			Islas Marshall		
	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje de TPM	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje de TPM	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje de TPM
Japón	2 292	128 423	53,3	115	6 996	6,0	23	2 234	3,7
Grecia	503	19 429	8,1	387	23 155	19,9	282	16 051	26,7
Alemania	95	7 501	3,1	857	39 527	34,0	233	10 449	17,4
China	558	22 818	9,5	12	364	0,3	10	789	1,3
Noruega	134	4 540	1,9	49	2 164	1,9	86	6 185	10,3
República de Corea	324	19 209	8,0	5	124	0,1	13	1 059	1,8
Estados Unidos	172	3 065	1,3	105	3 698	3,2	170	11 788	19,6
Hong Kong (China)	127	4 864	2,0	60	3 672	3,2	7	283	0,5
Dinamarca	40	1 063	0,4	9	275	0,2	9	521	0,9
Reino Unido	56	1 305	0,5	30	1 345	1,2	16	798	1,3
Provincia china de Taiwán	332	12 753	5,3	92	7 186	6,2	1	276	0,5
Singapur	92	2 668	1,1	36	4 420	3,8	20	952	1,6
Italia	31	788	0,3	48	2 953	2,5	3	127	0,2
Federación de Rusia	24	238	0,1	95	8 049	6,9	9	163	0,3
India	25	859	0,4	1	150	0,1	2	310	0,5
Canadá	11	975	0,4	5	215	0,2		0	-
Turquía	96	782	0,3	12	228	0,2	57	2 344	3,9
Arabia Saudita	8	191	0,1	28	7 353	6,3	4	1 242	2,1
Irán (República Islámica del)	8	68	0,0		0	-		0	-
Bélgica	3	192	0,1	1	14	0,0	1	442	0,7
Malasia	17	296	0,1		0	-	8	47	0,1
Emiratos Árabes Unidos	118	2 788	1,2	27	1 556	1,3	16	511	0,9
Países Bajos	29	242	0,1	6	74	0,1	10	164	0,3
Chipre	14	781	0,3	38	764	0,7	42	1 113	1,9
Suecia	7	72	0,0	10	421	0,4	6	57	0,1
Indonesia	26	498	0,2	2	234	0,2		0	-
Francia	7	188	0,1	4	159	0,1		0	-
Kuwait	9	565	0,2		0	-		0	-
Viet Nam	35	1 126	0,5	4	204	0,2		0	-
Brasil	8	1 367	0,6	3	456	0,4	1	280	0,5
España	51	336	0,1		0	-	1	94	0,2
Tailandia	11	63	0,0		0	-		0	-
Suiza	32	828	0,3	11	318	0,3	11	374	0,6
Croacia	3	35	0,0	2	31	0,0	8	213	0,4
Bermudas		0	-		0	-	11	1 255	2,1
<b>Total de los 35 países o territorios</b>	<b>5 298</b>	<b>240 917</b>	<b>100,0</b>	<b>2 054</b>	<b>116 104</b>	<b>100,0</b>	<b>1 060</b>	<b>60 122</b>	<b>100,0</b>
<b>Porcentaje de la flota de los 35 países o territorios</b>	<b>15,7</b>	<b>22,8</b>		<b>6,1</b>	<b>11,0</b>		<b>3,1</b>	<b>5,7</b>	

Cuadro 15 (continuación)

Bahamas			Malta			Chipre			País o territorio de propiedad
Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje de TPM	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje de TPM	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje de TPM	
87	4 900	8,8	6	227	0,5	20	562	1,9	Japón
217	12 573	22,5	408	19 457	41,8	249	13 069	44,3	Grecia
43	2 817	5,0	95	3 148	6,8	174	4 236	14,3	Alemania
9	760	1,4	12	207	0,4	8	191	0,6	China
231	6 702	12,0	100	919	2,0	31	819	2,8	Noruega
	0	-	28	3 797	8,2	1	9	0,0	República de Corea
111	4 090	7,3	29	358	0,8	6	25	0,1	Estados Unidos
25	349	0,6	2	19	0,0	2	36	0,1	Hong Kong (China)
60	753	1,3	44	527	1,1	4	57	0,2	Dinamarca
73	2 008	3,6	21	440	0,9	23	1 221	4,1	Reino Unido
	0	-		0	-		0	-	Provincia china de Taiwán
19	417	0,7		0	-	2	95	0,3	Singapur
12	516	0,9	53	1 041	2,2	7	54	0,2	Italia
3	18	0,0	57	508	1,1	52	1 801	6,1	Federación de Rusia
2	12	0,0	2	162	0,3	3	284	1,0	India
85	8 478	15,2	1	24	0,1	2	64	0,2	Canadá
7	349	0,6	188	3 800	8,2		0	-	Turquía
18	4 036	7,2		0	-		0	-	Arabia Saudita
	0	-	86	9 662	20,7	10	2 636	8,9	Irán (República Islámica del)
13	163	0,3	16	345	0,7	2	12	0,0	Bélgica
14	109	0,2		0	-		0	-	Malasia
22	1 042	1,9	3	81	0,2	10	440	1,5	Emiratos Árabes Unidos
32	1 928	3,5	4	95	0,2	49	405	1,4	Países Bajos
28	864	1,5	30	751	1,6	126	3 196	10,8	Chipre
8	168	0,3	3	43	0,1	2	8	0,0	Suecia
2	82	0,1		0	-		0	-	Indonesia
23	594	1,1	5	56	0,1		0	-	Francia
2	85	0,2	1	73	0,2		0	-	Kuwait
	0	-		0	-		0	-	Viet Nam
1	105	0,2		0	-		0	-	Brasil
9	997	1,8	6	75	0,2	8	303	1,0	España
5	132	0,2		0	-		0	-	Tailandia
1	9	0,0	16	301	0,6		0	-	Suiza
1	54	0,1	10	451	1,0		0	-	Croacia
11	693	1,2		0	-		0	-	Bermudas
1 174	55 804	100,0	1 226	46 566	100,0	791	29 524	100,0	Total de los 35 países o territorios
3,5	5,3		3,6	4,4		2,3	2,8		Porcentaje de la flota de los 35 países o territorios

Cuadro 15 (continuación)

País o territorio de propiedad	Isla de Man			Antigua y Barbuda			Bermudas			San Vicente y las Granadinas		
	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje de TPM	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje de TPM	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje de TPM	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje de TPM
Japón	7	129	0,9	0	-	-	2	164	2,6	3	10	0,2
Grecia	52	4 557	3,9	4	57	0,5	2	152	2,4	64	1 738	31,3
Alemania	52	804	5,6	952	10 499	89,9	21	768	12,2	2	3	0,1
China		0	-	0	-	-	16	2 232	35,4	87	1 988	35,7
Noruega	52	2 098	14,7	10	80	0,7	5	5	0,9	15	54	1,0
República de Corea		0	-	1	51	0,4		0	-		0	-
Estados Unidos	4	203	1,4	8	28	0,2	26	346	5,5	21	84	1,5
Hong Kong (China)		0	-		0	-	5	640	10,1	5	65	1,2
Dinamarca	46	479	3,4	21	103	0,9		0	-	17	48	0,9
Reino Unido	95	5 912	41,4	10	157	1,3	7	478	7,6	14	170	3,1
Provincia china de Taiwán		0	-		0	-		0	-	4	5	0,1
Singapur	1	50	0,4		0	-		0	-	2	19	0,3
Italia		0	-		0	-		0	-	16	212	3,8
Federación de Rusia		0	-	4	11	0,1		0	-	25	317	5,7
India		0	-		0	-		0	-	6	25	0,5
Canadá		0	-		0	-		0	-	1	3	0,1
Turquía	2	7	0,0	8	41	0,3		0	-	17	68	1,2
Arabia Saudita		0	-		0	-		0	-		0	-
Irán (República Islámica del)		0	-		0	-		0	-	2	2	0,0
Bélgica		0	-		0	-		0	-	13	41	0,7
Malasia		0	-		0	-		0	-		0	-
Emiratos Árabes Unidos		0	-		0	-		0	-	13	299	5,4
Países Bajos	3	4	0,0	16	64	0,5		0	-	6	20	0,4
Chipre		0	-	17	273	2,3		0	-	1	6	0,1
Suecia	1	23	0,2	1	5	0,0	19	1 464	23,2	2	8	0,1
Indonesia		0	-		0	-		0	-		0	-
Francia	1	4	0,0		0	-	1	7	0,1	23	66	1,2
Kuwait		0	-		0	-		0	-		0	-
Viet Nam		0	-		0	-		0	-		0	-
Brasil		0	-		0	-		0	-		0	-
España		0	-		0	-		0	-		0	-
Tailandia		0	-		0	-		0	-		0	-
Suiza		0	-	7	305	2,6		0	-	10	125	2,3
Croacia		0	-		0	-		0	-	11	185	3,3
Bermudas		0	-		0	-		0	-		0	-
<b>Total de los 35 países o territorios</b>	<b>316</b>	<b>14 270</b>	<b>100,0</b>	<b>1 059</b>	<b>11 673</b>	<b>100,0</b>	<b>104</b>	<b>6 309</b>	<b>100,0</b>	<b>380</b>	<b>5 561</b>	<b>100,0</b>
<b>Porcentaje de la flota de los 35 países o territorios</b>	<b>0,9</b>	<b>1,4</b>		<b>3,1</b>	<b>1,1</b>		<b>0,3</b>	<b>0,6</b>		<b>1,1</b>	<b>0,5</b>	

Cuadro 15 (continuación)

Total de los diez principales registros internacionales y de libre matrícula					Total de la flota bajo control nacional, miles de TPM	Diez principales registros como porcentaje de la flota total bajo control nacional	País o territorio de propiedad
Número de buques	Porcentaje de buques	Miles de TPM	Porcentaje de TPM	Tamaño medio de los buques			
2 555	19,0	143 646	24,5	56 221	173 285	82,9	Japón
2 168	16,1	110 239	18,8	50 848	169 427	65,1	Grecia
2 524	18,7	79 751	13,6	31 597	104 954	76,0	Alemania
712	5,3	29 349	5,0	41 221	92 799	31,6	China
713	5,3	23 618	4,0	33 124	50 216	47,0	Noruega
372	2,8	24 248	4,1	65 183	46 623	52,0	República de Corea
652	4,8	23 684	4,0	36 325	39 966	59,3	Estados Unidos
233	1,7	9 930	1,7	42 617	33 724	29,4	Hong Kong (China)
250	1,9	3 825	0,7	15 301	31 596	12,1	Dinamarca
345	2,6	13 835	2,4	40 101	30 917	44,7	Reino Unido
429	3,2	20 220	3,4	47 132	29 804	67,8	Provincia china de Taiwán
172	1,3	8 622	1,5	50 126	28 230	30,5	Singapur
170	1,3	5 692	1,0	33 482	19 750	28,8	Italia
269	2,0	11 105	1,9	41 284	18 288	60,7	Federación de Rusia
41	0,3	1 803	0,3	43 977	17 213	10,5	India
105	0,8	9 759	1,7	92 942	17 171	56,8	Canadá
387	2,9	7 618	1,3	19 685	15 451	49,3	Turquía
58	0,4	12 823	2,2	221 087	14 911	86,0	Arabia Saudita
106	0,8	12 368	2,1	116 676	14 561	84,9	Irán (República Islámica del)
49	0,4	1 208	0,2	24 659	13 447	9,0	Bélgica
39	0,3	453	0,1	11 608	11 559	3,9	Malasia
209	1,6	6 718	1,1	32 142	9 033	74,4	Emiratos Árabes Unidos
155	1,2	2 996	0,5	19 330	8 405	35,7	Países Bajos
296	2,2	7 748	1,3	26 175	8 359	92,7	Chipre
59	0,4	2 267	0,4	38 421	7 438	30,5	Suecia
30	0,2	814	0,1	27 133	7 022	11,6	Indonesia
64	0,5	1 073	0,2	16 767	6 565	16,3	Francia
12	0,1	724	0,1	60 316	6 449	11,2	Kuwait
39	0,3	1 330	0,2	34 102	5 568	23,9	Viet Nam
13	0,1	2 209	0,4	169 923	4 711	46,9	Brasil
75	0,6	1 805	0,3	24 069	4 448	40,6	España
16	0,1	195	0,0	12 158	4 127	4,7	Tailandia
88	0,7	2 260	0,4	25 677	3 829	59,0	Suiza
35	0,3	969	0,2	27 693	3 297	29,4	Croacia
22	0,2	1 948	0,3	88 557	3 228	60,4	Bermudas
13 462	100,0	586 850	100,0	43 593	1 056 368	55,6	Total de los 35 países o territorios
39,8		55,6					Porcentaje de la flota de los 35 países o territorios

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Lloyd's Register – Fairplay*.

<sup>a</sup> Buques de 1.000 TB o más.

Las razones por las que los países escogen un pabellón extranjero varían según los países, los tipos de buques y sus características. La investigación empírica indica que entre los buques

de más edad hay más con pabellón nacional que con pabellón extranjero<sup>8</sup>. Otro factor determinante en la opción del propietario de un buque es el hecho de que éste se utilice para operaciones internacionales,

como suele ocurrir con la mayoría de los buques de carga y los de mayor tamaño, a diferencia de los buques de transporte de pasajeros y los más pequeños. Además cuando el buque es construido en el país de propiedad, ello aumenta las probabilidades de que permanezca bajo el propio pabellón nacional. Los propietarios de países de ingreso alto tienden a elegir un pabellón extranjero en mayor medida que los de países con un PIB per cápita más bajo o con un nivel bajo de los indicadores de desarrollo humano, como la tasa de alfabetización o la esperanza de vida. Esos indicadores guardan correlación con sueldos altos, y la utilización de un pabellón extranjero a menudo permite el empleo de marineros de países en desarrollo por sueldos más bajos.

## D. CONSTRUCCIÓN NAVAL, DESGUACE Y MERCADO DE SEGUNDA MANO

### 1. Entregas de buques nuevos

A pesar de la crisis económica mundial, los astilleros siguieron entregando nuevos buques durante todo 2008. Aunque dejaron prácticamente de recibirse nuevos pedidos de la mayor parte de los tipos de buques, siguieron construyéndose buques atendiendo a los pedidos anteriores a la crisis, especialmente en el subsector de los graneleros. De hecho, las actividades de construcción naval alcanzaron el nivel más alto de su historia en toneladas de peso muerto, con entregas totales de 82,3 millones de TPM (véanse el cuadro 16 y el gráfico 15), lo que supuso un nuevo incremento respecto del récord histórico de 81,9 millones de TPM alcanzado el año anterior. Durante 2008 se entregaron 2.999 buques comerciales de transporte de carga de 100 TB o más, lo que también constituyó un máximo histórico, y un incremento del 7,8% respecto de 2007.

Desglosando las entregas por tonelaje y tipos de buques, el 41% del tonelaje entregado en 2008

correspondió a petroleros de 10.000 TPM o más, el 35% a graneleros de 10.000 TPM o más, y el 24% restante a otros buques, categoría que abarcaba todos los tipos de buques comerciales de 100 TB o más. Por número de buques, el 74% de los buques entregados en 2007 correspondió a la categoría de "otros buques", frente al 15% de grandes petroleros y al 12% de grandes graneleros. En 2008 las entregas de petroleros alcanzaron un nivel sin precedentes tanto por número de buques (437 unidades de 10.000 TPM o más) como por tonelaje (33,7 millones de TPM). En

2007 se entregaron 355 graneleros, con un tonelaje total de 28,9 millones de TPM. El número de entregas de buques de otros tipos, principalmente buques para el transporte de automóviles, portacontenedores, buques tanque para el transporte de GNL y cargueros, llegó en 2008 a 2.207 unidades, con un tonelaje total de 19,7 millones de TPM.

### 2. Desguace de buques

Aunque la crisis económica causó una fuerte caída de la demanda de acero, y por ende también una baja de los precios de los buques viejos, se registró un pronunciado aumento de las ventas para desguace. Tal era el excedente de capacidad que los propietarios de buques estaban dispuestos a vender sus buques más viejos aunque fuera a precios muy bajos.

Durante los tres últimos meses de 2008 salieron del mercado para ser desguazados 181 buques; el total acumulativo de los desguaces supondrá el reciclaje de más de 1,7 millones de toneladas de metal. Durante ese período, los astilleros de desguace más activos fueron los de la India, con 80 buques (44%), seguidos de los de Bangladesh (70 buques y 39%), China (20 buques y 11%) y el Pakistán (11 buques y 6%). Los astilleros de desguace de Bangladesh prefieren comprar buques de gran tonelaje, por lo que ese país ocupó en 2008 el primer lugar en desguaces por volumen, con 810.000 t de metal recicladas, frente a las 570.000 t de la India<sup>9</sup>.

---

**Aunque dejaron prácticamente de recibirse nuevos pedidos de la mayor parte de los tipos de buques, siguieron construyéndose buques atendiendo a los pedidos anteriores a la crisis...**

---

Cuadro 16

Entregas de nuevos buques, años indicados<sup>a</sup>

Año	Petroleros <sup>b</sup>			Graneleros <sup>b</sup>			Otros buques <sup>c</sup>			Total		
	Número de buques	Millones de TPM	Tamaño medio de los buques	Número de buques	Millones de TPM	Tamaño medio de los buques	Número de buques	Millones de TPM	Tamaño medio de los buques	Número de buques	Millones de TPM	Tamaño medio de los buques
1980	99	7,0	70 707	135	4,7	34 815	552	4,4	7 971	786	18,0	22 901
	<i>13</i>	<i>39</i>		<i>17</i>	<i>26</i>		<i>70</i>	<i>24</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
1985	72	3,9	54 167	339	14,7	43 363	539	5,7	10 575	950	25,0	26 316
	<i>8</i>	<i>16</i>		<i>36</i>	<i>59</i>		<i>57</i>	<i>23</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
1990	81	8,7	107 407	119	9,6	80 672	523	4,0	7 648	723	23,0	31 812
	<i>11</i>	<i>38</i>		<i>16</i>	<i>42</i>		<i>72</i>	<i>17</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
1997	69	7,5	108 696	299	18,8	62 876	699	10,5	15 021	1 067	36,8	34 489
	<i>6</i>	<i>20</i>		<i>28</i>	<i>51</i>		<i>66</i>	<i>29</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
1998	120	12,6	105 000	217	11,6	53 456	704	11,1	15 767	1 041	35,3	33 910
	<i>12</i>	<i>36</i>		<i>21</i>	<i>33</i>		<i>68</i>	<i>31</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
1999	161	19,1	118 634	195	13,0	66 667	589	8,8	14 941	945	40,5	42 857
	<i>17</i>	<i>47</i>		<i>21</i>	<i>32</i>		<i>62</i>	<i>22</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
2000	154	20,8	135 065	188	13,1	69 681	1 202	10,5	8 735	1 544	44,4	28 756
	<i>10</i>	<i>47</i>		<i>12</i>	<i>30</i>		<i>78</i>	<i>24</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
2001	112	14,4	128 571	310	21,0	67 742	1 048	9,8	9 351	1 470	45,2	30 748
	<i>8</i>	<i>32</i>		<i>21</i>	<i>46</i>		<i>71</i>	<i>22</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
2002	182	23,4	128 571	226	14,1	62 389	1 131	11,5	10 168	1 539	49,0	31 839
	<i>12</i>	<i>48</i>		<i>15</i>	<i>29</i>		<i>73</i>	<i>23</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
2003	281	29,4	104 626	161	11,2	69 565	1 265	8,6	6 798	1 707	49,2	28 822
	<i>16</i>	<i>60</i>		<i>9</i>	<i>23</i>		<i>74</i>	<i>17</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
2004	294	27,0	91 837	266	19,8	74 436	1 262	7,9	6 260	1 822	49,4	27 113
	<i>16</i>	<i>55</i>		<i>15</i>	<i>40</i>		<i>69</i>	<i>16</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
2005	315	29,0	92 063	308	23,2	75 325	1 341	16,8	12 528	1 964	70,5	35 896
	<i>16</i>	<i>41</i>		<i>16</i>	<i>33</i>		<i>68</i>	<i>24</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
2006	329	24,7	74 948	307	25,1	81 759	1 762	21,3	12 110	2 398	71,1	29 648
	<i>14</i>	<i>35</i>		<i>13</i>	<i>35</i>		<i>73</i>	<i>30</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
2007	372	29,6	79 570	312	24,5	78 526	2 098	27,8	13 231	2 782	81,9	29 424
	<i>13</i>	<i>36</i>		<i>11</i>	<i>30</i>		<i>75</i>	<i>34</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
2008 <sup>d</sup>	437	33,7	77 117	355	28,9	81 408	2 207	19,7	8 930	2 999	82,3	27 445
	<i>15</i>	<i>41</i>		<i>12</i>	<i>35</i>		<i>74</i>	<i>24</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Fearnleys Review*, varios números, y de *Lloyd's Register – Fairplay*.

<sup>a</sup> Se indica en cursiva la parte porcentual correspondiente a cada tipo de buque.

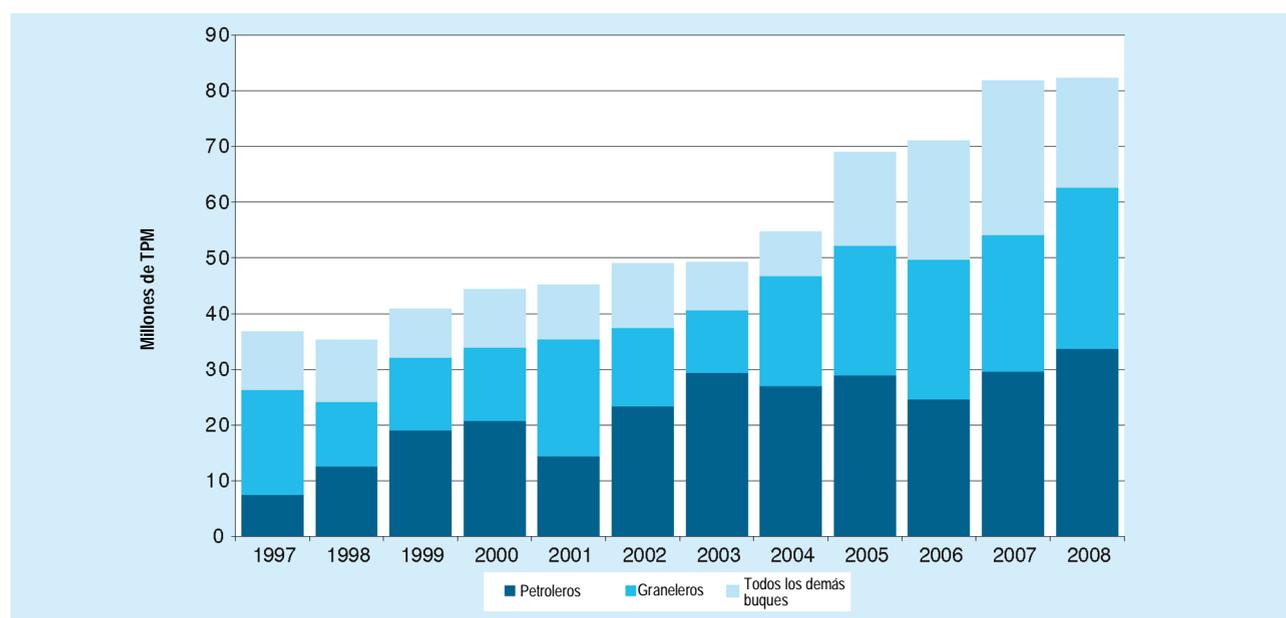
<sup>b</sup> Buques de más de 10.000 TPM.

<sup>c</sup> Buques de carga de navegación marítima de más de 100 TB.

<sup>d</sup> Datos provisionales.

Gráfico 15

## Entregas de nuevos buques, 1997 a 2008



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Fearnleys Review*, varios números, y de *Lloyd's Register – Fairplay*. Véanse asimismo las notas al cuadro 16.

Durante los primeros cuatro meses de 2009 se comunicó la venta para desguace de 339 buques, frente a un total de 487 durante todo 2008. En tonelaje en peso muerto, en los cuatro meses transcurridos hasta abril de 2009 se desguazó más tonelaje que en cualquiera de los tres años comprendidos entre 2005 y 2007. El total desguazado en el período comprendido entre enero y abril de 2009 fue de alrededor de 2,9 millones de toneladas de desplazamiento en lastre, lo que, a un precio medio de 250 dólares por tonelada de desplazamiento en lastre, supone un valor agregado

de cerca de 750 millones de dólares<sup>10</sup>. En octubre de 2009 se preveía que a lo largo de ese año se desguazarían 1.200 buques<sup>11</sup>.

En lo que se refiere a los buques de 10.000 TPM o más, en 2008 se registró un pronunciado aumento de los desguaces de graneleros (3,1 millones de TPM, el nivel más elevado desde 2003). También se incrementaron los desguaces de grandes petroleros, de 2,2 millones de TPM en 2007 a 3,6 millones de TPM en 2008 (cuadro 17).

Cuadro 17

**Ventas para el desguace comunicadas, por tipos de buques, 2000 a 2008**  
(En millones de TPM y partes porcentuales)

Año	Millones de TPM					Total como porcentaje de la flota mundial	Partes porcentuales				
	Petroleros <sup>a</sup>	Cargueros mixtos <sup>a</sup>	Graneleros <sup>a</sup>	Otros buques	Total		Petroleros <sup>a</sup>	Cargueros mixtos <sup>a</sup>	Graneleros <sup>a</sup>	Otros buques	Total
2000	13,5	1,0	4,6	3,1	22,2	2,7	60,9	4,3	20,8	14,0	100,0
2001	15,7	0,8	8,1	3,2	27,8	3,4	56,5	2,7	29,1	11,7	100,0
2002	18,1	1,6	5,9	4,9	30,5	3,6	59,3	5,2	19,3	16,1	100,0
2003	18,4	0,5	3,3	3,4	25,6	3,0	71,9	2,0	12,9	13,3	100,0
2004	7,8	0,5	0,5	1,8	10,6	1,2	73,6	4,7	4,7	17,0	100,0
2005	4,5	-	0,9	0,9	6,3	0,7	71,4	-	14,3	14,3	100,0
2006	2,7	0,2	1,3	1,8	6,0	0,6	45,0	3,3	21,7	30,0	100,0
2007	2,2	-	0,1	1,9	4,0	0,4	50,0	-	2,5	47,5	100,0
2008	3,6	-	3,1	1,3	8,0	0,7	45,0	-	38,8	16,3	100,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Fearnleys Review*, varios números, y de *Lloyd's Register – Fairplay*.

<sup>a</sup> Buques de más de 10.000 TPM.

A medida que va envejeciendo la flota mundial y los nuevos buques se construyen para durar más, aumenta también a largo plazo la media de edad de los buques desguazados. Entre 1998 y 2008 la media de edad de los petroleros desguazados aumentó de 28,2 a 31,1 años, la de los graneleros de 25,1 a 30,6 años, la de los portacontenedores de 25,5 a 29,1 años, y la de los cargueros de 26,7 a 33,6 años (véase el cuadro 18). En tiempos de recesión económica, sin embargo, tienden a adelantarse los desguaces, por lo que la edad media de los portacontenedores y cargueros desguazados disminuyó ligeramente entre 2007 y 2008.

Cuadro 18

**Edad media de los buques desguazados, por tipos de buques, 1998 a 2008<sup>a</sup>**

Año	Petroleros	Graneleros	Portacontenedores	Cargueros
1998	28,2	25,2	25,5	26,7
1999	26,2	25,0	24,8	26,7
2000	26,9	25,9	25,7	27,3
2001	28,0	26,7	26,9	27,4
2002	28,3	26,6	26,0	28,2
2003	29,3	26,5	25,5	29,3
2004	29,5	27,3	30,5	32,9
2005	31,5	28,1	30,6	31,9
2006	30,0	28,9	28,1	32,3
2007	31,4	29,1	29,6	34,9
2008	31,1	30,6	29,1	33,6

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Shipping Statistics and Market Review*, del Institute of Shipping Economics and Logistics, vol. 52, N° 1/2-2008, cuadro 2.2.

<sup>a</sup> Buques de 300 TB o más.

### 3. Pedidos de buques

A la muy elevada demanda de capacidad registrada hasta mediados de 2008, en particular para el transporte de algunos productos básicos, como mineral de hierro, cereales y carbón, el sector del transporte marítimo respondió encargando la construcción de nuevos buques. El tonelaje total encargado siguió creciendo hasta septiembre de 2008, y más de la mitad del volumen de los pedidos se concentró en el subsector de los graneleros. Desde finales de 2008, sin embargo, se interrumpieron casi totalmente los pedidos, en particular los de buques portacontenedores.

A 31 de marzo de 2009, el tonelaje encargado comprendía 289,8 millones de TPM de graneleros (52,5% del total mundial encargado), 130,8

millones de TPM de petroleros (23,7%), 13,4 millones de TPM de cargueros (2,4%), 65,6 millones de TPM de buques portacontenedores (11,9%), y 48,1 millones de TPM de buques de otros tipos (8,7%). En conjunto, los pedidos ascendían a 10.992 buques, con una capacidad total de 551,7 millones de TPM (véase el cuadro 19). En el gráfico 16 se muestra la evolución de las entregas de los principales tipos de buques en los últimos ocho años.

Entre mediados de 2007 y finales de 2008 se alcanzaron los niveles máximos de demanda de todos los tipos de buques. Por número de buques, los primeros en alcanzar el punto máximo fueron los portacontenedores (a finales de 2007), seguidos por otros buques (en el primer trimestre de 2008), los petroleros (en el tercer trimestre de 2008), y, por último, los graneleros y cargueros (a finales de 2008). Entre diciembre de 2008 y marzo de 2009 se redujo la cartera de pedidos de todos los tipos de buques. El tonelaje total encargado ascendía en marzo de 2009 a 551,7 millones de TPM, cantidad superior en un 5,5% a la de un año antes, pero inferior en un 6,1% al nivel máximo de 587,8 millones de TPM registrado en septiembre de 2008.

### 4. Precios de los buques nuevos y de segunda mano

Los precios de los buques nuevos de todos los tipos se desplomaron durante el primer trimestre de 2009. La comparación de las cifras de final de año revela que los precios de los graneleros, buques tanque para el transporte de GPL y portacontenedores alcanzaron su punto máximo en 2007, mientras que los de la mayoría de los petroleros y cargueros lo hicieron en 2008. La diferencia mayor entre los precios máximos y los registrados en abril de 2009 correspondieron a los graneleros y portacontenedores, mientras que los precios de los buques tanque para el transporte de GNL y GPL se mantuvieron más estables (cuadro 20). Los precios de los buques tanque para el transporte de GNL ya registraron un descenso en años anteriores como consecuencia de un exceso de capacidad, pues la demanda creció más lentamente de lo previsto al retrasarse la puesta en explotación de varios nuevos yacimientos de gas.

Cuadro 19

Pedidos mundiales de buques, 2000 a 2009<sup>a</sup>

Principio de mes	Petroleros			Graneleros			Cargueros		
	Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques en TPM	Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques en TPM	Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques en TPM
Diciembre de 2000	40 328	284	142 001	31 208	486	64 214	3 966	446	8 892
Marzo de 2001	44 361	319	139 061	27 221	439	62 007	3 963	441	8 986
Junio de 2001	45 123	339	133 105	26 103	400	65 258	4 154	419	9 914
Septiembre de 2001	48 386	381	126 998	21 944	337	65 115	3 967	393	10 094
Diciembre de 2001	51 894	399	130 060	22 184	353	62 845	3 826	372	10 286
Marzo de 2002	47 836	404	118 405	19 027	300	63 425	3 758	357	10 525
Junio de 2002	49 564	425	116 622	18 132	283	64 069	3 932	353	11 139
Septiembre de 2002	47 774	431	110 845	18 869	283	66 676	3 979	369	10 782
Diciembre de 2002	47 591	488	97 523	28 641	391	73 251	2 832	257	11 018
Marzo de 2003	50 284	515	97 639	32 019	441	72 605	2 958	263	11 249
Junio de 2003	55 771	540	103 279	33 408	455	73 425	2 592	250	10 368
Septiembre de 2003	57 856	580	99 752	41 499	575	72 172	2 841	269	10 562
Diciembre de 2003	61 123	631	96 867	46 732	640	73 019	3 068	295	10 400
Marzo de 2004	62 096	615	100 969	48 761	671	72 670	3 021	312	9 683
Junio de 2004	66 652	649	102 699	50 545	696	72 623	2 838	317	8 954
Septiembre de 2004	66 969	661	101 314	52 768	703	75 061	2 921	323	9 043
Diciembre de 2004	71 563	701	102 087	62 051	796	77 953	3 306	370	8 935
Marzo de 2005	68 667	679	101 129	63 404	792	80 055	3 312	388	8 536
Junio de 2005	70 520	686	102 799	65 326	801	81 556	4 079	456	8 945
Septiembre de 2005	68 741	693	99 193	63 495	788	80 578	4 777	521	9 170
Diciembre de 2005	70 847	724	97 855	66 614	805	82 750	5 088	584	8 712
Marzo de 2006	83 385	791	105 417	63 829	784	81 415	5 798	634	9 145
Junio de 2006	93 277	887	105 160	69 055	859	80 390	7 370	683	10 791
Septiembre de 2006	106 912	987	108 321	73 226	898	81 543	7 602	715	10 632
Diciembre de 2006	118 008	1 078	109 470	79 364	988	80 328	8 004	737	10 860
Marzo de 2007	120 819	1 113	108 553	100 256	1 204	83 269	9 561	843	11 342
Junio de 2007	122 429	1 107	110 595	143 795	1 657	86 781	10 782	885	12 184
Septiembre de 2007	124 758	1 149	108 580	183 574	2 137	85 903	12 042	956	12 597
Diciembre de 2007	124 845	1 134	110 093	221 808	2 573	86 206	13 360	1 035	12 908
Marzo de 2008	128 128	1 139	112 492	243 600	2 804	86 876	15 097	1 195	12 633
Junio de 2008	142 333	1 202	118 413	262 452	3 009	87 222	15 911	1 255	12 678
Septiembre de 2008	151 423	1 245	121 625	288 959	3 316	87 141	16 787	1 332	12 603
Diciembre de 2008	140 504	1 154	121 754	292 837	3 347	87 492	17 849	1 374	12 991
Marzo de 2009	130 777	1 088	120 200	289 763	3 303	87 727	17 439	1 363	12 795
Porcentaje del total, marzo de 2009	23,7	9,9		52,5	30,0		3,2	12,4	

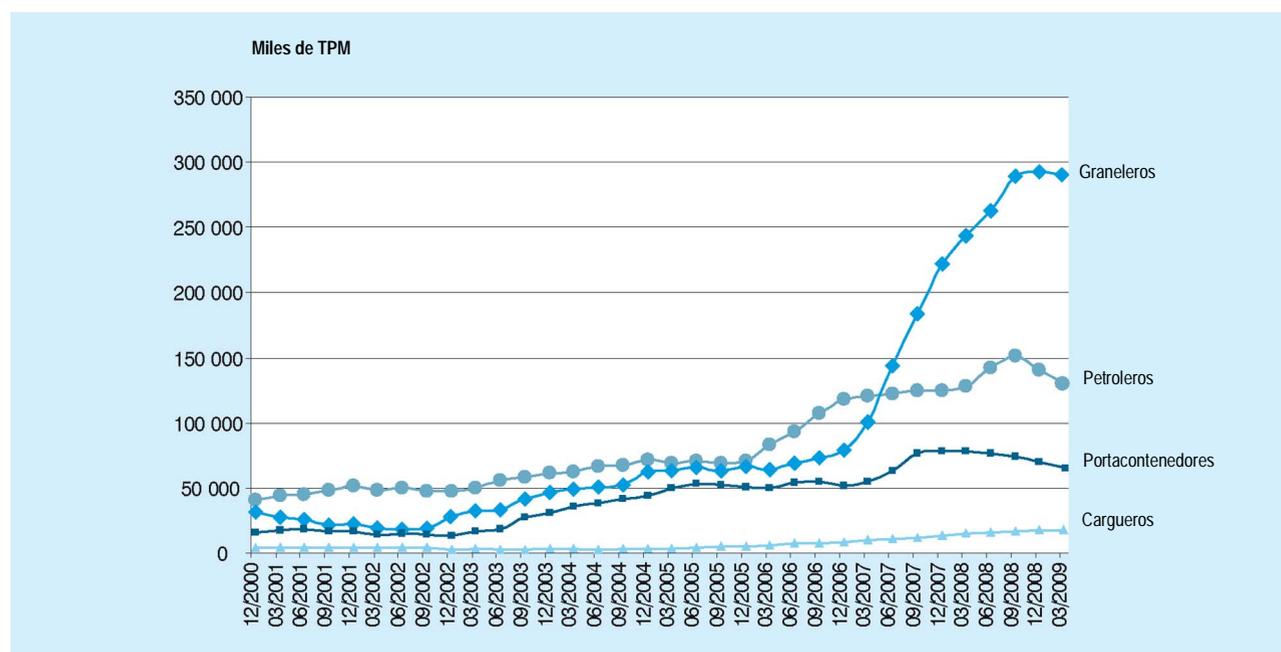
Cuadro 19 (continuación)

Portacontenedores			Otros buques			Total			Principio de mes
Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques en TPM	Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques en TPM	Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques en TPM	
16 140	394	40 964	8 870	1 087	8 160	100 513	2 697	37 268	Diciembre de 2000
17 350	435	39 884	10 154	1 132	8 970	103 048	2 766	37 255	Marzo de 2001
18 393	441	41 708	11 790	1 138	10 360	105 563	2 737	38 569	Junio de 2001
16 943	413	41 025	12 181	1 153	10 564	103 421	2 677	38 633	Septiembre de 2001
16 550	393	42 111	13 501	1 201	11 242	107 955	2 718	39 719	Diciembre de 2001
14 476	355	40 776	12 839	1 200	10 700	97 936	2 616	37 437	Marzo de 2002
14 793	362	40 865	15 415	1 324	11 643	101 836	2 747	37 072	Junio de 2002
14 509	338	42 927	15 342	1 292	11 875	100 473	2 713	37 034	Septiembre de 2002
13 000	296	43 919	16 174	1 386	11 669	108 238	2 818	38 409	Diciembre de 2002
16 281	326	49 943	16 199	1 365	11 868	117 742	2 910	40 461	Marzo de 2003
18 296	367	49 853	17 085	1 367	12 498	127 152	2 979	42 683	Junio de 2003
27 216	503	54 107	18 062	1 484	12 171	147 475	3 411	43 235	Septiembre de 2003
30 974	580	53 403	19 277	1 492	12 920	161 174	3 638	44 303	Diciembre de 2003
35 840	658	54 468	20 068	1 520	13 203	169 786	3 776	44 965	Marzo de 2004
38 566	724	53 268	22 833	1 682	13 575	181 434	4 068	44 600	Junio de 2004
41 172	808	50 956	24 368	1 714	14 217	188 198	4 209	44 713	Septiembre de 2004
43 904	880	49 891	27 361	1 898	14 416	208 185	4 645	44 819	Diciembre de 2004
49 624	1 006	49 328	27 328	1 940	14 087	212 335	4 805	44 190	Marzo de 2005
53 605	1 101	48 688	29 884	2 002	14 927	223 414	5 046	44 275	Junio de 2005
52 378	1 132	46 271	31 209	2 158	14 462	220 600	5 292	41 686	Septiembre de 2005
50 856	1 124	45 245	33 147	2 285	14 506	226 551	5 522	41 027	Diciembre de 2005
49 749	1 130	44 026	36 750	2 373	15 487	239 512	5 712	41 931	Marzo de 2006
53 876	1 185	45 465	39 768	2 522	15 768	263 347	6 136	42 918	Junio de 2006
54 676	1 199	45 601	42 322	2 714	15 594	284 738	6 513	43 718	Septiembre de 2006
51 717	1 143	45 247	45 612	2 962	15 399	302 706	6 908	43 820	Diciembre de 2006
55 144	1 229	44 869	49 245	3 327	14 802	335 025	7 716	43 420	Marzo de 2007
63 063	1 305	48 324	52 382	3 562	14 706	392 451	8 516	46 084	Junio de 2007
76 804	1 412	54 394	56 767	3 864	14 691	453 945	9 518	47 693	Septiembre de 2007
78 348	1 435	54 598	56 947	3 876	14 692	495 309	10 053	49 270	Diciembre de 2007
78 042	1 419	54 998	58 304	4 174	13 968	523 171	10 731	48 753	Marzo de 2008
76 388	1 352	56 500	57 574	4 302	13 383	554 657	11 120	49 879	Junio de 2008
74 090	1 322	56 044	56 563	4 442	12 734	587 823	11 657	50 427	Septiembre de 2008
69 593	1 209	57 563	52 088	4 256	12 239	572 871	11 340	50 518	Diciembre de 2008
65 610	1 121	58 528	48 131	4 117	11 691	551 720	10 992	50 193	Marzo de 2009
11,9	10,2		8,7	37,5		100,0	100,0		Porcentaje del total, marzo de 2009

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por *Lloyd's Register – Fairplay*.

<sup>a</sup> Buques de 100 TB o más.

Gráfico 16

Pedidos mundiales en tonelaje, 2000 a 2009<sup>a</sup>

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, basada en datos de *Lloyd's Register – Fairplay*.

<sup>a</sup> Buques de 100 TB o más.

Los buques nuevos más caros siguen siendo los construidos para el transporte de GNL, que en abril de 2009 costaban en promedio 325 millones de dólares, lo que equivale a 1.567 dólares por metro cúbico. Los precios por TPM dependen en gran medida del tamaño del buque, pues se dan importantes economías de escala. El precio por TPM de un petrolero de 300.000 TPM, que es de 433 dólares, representa sólo un 46% del precio por TPM de un petrolero de 45.000 TPM. En el caso de los graneleros, el precio por TPM de un buque de 170.000 TPM es de 424 dólares, lo que equivale a dos terceras partes del de un buque de 45.000 TPM, y constituye asimismo el precio por TPM más bajo de todos los tipos de buques incluidos en el cuadro. En el caso de los buques portacontenedores, es interesante señalar que el precio por TEU de los buques de mayor tamaño, de 12,500 TEU, no es más bajo que el de los buques menores, de 4.000 TEU. Puesto que los pedidos más recientes han sido de portacontenedores de mayor tamaño, que disputan el espacio en los astilleros a los grandes graneleros de carga líquida y seca, su precio por TEU se ha mantenido a un nivel relativamente más elevado.

Los precios de los buques de segunda mano fluctúan más que los de los buques de nueva construcción. Éstos tienen un precio mínimo más elevado, determinado por los costos de producción variables, mientras que el precio mínimo del tonelaje de segunda mano depende de los precios de la chatarra. De 2001 a 2007 los precios de los graneleros de cinco años se multiplicaron holgadamente, alcanzando niveles que eran en realidad considerablemente más altos que los de los buques nuevos correspondientes (véanse los cuadros 20 y 21). Durante la recesión económica, los precios de segunda mano han bajado todavía más que los de los buques nuevos. Al final de 2008, un granelero de 170.000 TPM de cinco años era un 47% más barato que un buque nuevo de las mismas características, y un petrolero de 300.000 TPM de cinco años costaba un 27% menos que uno nuevo. Entre finales de 2007 y finales de 2008, los precios de segunda mano de los petroleros disminuyeron entre un 15% y un 20%, y los de los graneleros entre un 67% y un 71%.

Cuadro 20

**Precios representativos de los buques nuevos, años indicados**  
(En millones de dólares, cifras de final de año)

Tipo y tamaño del buque <sup>a</sup>	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	Abril de 2009	Variación porcentual, 2008/2007	Variación porcentual, abril de 2009/diciembre de 2008
Graneleros de 45.000 TPM	11	24	25	20	28	31	39	36	29	-7,7	-19,4
Graneleros de 72.000 TPM	14	32	29	23	35	40	54	42	37	-22,2	-11,9
Graneleros de 170.000 TPM	27	45	40	40	59	70	97	89	72	-8,2	-19,1
Petroleros de 45.000 TPM	18	29	34	29	43	47	52	48	42	-7,7	-12,5
Petroleros de 110.000 TPM	22	42	43	41	58	81	72	76	65	5,6	-14,5
Petroleros de 300.000 TPM	47	90	85	76	120	130	145	151	130	4,1	-13,9
Buques para el transporte de GNL de 150.000 m <sup>3</sup>	200	225	245	165	205	220	220	245	235	11,4	-4,1
Buques para el transporte de GNL de 78.000 m <sup>3</sup>	44	78	68	60	89	92	93	90	85	-3,2	-5,6
Cargueros de 20.000 TPM	12	24	21	19	18	24	25	40	30	60,0	-25,0
Portacontenedores puros de 2.500 TEU	26	52	50	35	42	46	66	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Portacontenedores puros de 4.000 TEU	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	130	70	48	-46,2	-31,4
Portacontenedores puros de 8.000 TEU	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	160	130	110	-18,8	-15,4
Portacontenedores puros de 12.500 TEU	n.d.	165	150	n.d.	-9,1						

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Lloyd's Shipping Economist*, varios números.

<sup>a</sup> Los tamaños de los buques corresponden a los años 2005 a 2009 y no coinciden exactamente en el caso de los primeros años.

Cuadro 21

**Precios de los buques de segunda mano de cinco años de antigüedad, 2000 a 2008**  
(En millones de dólares, cifras de fin de año)

Tipo y tamaño del buque	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Variación porcentual, 2008/2007
Petroleros de 40.000 TPM	27,00	25,50	24,00	28,00	40,00	45,00	47,50	50,00	42,50	-15,0
Petroleros de 95.000TPM	39,00	33,00	30,00	38,00	57,00	59,50	66,00	68,00	57,40	-15,6
Petroleros de 150.000 TPM	50,00	43,00	42,00	48,00	74,00	76,00	85,00	95,00	76,00	-20,0
Petroleros de 300.000 TPM	71,00	60,00	53,00	75,00	107,00	108,00	121,00	130,00	110,00	-15,4
Graneleros de 52.000 TPM	15,00	12,00	15,00	20,50	30,00	26,50	40,50	75,50	25,00	-66,9
Graneleros de 70.000 TPM	16,00	13,50	17,00	28,00	41,00	30,00	46,00	91,50	27,00	-70,5
Graneleros de 170.000 TPM	25,00	25,00	29,00	46,00	65,00	58,00	81,00	152,00	47,00	-69,1

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Fearnleys Review*, varios números.

## 5. Adaptación a la crisis económica

La contracción de la demanda de servicios de transporte marítimo perjudicará gravemente a varias economías en desarrollo y economías en transición. Los países con un sector de construcción naval importante, como la República de Corea, China y Viet Nam, se verán duramente afectados por las cancelaciones de pedidos ya recibidos y la escasez

de nuevos pedidos. Las más perjudicadas serán probablemente las economías que controlan asimismo grandes flotas. Las cinco principales economías propietarias de flotas son China, Hong Kong (China), la Provincia china de Taiwán, la República de Corea, y Singapur (véase también el cuadro 12). Si se cuenta el tonelaje de buques portacontenedores, graneleros y petroleros, esas tres economías controlan alrededor del 17% de la flota

mercante mundial. La República de Corea, en particular, con su gran flota de graneleros de carga seca, portacontenedores y petroleros y sus volúmenes sustanciales de tráfico de contenedores y construcción naval, será probablemente uno de los países más gravemente afectados por la crisis económica<sup>12</sup>.

La oferta de capacidad de los servicios de transporte marítimo no puede adaptarse sino lentamente a los cambios de la demanda. Entre la realización del pedido de un nuevo buque y su entrega pueden pasar dos o tres años. Mientras la demanda se mantiene a un nivel elevado, los propietarios tienden a encargar nuevos buques, aunque se prevenga con tiempo de que, aun en el caso de que siga creciendo la demanda, el rápido aumento del tonelaje conducirá inevitablemente a un excedente de capacidad. Aunque no hubiera estallado la actual crisis económica, el tonelaje que se incorporó al mercado en 2007 y 2008, sumado al que debían entregar en 2009 y 2010 los astilleros de todo el mundo, habría conducido a un exceso de oferta y a la consiguiente baja de los precios de los buques.

En el caso de los buques portacontenedores, por ejemplo, se prevé que la entrega de los pedidos anteriores provocará un crecimiento anual de la flota del 9,3% en los próximos cinco años. La mayor parte de ese aumento corresponderá a buques de más de 8.000 TEU; si se confirman todos los pedidos (véase también el análisis sobre la adaptación a la crisis económica), la flota de buques de ese tamaño aumentará en no menos de un 25% anual hasta finales de 2013<sup>13</sup>. Por consiguiente, a pesar de la caída de la demanda se prevé que en los próximos cinco años las entregas igualen o superen su máximo histórico de 2008; la capacidad en TEU de los nuevos buques portacontenedores que se han de entregar en los próximos cinco años equivale a alrededor del 75% de la flota actual. La tasa de utilización de la flota de buques tanque para el transporte de GNL se estima en un 60% o 65%, pues muchos buques se entregaron antes de que se iniciaran los proyectos para los que se habían encargado; se cree que el exceso de oferta se reducirá durante los próximos años, hasta 2012, a medida que se inicien los proyectos de producción de gas licuado<sup>14</sup>. La actual cartera de pedidos de buques graneleros de carga seca equivale al 70% de la flota existente<sup>15</sup>. Las tarifas de los fletes (véase el capítulo 4) y los precios de los buques (véanse los cuadros 20 y 21) reaccionan inmediatamente a toda modificación del equilibrio entre oferta y demanda.

En cambio, la reacción de la oferta de capacidad es mucho más lenta. Habida cuenta de que la capacidad de transporte marítimo sigue aumentando porque los astilleros de todo el mundo continúan entregando nuevos buques, el sector dispone de cinco años para ajustar la oferta a la disminución de la demanda. Para ello, puede, ante todo, dejar de hacer nuevos pedidos. En segundo lugar, pueden enviarse buques al desguace. En tercer lugar, pueden cancelarse pedidos ya efectuados. En cuarto lugar, puede disponerse la navegación lenta de los buques, reduciendo así la capacidad efectiva de la flota existente. Y, por último, puede retirarse temporalmente del servicio una parte del tonelaje existente.

#### *Suspensión de nuevos pedidos*

Han dejado de recibirse casi por completo pedidos de nuevos buques. En marzo de 2009 sólo hubo 13 nuevos pedidos de buques de más de 1.000 TB, lo que representa una nueva reducción respecto de la ya exigua cifra de 37 nuevos contratos registrada en enero de 2009. El promedio anualizado se estimaba en 252 contratos, lo que supone una disminución del 96% respecto del nivel máximo de nuevos pedidos registrado en julio de 2007. La cartera mundial total de pedidos no contenía a 7 de abril de 2009 sino 10.341 buques de más de 1.000 TB, 177 menos que el mes anterior, pues prácticamente habían dejado de recibirse nuevos pedidos<sup>16</sup>. Por tipos de buques, en marzo de 2009 el número de nuevos pedidos de graneleros fue el más bajo desde 2000, y el de cargueros el más bajo desde los años sesenta. No ha habido nuevos pedidos de buques para el transporte de vehículos desde febrero de 2009, de buques para el transporte de GNL desde diciembre de 2008, de buques ro-ro desde noviembre de 2008, y de buques portacontenedores desde octubre de 2008. En marzo de 2009 se registró un nuevo pedido de petrolero para el transporte de crudos<sup>17</sup>.

El examen de las actividades de construcción naval en países en desarrollo revela que en la primera mitad de 2009 apenas si se recibieron nuevos pedidos de buques en la República de Corea. En particular, Hyundai Heavy Industries, la mayor empresa de construcción naval del mundo, no recibió ningún pedido, y Samsung Heavy Industries sólo uno, de un buque tanque para el transporte de GNL. En China el nivel de los pedidos del sector fue inferior en un 96% al del mismo período de 2008<sup>18</sup>.

### Desguaces

Según algunos analistas, el desguace de buques será una de las pocas actividades relacionadas con el transporte marítimo que podrían verse beneficiadas por la crisis económica: "El sector del reciclaje de buques está registrando actualmente el mayor crecimiento de su historia, al caer pronunciadamente los fletes de muchos tipos de buques como consecuencia de la crisis financiera. Se prevé que este año se triplicarán los desguaces, y hay más de un millar de buques destinados a ser desguazados, por lo que se teme ahora que los astilleros existentes no puedan absorber esa carga de trabajo"<sup>19</sup>. Sin embargo, los desguaces no bastarán para compensar la contracción de la demanda ni la incorporación al mercado de los nuevos buques que están saliendo todavía de los astilleros de todo el mundo. Los precios de la chatarra son actualmente muy bajos, y muchos propietarios prefieren retirar temporalmente sus buques del mercado en espera de tiempos mejores. En los cinco primeros meses de 2009 los buques desguazados no representaron sino un 1,2% de la flota mundial, proporción que está todavía por debajo de los niveles registrados en el período 1999-2003<sup>20</sup>.

### Cancelación y reestructuración de pedidos

Desde el comienzo de la crisis económica se han cancelado numerosos pedidos en astilleros de todo el mundo. La prensa especializada informa de que "hay una gran escasez de nuevos pedidos (...) y los constructores tienen que dedicar más tiempo a la renegociación de los contratos existentes que a la concertación de nuevos pedidos"<sup>21</sup>. En el mercado de construcción de buques portacontenedores, las actividades se centran "principalmente en la reestructuración de la actual cartera de pedidos, pues las posibles cancelaciones y renegociaciones de los contratos han adquirido creciente importancia, y los astilleros todavía no han examinado cabalmente la cuestión de los precios. (...) Desde comienzos de año se observa un cambio de actitud de los constructores, que se están volviendo más receptivos a los problemas de los propietarios, pues empiezan a darse cuenta de que

con un enfoque más proactivo podría evitarse que se conviertan también en problemas para los astilleros"<sup>22</sup>.

Un ejemplo de renegociación de un contrato de construcción naval es el de un pedido de cuatro buques hecho por una compañía naviera europea en un astillero chino; la modificación del pedido reduce el contrato a tres buques y retrasa en alrededor de tres meses la entrega de dos de las unidades restantes. Una compañía con base en Atenas ha informado de un aplazamiento de seis meses de la entrega de 15 nuevos buques portacontenedores encargados en China y en la República de Corea. Una compañía canadiense ha confirmado la concertación de un acuerdo de opción para retrasar la entrega de 15 buques encargados. Se informa asimismo de que una empresa de

---

**... los desguaces no bastarán para compensar la contracción de la demanda ni la incorporación al mercado de los nuevos buques que están saliendo todavía de los astilleros de todo el mundo.**

---

transporte de carga seca de la República de Corea ha cancelado un pedido hecho en China para la construcción de 8 buques graneleros de 37.000 TPM<sup>23</sup>. En el cuadro 22 se describe en detalle la situación a mediados de 2009 en cuanto a la terminación de contratos. En total, entre enero de 2008 y mediados de 2009 se suprimieron 440 contratos de la actual cartera de pedidos, entre pedidos fallidos, cancelaciones de contratos, aplazamientos y rescisiones de común acuerdo.

Desde principios de 2008 ha habido 289 contratos fallidos, incluyendo en ese concepto los contratos firmados que no han llegado a hacerse efectivos y la retirada de pedidos hechos por compañías navieras a empresas de construcción naval controladas por los mismos intereses. Durante el mismo período hubo 56 pedidos cancelados legítimamente o anulados por impago. En un caso el astillero decidió continuar la construcción a pesar de la cancelación del contrato por la compañía naviera. También se rescindieron de común acuerdo entre el comprador y el astillero otros 95 contratos válidos, por lo general contratos para la entrega en un futuro lejano. En tales casos, los compradores suelen aceptar pagar algún tipo de indemnización al constructor. Entre los contratos rescindidos de común acuerdo hubo un caso en que el astillero decidió continuar con la construcción del buque.

Cuadro 22

**Contratos de construcción naval<sup>a</sup>**  
(En toneladas brutas compensadas y número de buques)<sup>b,c</sup>

Año de entrega	Contratos fallidos	Contratos efectivos				Deducción total	Cartera total de pedidos antes de las deducciones	Deducciones como porcentaje de la cartera de pedidos
		Cancelados		Rescindidos de común acuerdo				
		Mantenidos	Suprimidos	Mantenidos	Suprimidos			
<b>2009</b>	1 094 445	14 377	387 605	23 454	635 211	2 117 261	41 147 183	5,15
	(71)	(1)	(40)	(1)	(31)	(142)	(2 235)	6,35
<b>2010</b>	2 317 092	-	48 026	-	722 994	3 088 112	55 406 702	5,57
	(113)		(-7)		(34)	(154)	(2 628)	5,86
<b>2011</b>	2 079 747	-	48 026	-	362 348	2 490 121	42 452 134	5,87
	(91)		(7)		(21)	(119)	(1 827)	6,51
<b>2012</b>	313,336	-	18 621	-	144 359	476 316	14 085 154	3,38
	(14)		(2)		(8)	(24)	(554)	4,33
<b>2013</b>	-	-	-	-	23 615	23 615	2 572 057	0,92
					(1)	(1)	(105)	0,95
<b>2014</b>	-	-	-	-	-	-	464,153	0
	-	-	-	-	-	-	(15)	0
<b>Total</b>	5 804 620	14 377	502 278	23 454	1 888 527	8 195 425	156 127 383	5,25
	(289)	(1)	(56)	(1)	(95)	(440)	(7 364)	5,98

Fuente: Worldyards.com, disponible en <http://www.worldyards.com>, 16 de junio de 2009.

<sup>a</sup> Del 1º de enero de 2008 al 12 de junio de 2009.

<sup>b</sup> Las toneladas brutas compensadas son una medida de volumen de construcción naval. Las toneladas brutas se ajustan en función de los diferentes tipos y tamaños de buques. Véanse cálculos detallados en OCDE (2007), "Compensated gross ton (CGT) system", disponible en <http://www.oecd.org/dataoecd/59/49/37655301.pdf>.

<sup>c</sup> El número de barcos se indica entre paréntesis.

Mientras los abogados de los propietarios tratan de encontrar cláusulas que les permitan cancelar los pedidos sin penalización, los de los constructores se esfuerzan por imponer el cumplimiento de las obligaciones de las compañías que han encargado la construcción de nuevos buques. A largo plazo existe un interés común en reducir la inestabilidad del ciclo de la construcción naval; ambas partes deben proponerse como primera opción el aplazamiento de los pedidos existentes. Hasta el momento, durante los 12 meses que abarcan hasta mediados de 2009, se retrasaron o aplazaron de mutuo acuerdo 279 pedidos, de los que 59 eran de petroleros (con un tonelaje total de 3,0 millones de TPM), 72 de graneleros de carga seca (9,5 millones de TPM), 94 de buques portacontenedores (422.000 TEU) y 54 de otros tipos de buques. Esos pedidos equivalían al 4,3% de la cartera total de pedidos<sup>24</sup>.

#### *Navegación lenta y otras formas de reducir la oferta efectiva*

La reducción de la velocidad de navegación de los buques presenta dos ventajas. En primer lugar, contribuye a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, y, en segundo lugar, absorbe parte del exceso de capacidad del sector. Se ha estimado que "los propietarios podrían absorber hasta un 10% a 15% del exceso de capacidad mediante la navegación lenta"<sup>25</sup>. Sin embargo, la navegación lenta tiene evidentes efectos secundarios negativos, ante todo en la velocidad del servicio, pero también en la maquinaria de a bordo y otros componentes, que están diseñados para velocidades mayores y sufren un mayor desgaste cuando no se utilizan en condiciones óptimas. Algunos tipos de buques, como los de transporte de vehículos y los buques tanque, pueden utilizarse para almacenamiento, pero se trata también de una

mera solución temporal al problema del exceso de capacidad.

### *Retirada del servicio*

En cuanto a la flota de contenedores inmovilizada, a finales de abril de 2009 había 506 buques inactivos. El tonelaje total en esa situación ascendía a 1,34 millones de TEU, o el 10,6% de la capacidad. Suelen ser las empresas propietarias que no explotan ellas mismas su flota las que se ven

obligadas a inmovilizar buques, pues, a diferencia de las que se dedican también a actividades de transporte marítimo, no pueden sacar ningún partido a sus buques cuando no encuentran fletadores<sup>26</sup>. El tonelaje de carga seca inactivo aumentó en un 73% de marzo de 2008 a marzo de 2009<sup>27</sup>.

En el siguiente capítulo se examina más detalladamente la evolución de la oferta y la demanda de la flota mundial.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos sobre la flota de portacontenedores existente tomados de *Containerisation International Online*, mayo de 2008 (datos de 2007), mayo de 2009 (datos de 2008) y octubre de 2009 (datos de 2009).
- <sup>2</sup> El promedio de edad calculado para enero de 2009 no es plenamente comparable con las cifras publicadas en ediciones anteriores de *El transporte marítimo*. Al disponer de información más detallada, la secretaría de la UNCTAD está actualmente en condiciones de publicar el promedio exacto, por TPM y por buques.
- <sup>3</sup> Los promedios de edad se calculan con arreglo a la información sobre buques de 1.000 TB o más únicamente. Para más información sobre las listas blancas y las listas negras de los regímenes de supervisión de los Estados del puerto, como los memorandos de entendimiento de París y de Tokio sobre supervisión por el Estado rector del puerto, véanse <http://www.parismou.org> y <http://www.tokyo-mou.org>.
- <sup>4</sup> La información del presente capítulo se basa en los datos disponibles sobre los buques de 1.000 TB o más, pues no siempre se conoce el país del propietario de los buques de menor tamaño. Los buques de 1.000 TB o más representan el 92,3% (1.105 millones de TPM) del total mundial de 1.192 millones de TPM de los buques de 100 TB o más (véase el anexo III b)).
- <sup>5</sup> Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, basados en datos sobre la flota de portacontenedores existente tomados de *Containerisation International Online*, mayo de 2009. *Nota*: aunque la empresa propietaria y la operadora sean diferentes, pueden existir entre ellas vinculaciones financieras y de otra índole, y la separación no es siempre tan clara como parece indicar la existencia de dos empresas con nombres diferentes.
- <sup>6</sup> La información contenida en el presente capítulo se basa en datos correspondientes a los buques de 100 TB o más (véase también el anexo III b)), excepto cuando se toma en consideración el país de domicilio del propietario del buque, en cuyo caso se utilizan los datos correspondientes a los buques de 1.000 TB o más.
- <sup>7</sup> No siempre se dispone de datos precisos sobre la propiedad de los buques, es decir, sobre la nacionalidad de los intereses mayoritarios. Las sociedades de cartera, por ejemplo, pueden tener numerosos propietarios, y éstos pueden ser nacionales de diferentes países. No obstante, en el caso de la mayoría de los buques es posible determinar el país de matrícula y la nacionalidad del propietario.
- <sup>8</sup> *Fuente*: Hoffmann, J., Sánchez, R., y Talley, W. (2005), "Determinants of vessel flag, en: Cullinane, K., ed., *Shipping Economics (Research in Transportation Economics, vol. 12)*. Elsevier, ISBN 0-7623-1177-0.
- <sup>9</sup> <http://www.ship-breaking.com>, N° 14, enero de 2009; y N° 15, abril de 2009.
- <sup>10</sup> *Fuente*: *Lloyd's List*, 8 de mayo de 2009. Conviene observar que las ventas de buques para desguace comunicadas por diferentes fuentes no siempre coinciden, pues algunas fuentes incluyen sólo los buques de 10.000 TPM en adelante, mientras que otras incluyen también buques de menor tamaño. Además, también puede ocurrir que los buques se vendan en un período y sean desguazados en un período posterior.
- <sup>11</sup> *Lloyd's List*, 30 de octubre de 2009.
- <sup>12</sup> UNCTAD, *Transport Newsletter N° 42*, primer trimestre de 2009.
- <sup>13</sup> *Fairplay Shipping Weekly*, 7 de mayo de 2009.
- <sup>14</sup> *Lloyd's List*, 30 de abril de 2009.
- <sup>15</sup> *Clarkson Dry Bulk Trade Outlook*, abril de 2009.
- <sup>16</sup> *Fairplay Shipping Weekly*, 23 de abril de 2009.
- <sup>17</sup> *Fairplay Shipping Weekly*, 2 de julio de 2009.

- 
- <sup>18</sup> *Fairplay Shipping Weekly*, 30 de abril de 2009.
- <sup>19</sup> *Lloyd's List*, 11 de noviembre de 2008.
- <sup>20</sup> Worldyards.com, disponible en <http://www.worldyards.com>, 9 de junio de 2009.
- <sup>21</sup> *Fairplay Shipping Weekly*, 7 de mayo de 2009.
- <sup>22</sup> *Container Intelligence Monthly*, marzo de 2009.
- <sup>23</sup> *Fairplay Shipping Weekly*, 7 de mayo de 2009.
- <sup>24</sup> Worldyards.com, disponible en <http://www.worldyards.com>, 16 de junio de 2009.
- <sup>25</sup> *Lloyd's List*, 3 de junio de 2009. El ejemplo concreto se refiere a los petroleros.
- <sup>26</sup> Datos de Alphaliner, reproducidos en *Containerisation International Online*, 5 de mayo de 2009.
- <sup>27</sup> *Clarkson Dry Bulk Trade Outlook*, abril de 2009.



## Capítulo 3

# PRODUCTIVIDAD DE LA FLOTA MUNDIAL Y OFERTA Y DEMANDA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

*En el presente capítulo se aporta información sobre la productividad operacional de la flota mundial y se analiza la evolución de la oferta y la demanda de tonelaje, así como de la capacidad de transporte en contenedores. Los indicadores básicos son la comparación de la generación de carga y la propiedad de la flota, las toneladas de carga transportadas y las toneladas-milla por TPM, y el exceso de oferta de tonelaje en los principales subsectores del mercado de transporte marítimo.*

### A. PRODUCTIVIDAD

Puesto que el crecimiento de la flota (+7,3%) fue de más del doble del crecimiento del tráfico marítimo total (que se estima en +3,6%), la productividad, medida en toneladas de carga transportada por tonelada de peso muerto (TPM) disminuyó ulteriormente en 2008 respecto de 2007 (véanse los cuadros 23, 24 y 25 y los gráficos 17, 18 y 19)<sup>1</sup>. El volumen de carga por capacidad disminuyó, y el promedio de cargas por buque fue en 2008 de 7,3 veces, frente a las 7,6 veces de 2007. Disminuyó también el número de toneladas-milla por TPM: en 2008 por cada TPM de capacidad se transportó una tonelada de carga por una distancia de 29.300 millas náuticas (54.264 km), es decir, 149 km por día.

Atendiendo a los datos sobre la flota mundial correspondientes a enero de 2009 y a las previsiones de toneladas-milla para el año, se pronostica que en 2009 disminuirá nuevamente la productividad de la flota mundial, por debajo de las 28.000 toneladas-milla (gráfico 17). La razón fundamental del descenso de la productividad media en los últimos años es el exceso de oferta de tonelaje (véase también el capítulo 2), que contrasta con la reducción del crecimiento del comercio marítimo

mundial. Se están inmovilizando algunos buques, e incluso la flota activa puede reducir la velocidad de navegación o seguir rutas más largas pero menos costosas, reduciendo así el número de toneladas transportadas por TPM. Las tasas negativas de crecimiento de la productividad son, pues, la consecuencia del crecimiento de la flota resultante de los pedidos de buques efectuados en un momento en que se preveían tasas de crecimiento del comercio muchos mayores de las que se registraron efectivamente en 2008.

---

**La productividad, medida en toneladas transportadas por TPM de los petroleros, disminuyó en un 4,7%...**

---

La productividad, medida en toneladas transportadas por TPM de los petroleros, disminuyó en un 4,7%, de 7,06 en 2007 a 6,74 en 2008; la de los graneleros se redujo en un 1,8%, de 5,48 a 5,38 t, y los volúmenes de carga transportados por el resto de la flota disminuyeron en un 4,2%, de 10,84 a 10,40 t por TPM (cuadro 23). La productividad del resto de la flota, que comprende portacontenedores y cargueros, es en la práctica mayor que la de los buques tanque y los graneleros, que a menudo han de hacer de vacío sus viajes de vuelta una vez entregados en su destino el petróleo o el mineral de hierro. En cambio, las compañías de transporte de línea regular suelen llevar por lo menos algo de carga en ambas direcciones.

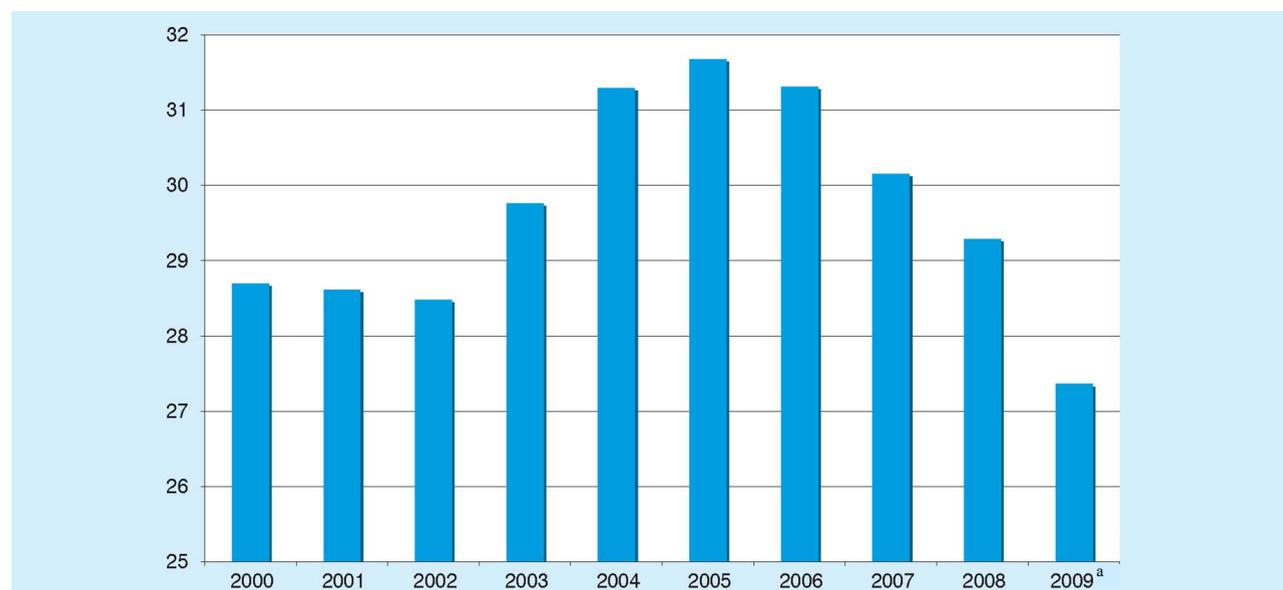
Cuadro 23

**Carga transportada y toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, años indicados**

Año	Flota mundial (millones de TPM, comienzo del año)	Carga total (millones de toneladas)	Total de toneladas-milla (miles de millones)	Toneladas transportadas por TPM	Miles de toneladas-milla por TPM
1970	326	2 566	10 654	7,9	32,7
1980	683	3 704	16 777	5,4	24,6
1990	658	4 008	16 440	6,1	25,0
2000	799	5 983	22 927	7,5	28,7
2006	960	7 545	30 058	8,0	31,3
2007	1 042	7 882	31 425	7,6	30,1
2008	1 118	8 168	32 746	7,3	29,3

Fuente: Cálculos de la secretaria de la UNCTAD, basados en datos de la UNCTAD sobre el tráfico marítimo (toneladas); *Lloyd's Register – Fairplay* (flota mundial en TPM); y *Fearnleys Review*, varios números (toneladas-milla).

Gráfico 17

**Toneladas-milla por TPM de la flota mundial, años indicados**

Fuente: Cálculos de la UNCTAD.

<sup>a</sup> Estimación basada en las previsiones de toneladas-milla para 2009 y en la flota existente a 1° de enero de 2009.

Cuadro 24

**Productividad estimada de petroleros, graneleros y resto de la flota<sup>a</sup>, años indicados**  
(En toneladas transportadas por TPM)

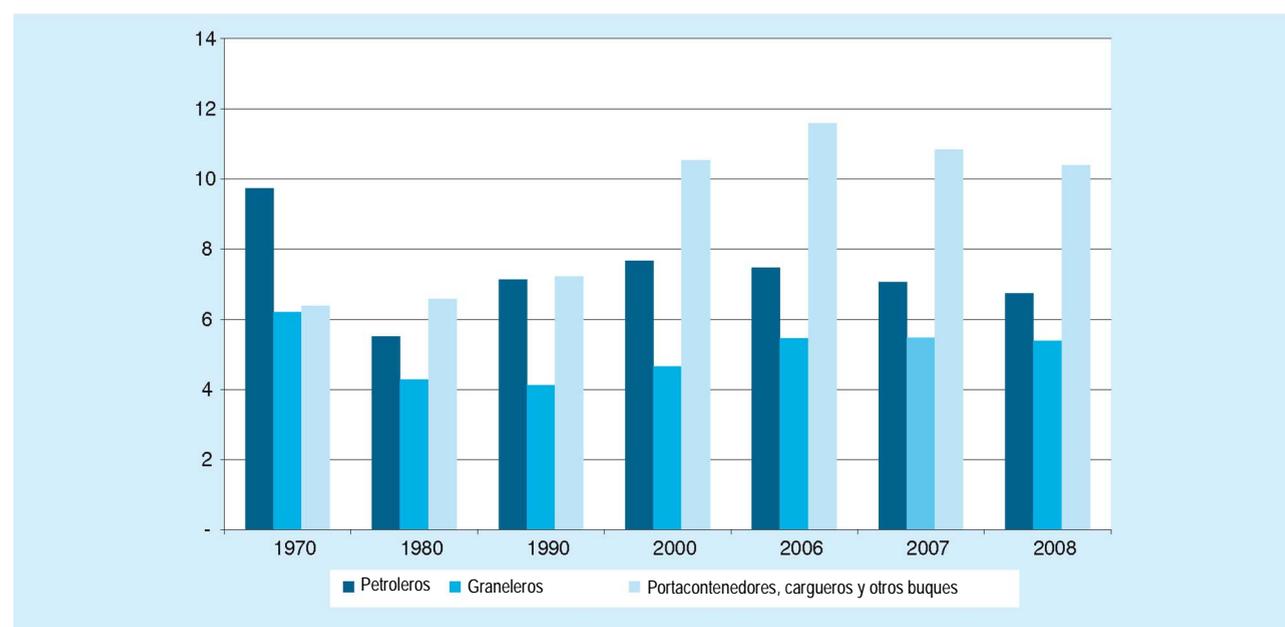
Año	Carga de petróleo (millones de toneladas)	Flota de petroleros (millones de TPM, al comienzo del año)	Toneladas-milla por TPM de los petroleros	Principales graneles (millones de toneladas)	Flota granelera (millones de TPM, al comienzo del año)	Toneladas transportadas por TPM de los graneleros	Todas las demás cargas secas (millones de toneladas)	Resto de la flota <sup>a</sup> (en millones de TPM, al comienzo del año)	Toneladas transportadas por TPM del resto de la flota <sup>a</sup>
1970	1 442	148	9,74	448	72	6,21	676	106	6,38
1980	1 871	339	5,51	796	186	4,29	1 037	158	6,57
1990	1 755	246	7,14	968	235	4,13	1 285	178	7,23
2000	2 163	282	7,66	1 288	276	4,67	2 532	240	10,53
2006	2 648	354	7,48	1 888	346	5,46	3 009	260	11,58
2007	2 705	383	7,06	2 013	368	5,48	3 164	292	10,84
2008	2 749	408	6,74	2 097	391	5,38	3 322	319	10,40

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, basados en datos de la UNCTAD sobre el tráfico marítimo (toneladas); y *Lloyd's Register – Fairplay* (flota mundial).

<sup>a</sup> Por resto de la flota se entiende los cargueros, portacontenedores y otros buques incluidos en el anexo III b).

Gráfico 18

**Toneladas transportadas por TPM de la flota mundial, años indicados**



Fuente: Cálculos de la UNCTAD.

Cuadro 25

**Productividad estimada de petroleros, graneleros y resto de la flota<sup>a</sup>, años indicados**  
(En miles de toneladas-milla por TPM)

Año	Toneladas-milla de petróleo (miles de millones)	Flota de petroleros (comienzo del año) <sup>b</sup>	Toneladas-milla por TPM de los petroleros	Toneladas-milla de graneles (miles de millones)	Flota granelera (comienzo del año) <sup>b</sup>	Toneladas-milla por TPM de los graneleros	Toneladas-milla de otra carga seca (miles de millones)	Resto de la flota (comienzo del año) <sup>b</sup>	Toneladas-milla por TPM del resto de la flota
1970	6 487	148	43,83	2 049	72	28,42	2 118	106	19,98
1980	9 405	339	27,72	3 652	186	19,67	3 720	158	23,58
1990	7 290	246	29,64	5 259	235	22,41	3 891	178	21,89
2000	9 499	282	33,63	6 638	276	24,04	6 790	240	28,24
2006	10 741	354	30,32	9 976	346	28,84	9 341	260	35,95
2007	11 084	383	28,94	10 676	368	29,05	9 665	292	33,12
2008	11 292	408	27,68	11 209	391	28,66	10 245	319	32,14

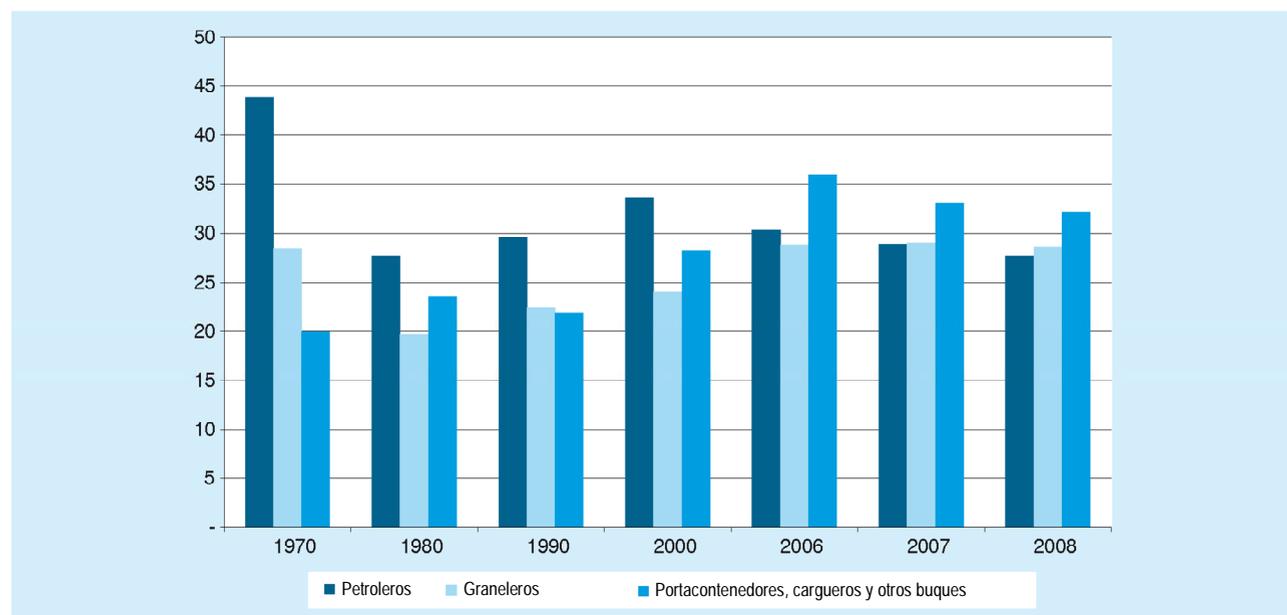
Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, basados en datos de *Fearnleys Review*, varios números; *World Bulk Trades* y *World Bulk Fleet*, varios números (toneladas-milla); y *Lloyd's Register – Fairplay* (flota mundial).

<sup>a</sup> Por resto de la flota se entiende los cargueros, portacontenedores y otros buques incluidos en el anexo III b).

<sup>b</sup> Millones de TPM.

Gráfico 19

**Toneladas-milla por TPM de la flota mundial, por tipos de buques, años indicados**



Fuente: Cálculos de la UNCTAD.

El cuadro 26 contiene datos indicativos sobre las toneladas-milla transportadas por los petroleros, los graneleros y el resto de la flota. En el caso de los petroleros, la productividad en miles de toneladas-milla disminuyó en un 4,3%, de 28,9 en 2007 a 27,7

en 2008, mientras que la de los graneleros lo hizo en un 1,3%, de 29,1 a 28,7, y la del resto de la flota en un 3,0%, de 33,1 a 32,1.

Si en 2007 los operadores de buques tendían a reducir la velocidad de servicio con el fin de reducir los costos de combustible, hacia finales de 2008 y a principios de 2009 los precios de los combustibles habían bajado, y el exceso de capacidad hizo que varias compañías de transporte de línea regular

optaran por rutas más largas, por ejemplo, por el cabo de Buena Esperanza en vez de a través del canal de Suez, lo que permitía evitar a la vez el pago de los derechos de tránsito y los peligros de la piratería en los alrededores del golfo de Adén.

Cuadro 26

**Exceso de capacidad de la flota mercante mundial, años indicados**  
(Cifras de final del año)

	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008	1° de abril de 2009
<b>Millones de TPM</b>								
<b>Flota mercante, tres principales tipos de buques<sup>a</sup></b>	558,5	586,4	667,0	697,9	773,9	830,7	876,2	896,2
<b>Exceso de tonelaje<sup>b</sup></b>	62,4	18,4	6,2	7,2	10,1	12,1	19,0	25,9
<b>Flota activa</b>	496,1	568,0	660,8	690,7	763,7	818,6	857,2	870,4
<b>Porcentajes</b>								
<b>Exceso de tonelaje como porcentaje de la flota mercante</b>	11,2	3,1	0,9	1,0	1,3	1,5	2,2	2,9

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, basada en datos de *Lloyd's Shipping Economist*, varios números.

<sup>a</sup> Buques tanque y graneleros de carga seca de más de 10.000 TPM y cargueros convencionales de más de 5.000 TPM.

<sup>b</sup> Por exceso de tonelaje se entiende el tonelaje que no se utiliza plenamente porque funciona a velocidad reducida, está inmovilizado o permanece inactivo por otras razones.

## B. OFERTA Y DEMANDA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

El exceso total de tonelaje de petroleros, graneleros y cargueros era a finales de 2008 (los datos corresponden al 1° de diciembre de 2008) de 19,0 millones de TPM, lo que equivalía al 2,2% de la flota mercante mundial y representaba un incremento del 57% respecto del año anterior (cuadro 26). La situación siguió empeorando durante los primeros meses del 2009, y a 1° de abril de 2009 el exceso de capacidad se situaba ya en 25,9 millones de TPM, o un 2,9% de la flota.

El tonelaje total de grandes petroleros (de más de 10.000 TPM) aumentó en 2008 en 30 millones de TPM, a 414 millones de TPM, pues las nuevas

entregas compensaron con creces el tonelaje desguazado, inmovilizado o perdido (véanse el cuadro 27 y el gráfico 20). El exceso de capacidad en ese sector aumentó considerablemente, a 14,4 millones de TPM, o 3,5% de la flota total de petroleros, en diciembre de 2008, y al 4,0% en abril de 2009. Los buques tanque monocasco de mayor

edad resultan particularmente difíciles de utilizar, pues las normas ambientales imponen en medida creciente la utilización de buques de doble casco.

En 2008 la oferta de graneleros de gran tamaño se incrementó en 34 millones de TPM, llegando a 418 millones de TPM en diciembre de ese año, y a 426 millones de TPM

en abril de 2009. El exceso de tonelaje de este tipo de buques ascendía en abril de 2009 a 7,4 millones de TPM, nivel equivalente al 1,7% de la flota de graneleros.

---

**El exceso total de tonelaje de petroleros, graneleros y cargueros era a finales de 2008 de 19,0 millones de TPM, lo que representaba un incremento del 57% respecto del año anterior.**

---

Cuadro 27

Análisis del exceso de tonelaje por principales tipos de buques, años indicados<sup>a</sup>

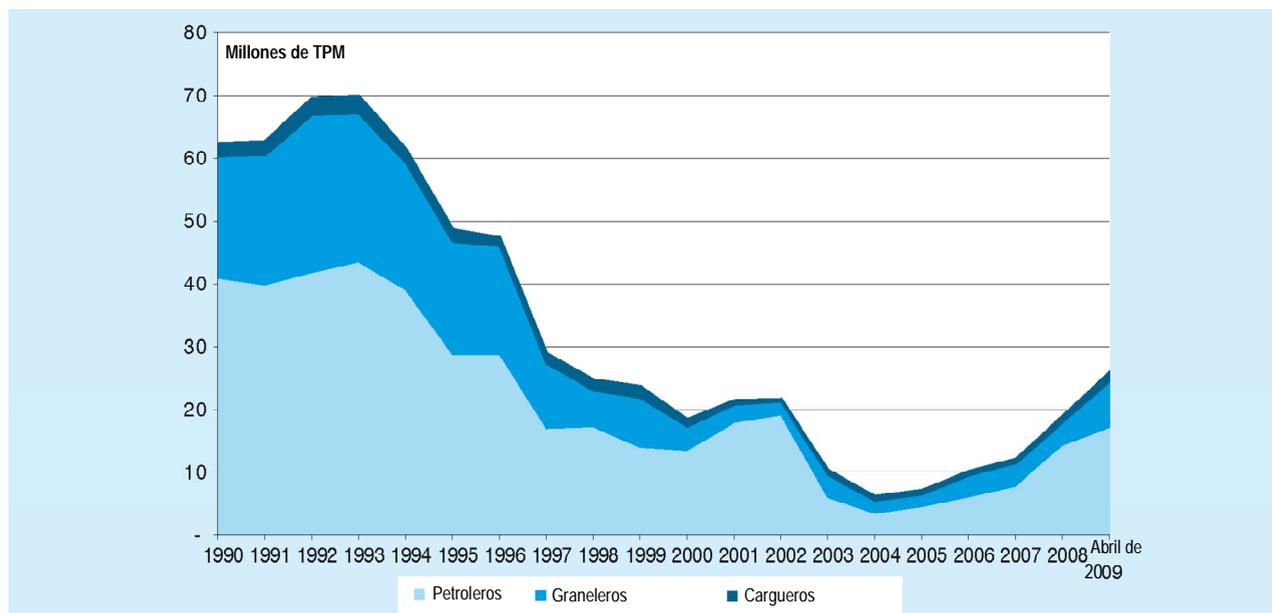
(En millones de TPM o m <sup>3</sup> )	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008	1° de abril de 2009
<b>Flota mundial de petroleros (TPM)</b>	<b>266,2</b>	<b>279,4</b>	<b>298,3</b>	<b>312,9</b>	<b>367,4</b>	<b>393,5</b>	<b>414,0</b>	<b>426,4</b>
Exceso de capacidad de la flota (TPM)	40,9	13,5	3,4	4,5	6,1	7,8	14,4	17,2
Proporción del excedente en la flota total de petroleros (%)	15,4	4,8	1,1	1,4	1,7	2,0	3,5	4,0
<b>Flota mundial de graneleros (TPM)</b>	<b>228,7</b>	<b>247,7</b>	<b>325,1</b>	<b>340,0</b>	<b>361,8</b>	<b>393,5</b>	<b>417,6</b>	<b>425,8</b>
Exceso de capacidad de la flota (TPM)	19,4	3,8	2,1	2,0	3,4	3,6	3,7	7,4
Proporción del excedente en la flota total de graneleros (%)	8,5	1,5	0,6	0,6	0,9	0,9	0,9	1,7
<b>Flota mundial de cargueros convencionales (TPM)</b>	<b>63,6</b>	<b>59,3</b>	<b>43,6</b>	<b>45,0</b>	<b>44,7</b>	<b>43,8</b>	<b>44,5</b>	<b>44,0</b>
Exceso de capacidad de la flota (TPM)	2,1	1,1	0,7	0,7	0,6	0,7	1,0	1,3
Proporción del excedente en la flota total de cargueros (%)	3,3	1,9	1,6	1,6	1,4	1,6	2,2	2,8
<b>Flota mundial de buques frigoríficos (TPM)</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>5,6</b>	<b>5,6</b>
Exceso de capacidad de la flota (TPM)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,1	0,1
Proporción del excedente en la flota total de buques frigoríficos (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,9	1,1
<b>Flota mundial de buques ro-ro (TPM)</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>11,4</b>	<b>11,5</b>
Exceso de capacidad de la flota (TPM)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,9	1,0
Proporción del excedente en la flota total de buques ro-ro (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	7,8	8,7
<b>Flota mundial de buques para el transporte de vehículos (TPM)</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>11,3</b>	<b>11,4</b>
Exceso de capacidad de la flota (TPM)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,2	0,4
Proporción del excedente en la flota total de buques para el transporte de vehículos (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	2,1	3,5
<b>Flota mundial de buques para el transporte de GNL (m<sup>3</sup>)</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>44,4</b>	<b>48,0</b>
Exceso de capacidad de la flota (m <sup>3</sup> )	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	5,9	5,2
Proporción del excedente en la flota total de buques para el transporte de GNL (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	13,2	10,8
<b>Flota mundial de buques para el transporte de GPL (m<sup>3</sup>)</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>11,6</b>	<b>11,8</b>
Exceso de capacidad de la flota (m <sup>3</sup> )	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,9	0,5
Proporción del excedente en la flota total de buques para el transporte de GPL (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	8,1	3,8

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, basada en datos de *Lloyd's Shipping Economist*, varios números.

<sup>a</sup> Las cifras corresponden al final del año de que se trate, excepto las de 1990 y 2000, que son promedios anuales. En el cuadro no se incluyen los petroleros y graneleros de menos de 10.000 TPM ni los cargueros convencionales/unitarizados de menos de 5.000 TPM.

Gráfico 20

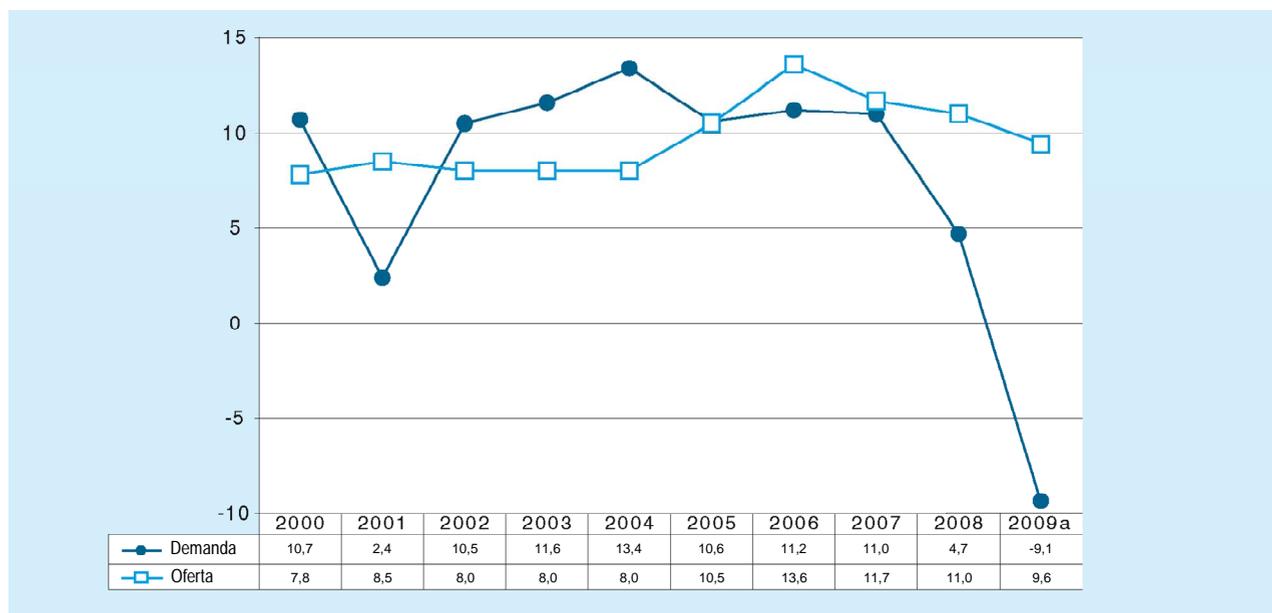
**Evolución del exceso de capacidad por principales tipos de buques, años indicados**



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, basada en datos de *Lloyd's Shipping Economist*, varios números.

Gráfico 21

**Evolución de la demanda y la oferta en el transporte marítimo contenedorizado, 2000 a 2009<sup>a</sup>**  
(Tasas de crecimiento anual)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, basada en datos de *Clarkson Container Intelligence Monthly*, varios números.

<sup>a</sup> Total de la flota de buques portacontenedores, incluidos los buques de usos múltiples y otros buques con alguna capacidad de carga de contenedores. Los datos correspondientes a 2009 son previsiones.

En la flota de cargueros convencionales de más de 5.000 TPM, el exceso de capacidad también aumentó respecto del año anterior, y en abril de 2009 representaba el 2,8% de la flota mundial de esos buques. En el subsector de los buques ro-ro el excedente era del 8,7%, y en el de los buques para el transporte de vehículos, del 3,5%. En lo que respecta a la flota de buques para el transporte de gas (GNL y GPL) se ha reducido en los últimos meses el exceso de capacidad, aunque a partir de un nivel relativamente alto; a 1º de abril de 2009 se cifraba en un 10,8% de la flota.

En cuanto al crecimiento de la oferta y la situación de la demanda en el subsector de los portacontenedores, se prevé que la flota crecerá en 2009 en un 9,6%, la segunda tasa de crecimiento más elevada en diez años. Ese aumento contrasta con los pronósticos de descenso de la demanda en un 9,1%. En el gráfico 21 se muestra cómo la oferta parece seguir a la demanda, aunque con un desfase de dos o tres años. Al reciente auge, en particular del transporte contenedorizado (véase también la distribución por edades de la flota de portacontenedores en el gráfico 10 del capítulo 2) seguirá un período de mínimos históricos.

### C. VOLÚMENES DE COMERCIO Y FLOTAS NACIONALES

En 2008 los Estados Unidos generaron el 10,68% del comercio mundial (en dólares de los Estados Unidos, importaciones más exportaciones) y poseían el 3,62% del tonelaje mundial; utilizaba su pabellón el 1,0% del tonelaje de la flota mercante

mundial. Los puestos siguientes por volumen de comercio corresponden a Alemania, China y el Japón (8,22%, 7,91% y 4,78% del comercio mundial, respectivamente); los tres países poseen también proporciones importantes de la flota mundial, aunque sólo una proporción menor de la flota que controlan enarbola su pabellón nacional.

**Además de China, las economías en desarrollo de Asia con mayor participación en el comercio mundial son la República de Corea, Hong Kong (China) y Singapur...**

Francia, los Países Bajos, Italia y el Reino Unido tienen participaciones similares en el comercio mundial (entre 3,4% y 4%, aproximadamente), pero participaciones muy diferentes en el control o el registro de buques: en el Reino Unido está registrado un 1,52% del tonelaje mundial, y en los Países Bajos

sólo un 0,57%; navieros del Reino Unido controlan el 2,8% del tonelaje mundial, mientras que la proporción controlada por nacionales de Francia es de sólo un 0,59% (cuadro 28).

Además de China, las economías en desarrollo de Asia con mayor participación en el comercio mundial son la República de Corea, Hong Kong (China) y Singapur, que representan el 2,6%, el 2,3% y el 2,0% del total, respectivamente. En cuanto a la propiedad de la flota, la República de Corea controla el 4,2% de la flota mundial, Hong Kong (China) el 3,1% y Singapur el 2,6%. Entre las principales naciones comerciantes figuran dos países latinoamericanos, México y el Brasil, con un 1,8% y un 1,1% del comercio mundial, respectivamente. La participación del Brasil en el registro (0,3%) y la propiedad (0,4%) de buques es mayor que la de México, donde está registrado sólo el 0,1% del tonelaje mundial.

Cuadro 28

**Actividad de transporte marítimo de las 25 principales naciones comerciales**  
*Datos de 2007 (comercio) y principios de 2008 (flota)*

País/territorio	Parte porcentual del comercio mundial de mercancías generado, en valor			Porcentaje de la flota mundial (pabellón), en TPM			Porcentaje de la flota mundial (propiedad), en TPM		
	2007	2008	Variación porcentual	1° de enero de 2008	1° de enero de 2009	Variación porcentual	1° de enero de 2008	1° de enero de 2009	Variación porcentual
Estados Unidos	11,38	10,68	-0,70	1,09	1,00	-0,08	3,84	3,62	-0,22
Alemania	8,51	8,22	-0,28	1,34	1,51	0,16	9,07	9,50	0,42
China	7,81	7,91	0,10	3,32	3,35	0,03	8,18	8,40	0,22
Japón	4,77	4,78	0,01	1,32	1,29	-0,03	15,58	15,68	0,10
Francia	4,16	4,04	-0,12	0,71	0,66	-0,04	0,63	0,59	-0,03
Países Bajos	3,72	3,72	0,01	0,56	0,57	0,02	0,83	0,76	-0,07
Italia	3,55	3,37	-0,18	1,19	1,21	0,02	1,71	1,79	0,08
Reino Unido	3,76	3,36	-0,40	1,42	1,52	0,10	2,50	2,80	0,29
Bélgica	3,01	2,91	-0,09	0,58	0,56	-0,02	1,17	1,22	0,05
Canadá	2,88	2,70	-0,18	0,28	0,29	0,00	1,81	1,55	-0,25
República de Corea	2,62	2,64	0,03	1,89	1,90	0,00	3,63	4,22	0,59
Federación de Rusia	2,16	2,61	0,45	0,64	0,60	-0,04	1,74	1,66	-0,08
Hong Kong (China)	2,56	2,32	-0,24	5,30	5,38	0,09	3,22	3,05	-0,17
España	2,18	2,06	-0,12	0,25	0,23	-0,02	0,43	0,40	-0,03
Singapur	2,02	2,03	0,02	4,97	5,10	0,13	2,76	2,55	-0,20
México	2,04	1,85	-0,19	0,14	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00
Provincia china de Taiwán	1,67	1,53	-0,14	0,39	0,36	-0,03	2,52	2,70	0,18
India	1,29	1,45	0,16	1,35	1,28	-0,06	1,55	1,56	0,01
Arabia Saudita	1,15	1,27	0,12	0,10	0,14	0,04	1,25	1,35	0,10
Australia	1,10	1,19	0,09	0,19	0,18	-0,01	0,00	0,00	0,00
Suiza	1,19	1,19	0,00	0,08	0,08	0,01	0,34	0,35	0,00
Malasia	1,16	1,15	0,00	0,85	0,79	-0,06	1,08	1,05	-0,03
Polonia	1,08	1,15	0,07	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
Brasil	1,03	1,14	0,11	0,29	0,29	-0,01	0,43	0,43	0,00
Austria	1,16	1,12	-0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>77,91</b>	<b>76,41</b>	<b>-1,49</b>	<b>28,24</b>	<b>28,43</b>	<b>0,19</b>	<b>64,25</b>	<b>65,21</b>	<b>0,97</b>

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, basada en datos de *UNCTAD Handbook of Statistics* (comercio) y *Lloyd's Register – Fairplay* (registro y propiedad de la flota).

## NOTA

<sup>1</sup> Las cifras sobre la productividad de la flota mundial no son sino estimaciones indicativas. Los datos sobre la flota mundial comprenden los barcos utilizados para el comercio de cabotaje, mientras que las estimaciones de la UNCTAD sobre el comercio marítimo no incluyen el cabotaje, y no todos los buques de más de 100 TB están incluidos en el cálculo de las toneladas-milla.



## Capítulo 4

# COMERCIO Y MERCADOS DE FLETES

*En el presente capítulo se examina el tráfico marítimo internacional desde el punto de vista de la demanda y se describen la situación y las tendencias del comercio y los mercados de fletes en los importantes subsectores de los petroleros, los graneleros y los buques de línea regular. Se profundiza así en la descripción general de la situación del comercio marítimo internacional que figura en el capítulo 1. A principios de 2008 continuó en todos los subsectores la tendencia expansionista del año anterior. La situación empeoró, sin embargo, hacia mediados de año, cuando la crisis financiera empezó a afectar a la demanda. En el subsector de los graneleros y el de los buques de línea regular se registraron descensos muy pronunciados del volumen de comercio, que continuaron durante el resto del año y hasta bien entrado 2009. En el mercado de los petroleros se mantuvieron durante 2008 condiciones ligeramente más favorables que en los de los demás buques, pero hacia mediados de 2009 se estaban registrando disminuciones similares en todos los subsectores. Inicialmente, el precio récord alcanzado por el petróleo en julio de 2008 se tradujo en un aumento de los fletes de los petroleros durante el primer semestre de 2008, y la utilización de buques tanque para almacenamiento contribuyó a mantener altas las tarifas hasta que empezaron a manifestarse con fuerza los efectos de la crisis económica mundial.*

### A. MERCADO DE TRANSPORTE DE PETRÓLEO Y SUS PRODUCTOS<sup>1</sup>

#### Introducción

El petróleo crudo y sus derivados son productos de gran importancia para el transporte, pues representan aproximadamente una tercera parte del comercio marítimo mundial. Además, el petróleo sigue siendo la principal fuente del combustible que propulsa la flota mercante mundial. El transporte marítimo es todavía la forma de transporte de larga distancia más eficiente y menos nociva para el medio ambiente. El examen de los fletes de los petroleros, y por ende de la demanda subyacente de los servicios de esos buques, proporciona al lector una indicación clara de la evolución del comercio mundial. Las tendencias que se manifiestan en la producción y el consumo de petróleo se analizan más detalladamente en el capítulo 1. Durante 2008 se

entregaron 903 nuevos buques tanque, que sumaban 43,5 millones de TPM, y se desguazaron 202 buques, con un tonelaje total de 5,5 millones de TPM. Los astilleros recibieron pedidos para la construcción de 907 nuevos buques, con un total de 60 millones de TPM, con lo que la cartera total de pedidos ascendía a 2.812 buques y 190 millones de TPM.

#### 1. Fletes de los petroleros

Los fletes de todos los tipos de buques tanque se redujeron en el primer trimestre de 2009 respecto del mismo período del año anterior (véase el cuadro 29). En 2008 las tarifas medias habían fluctuado, alcanzando su punto máximo a mediados de año para seguir después una tendencia descendente en todo el sector. Aunque en los primeros meses de 2008 los fletes medios fueron superiores a los del año anterior para todos los tipos de buques, la comparación entre diciembre de 2008 y diciembre de 2007 revela un descenso sustancial de todas las tarifas. En enero de

---

**Los fletes de todos los tipos de buques tanque se redujeron en el primer trimestre de 2009 respecto del mismo período del año anterior.**

---

2008 se observó un pronunciado descenso de los fletes de todos los buques, como resultado de un exceso de tonelaje después del período de las fiestas de Año Nuevo, la mejora de las condiciones meteorológicas en la zona del Bósforo y la consiguiente disminución de las demoras en el cruce de los estrechos, y la reducción de la demanda de crudo en toda la cuenca del Atlántico al suspender las refinerías la producción y dedicarse a actividades de mantenimiento. Los meses de mayo, junio y julio representaron los máximos anuales para todos los subsectores. El precio récord alcanzado por el petróleo en julio de 2008 fue el principal factor determinante de la subida de los fletes de los petroleros durante el primer semestre de 2008, y la utilización de buques tanque para almacenamiento contribuyó a mantenerlos a un nivel elevado. Otro factor coadyuvante fue la reducción a la mitad de la producción de 2,5 millones de barriles por día de Nigeria como consecuencia de las huelgas. Los fletes de los buques de tamaño El Cabo bajaron bruscamente en agosto, en más de la mitad, de 196 a 88 puntos. Los fletes de los petroleros Panamax, de menor tamaño (de 25.000 a 75.000 TPM), se mantuvieron hasta octubre, antes de descender de 263 a 175 puntos. Siguió disminuyendo casi interrumpidamente en 2009, situándose en 120 puntos al final del primer trimestre. La contracción de la demanda causada por la profundización de la crisis económica, sumada a los niveles elevados de existencias, contribuyeron a esa reducción de las tarifas. Los recortes de producción de los miembros de la OPEP afectaron también a los fletes para el transporte del golfo Arábigo a los Estados Unidos y al Asia Oriental. La ligera mejora que se registró hacia finales de 2008 resultó ser muy efímera, pues en el primer trimestre de 2009 los fletes continuaron su tendencia descendente. El índice de crudos del Báltico acusó fluctuaciones más pronunciadas, desde un máximo de 1.914 en enero de 2008 hasta mínimos inferiores a 1.200 en los dos meses siguientes, después de lo cual emprendió una tendencia ascendente que culminó en junio en 1.921 puntos antes de iniciar un año de descensos casi continuos, hasta el nivel de 476 puntos en mayo de

2009. El índice de derivados del Báltico también se desplomó desde 1.476 puntos en septiembre de 2008 hasta 371 en abril de 2009.

En el cuadro 30 se muestran, expresados en *Worldscale* (WS), una medida unificada para las tarifas al contado en el mercado de buques tanque, los fletes medios para algunas de las rutas principales y diversos tamaños de buques. El cuadro se centra en las rutas de referencia tradicionales y no pretende ser exhaustivo. Las principales zonas de carga indicadas en el cuadro son las del golfo Pérsico, África Occidental, el Mediterráneo, el Caribe y Singapur, y las principales zonas de descarga las de Asia Oriental, África Meridional, Europa Noroccidental, el Mediterráneo, el Caribe, y la costa este de América del Norte. No se ha incluido en el cuadro la ruta África Occidental-China, que cuenta con un tráfico creciente y en la que se utilizan en gran medida buques de gran tamaño.

Al comparar los índices de fletes de diciembre de 2007 con los de diciembre de 2008, se observa que disminuyeron las tarifas en todas las rutas, con la única excepción del Mediterráneo. En las rutas del Mediterráneo se registró uno de los incrementos mensuales más pronunciados de 2008, pues los fletes casi se doblaron, de 113 WS en febrero a 224 WS en marzo. Ese aumento es imputable en gran medida a una temporada de mantenimiento ligero en Europa y a un aumento de las existencias de las refinerías para adelantarse a los aumentos tributarios propuestos, en particular en el Reino Unido. Durante el mismo período las tarifas se incrementaron en más de un 40% en la ruta Caribe-Caribe/costa este de América del Norte. En mayo subieron en más de un 60% los fletes en la ruta África Occidental-Caribe/costa este de América del Norte. Diciembre también resultó un mes favorable para los propietarios de buques en la ruta Caribe-Caribe/costa este de América del Norte, en la que casi se doblaron los fletes, y en las rutas del Mediterráneo y la ruta Caribe-costa este de América del Norte/golfo de México, en las que se registró un aumento de más de dos tercios.

Cuadro 29

**Índices de fletes de petroleros, 2007 a 2009**  
(Cifras mensuales)

	<i>Lloyd's Shipping Economist</i>				Baltic Tanker		
	> 200	120-200	70-120	25-70	Derivados	Índice de crudos	Índice de derivados
<b>2007</b>							
<b>Octubre</b>	57	104	134	180	170	902	767
<b>Noviembre</b>	72	126	148	205	198	1 089	812
<b>Diciembre</b>	201	232	214	279	239	1 535	1 184
<b>Promedio</b>	<b>110</b>	<b>154</b>	<b>165</b>	<b>221</b>	<b>202</b>	<b>1 175</b>	<b>921</b>
<b>2008</b>							
<b>Enero</b>	112	124	178	205	215	1 914	1 083
<b>Febrero</b>	97	119	141	182	195	1 174	938
<b>Marzo</b>	108	156	175	202	197	1 164	946
<b>Abril</b>	110	187	217	239	234	1 482	873
<b>Mayo</b>	182	239	247	271	279	1 701	1 192
<b>Junio</b>	182	210	237	324	326	1 921	1 388
<b>Julio</b>	196	248	250	291	305	1 883	1 454
<b>Agosto</b>	88	174	196	282	316	1 801	1 331
<b>Septiembre</b>	103	156	197	282	316	1 451	1 476
<b>Octubre</b>	99	149	165	263	239	1 508	1 367
<b>Noviembre</b>	67	121	124	175	198	1 246	1 039
<b>Diciembre</b>	71	139	191	206	182	1 124	880
<b>Promedio</b>	<b>118</b>	<b>169</b>	<b>193</b>	<b>244</b>	<b>250</b>	<b>1 531</b>	<b>1 164</b>
<b>2009</b>							
<b>Enero</b>	54	84	100	125	130	849	623
<b>Febrero</b>	44	65	84	95	126	597	600
<b>Marzo</b>	33	90	82	120	105	626	543
<b>Abril</b>	29	52	67	105	72	524	371
<b>Mayo</b>	30	58	66	90	103	476	424
<b>Junio</b>	43	63	102	112	98	482	479

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, sobre la base del resumen de *Lloyds's Shipping Economist*, varios números; los índices de Baltic Tanker corresponden al primer día hábil de cada mes. El tamaño de los buques se expresa en TPM.

Los fletes que registraron caídas más pronunciadas en 2008 fueron los correspondientes a los grandes petroleros y superpetroleros en las rutas que enlazan el golfo Pérsico con Europa, las Américas y Asia Oriental, que se redujeron en alrededor de dos terceras partes de diciembre de 2007 a diciembre de 2008. En general, la evolución de los fletes se desvió de su pauta habitual—consistente en disminuir en los dos primeros trimestres, estabilizarse después y aumentar durante el último trimestre del año— para seguir un curso caracterizado por un aumento hacia mediados de año y un descenso posterior hasta terminar el año a un nivel más bajo.

**... los fletes de los grandes petroleros en las rutas golfo Pérsico-Japón y golfo Pérsico-República de Corea disminuyeron en más de un 60%...**

Esa desviación de la pauta tradicional, que sigue los movimientos estacionales de los mercados del hemisferio septentrional, donde se necesita más combustible en invierno, se explica por el hecho de que los elevados precios del petróleo indujeron a los comerciantes a adoptar posiciones especulativas, lo que provocó un aumento de la demanda. Esa burbuja especulativa terminó por deshincharse cuando se comprobó que los precios del petróleo habían llegado a su punto máximo, y los fletes se desplomaron también en consecuencia. El comienzo de 2009 no trajo buenos augurios para el mercado de petroleros, pues

en enero disminuyeron las tarifas en todas las rutas. Si se comparan los fletes del verano del hemisferio septentrional de 2008 con los del segundo trimestre de 2009, se aprecia que en algunas rutas la caída llegó a ser del 90%. Incluso en la ruta Europa Noroccidental-Caribe/costa este de América del Norte, en la que menos desfavorable fue su evolución, los fletes se redujeron en alrededor de dos tercios, de 258 WS en mayo de 2008 a 82 WS en abril de 2009.

La mayor reducción mensual se registró en agosto, cuando los fletes de los grandes petroleros en las rutas golfo Pérsico-Japón y golfo Pérsico-República de Corea disminuyeron en más de un 60%, de 238 WS a 84 WS y de 211 WS a 83 WS, respectivamente, como consecuencia en gran medida del recorte de la producción de petróleo de los miembros de la OPEP, que hizo que hubiera menos carga para transportar desde el golfo Pérsico.

En las secciones siguientes se examina en más detalle la evolución del mercado en 2008 en relación con diversas categorías de buques tanque.

#### *Grandes petroleros y superpetroleros*

Los grandes petroleros y superpetroleros, que se encuentran entre los mayores buques del mundo, ofrecen las mejores economías de escala para el transporte de petróleo allí donde no existen oleoductos. En 2008 el mercado de los grandes petroleros no fue favorable para los propietarios de buques, pues entre diciembre de 2007 y diciembre de 2008 los fletes disminuyeron entre un 60% y un 70% en todas las rutas. Durante los meses de la primavera y del verano (del hemisferio septentrional) se registró cierto crecimiento de los fletes, pero en agosto de 2008 se inició una caída pronunciada que duró hasta bien entrada la primavera de 2009. Los propietarios de los buques obtuvieron sus mayores ganancias en mayo de 2008, cuando las tarifas de la ruta golfo Pérsico-Europa aumentaron en un 132%, de 69 WS a 160 WS. Esa subida es imputable a una combinación de factores, como la disminución de la capacidad de carga disponible causada por el elevado precio del petróleo, que obligó a muchos propietarios a reducir la velocidad de los buques, las huelgas de trabajadores portuarios, y la utilización creciente de buques para almacenar crudo. Los ingresos de los propietarios de buques durante ese período llegaron a 160.800 dólares por día. En agosto de 2008, sin embargo, habían terminado los buenos tiempos, y

los fletes se redujeron a la mitad, de 141 WS a 70 WS en la ruta golfo Pérsico-Europa. Esa disminución afectó también al valor de los buques. En abril de 2009 el precio de un gran petrolero de cinco años había descendido a alrededor de 87 millones de dólares, frente a un promedio anual de 144,7 millones de dólares en 2008 y de 123,8 millones en 2007. También disminuyó abruptamente el costo de los buques para desguace, pues el precio del acero cayó de más de 700 dólares por tonelada en 2008 a alrededor de 200 dólares en 2009 (véase el capítulo 2). Uno de los precios más altos alcanzados en ese sector fue el pagado en el primer trimestre de 2008 por el buque construido en 1987 *C Elephant*, de 240.634 TPM; los desguazadores, de Bangladesh, pagaron al parecer 770 dólares por tonelada de desplazamiento en lastre.

#### *Petroleros de tamaño Suezmax*

Como su nombre sugiere, los buques Suezmax son los petroleros de mayor tamaño que pueden atravesar el canal de Suez. Capaces de navegar también por otras rutas, desempeñan un papel importante en el tráfico de África Occidental a Europa Noroccidental y al Caribe y la costa este de América del Norte, así como a través del Mediterráneo. En esas rutas se registraron a comienzos de 2008 importantes descensos de los fletes, de entre un 25% y un 45%. Aunque en marzo de 2008 se inició una inversión de la tendencia, que duró en general hasta final de año, los propietarios de buques se vieron arrastrados por la desaceleración económica mundial, y el inicio de 2009 inauguró tiempos aciagos. En las rutas de África Occidental, los fletes llegaron en abril de 2009 a 53 WS, su nivel más bajo en diez años y un descenso de alrededor del 80% respecto de las cotas máximas alcanzadas a mediados de 2008, pues la actividad se contrajo como consecuencia de la escasez de cargas. En marzo de 2009, ConocoPhillips fletó de África Occidental al golfo de México un petrolero Suezmax de 149.999 TPM construido en 2000 a una tarifa de 62,5 WS, muy inferior a la de 249 WS pagada en mayo de 2008. Los ingresos obtenidos por los propietarios de buques en la ruta África Occidental-Caribe/costa este de América del Norte disminuyeron de 49.000 dólares por día (a 95 WS) en febrero de 2009 a 24.350 dólares por día (a 60 WS) en el mes siguiente. También se produjo un descenso similar de los precios de los buques. Por un Suezmax de cinco años se pagaban en abril de 2009 61,5

millones de dólares, frente a los promedios anuales de 95,3 millones de dólares en 2008 y 86,6 millones en 2007.

#### *Petroleros de tamaño Aframax*

Los petroleros Aframax, de entre 80.000 y 125.000 TPM, ofrecen gran capacidad de carga y flexibilidad. Se utilizan a menudo en el comercio entre las siguientes regiones y dentro de cada una de ellas: Europa Noroccidental, el Caribe, la costa este de América del Norte, el Mediterráneo, Indonesia y Asia Oriental.

En general, las tarifas de los fletamentos de todos los buques se redujeron a comienzos de 2008 y subieron posteriormente para alcanzar su punto máximo a mediados de año. En el mercado de los petroleros Aframax los resultados fueron en general mejores que en los de otros tipos de buques. En efecto, el tráfico de petroleros Aframax en la ruta Mediterráneo-Mediterráneo fue el único en que los fletes registraron una tasa anual de crecimiento positiva, del 3,4%, mientras que en todas las demás rutas disminuyeron entre un 10% y un 35%. La ruta más rentable, por ingresos obtenidos en un solo mes, fue la ruta Caribe-Caribe/costa este de América del Norte, que alcanzó en junio de 2008 su punto máximo de 309 WS, con lo que los ingresos de los fletamentos por tiempo llegaron a su nivel máximo anual de 54.600 dólares por día. En las rutas Mediterráneo-Europa Noroccidental, Mediterráneo-Mediterráneo e Indonesia-Lejano Oriente, los fletes alcanzaron en el mes siguiente sus niveles máximos, de 268 WS, 272 WS y 283 WS, respectivamente. Noviembre de 2008 fue un mes particularmente desfavorable desde el punto de vista de los ingresos por fletamentos, pues en cuatro de las seis rutas del cuadro 29 se registró un mínimo anual. En la ya mencionada ruta Caribe-Caribe/costa este de América del Norte los ingresos disminuyeron en ese mes a 19.300 dólares por día. A pesar de un repunte a finales de 2008, la tendencia descendente de los fletes continuó hasta bien entrado 2009, y en esa misma ruta los ingresos diarios llegaron a ser de sólo 5.000 dólares en abril de 2009. El precio de un petrolero Aframax de cinco años era en abril de 2009 de 43 millones de dólares, frente a los promedios anuales de 71,4 millones de dólares en 2008 y 66,4 millones en 2007.

#### *Petroleros de tamaño mediano*

Los petroleros de tamaño mediano, de menos de 50.000 TPM, pueden hacer escala en puertos con calado limitado y restricciones de longitud, lo que los hace muy versátiles. En el cuadro 30 se muestran las tarifas aplicadas a los fletamentos de ese tipo de buques, que se utiliza para el tráfico en el Mediterráneo, del Mediterráneo al Caribe y a la costa este de América del Norte, y del Caribe al golfo de México y la costa este de América del Norte.

En las tres rutas del cuadro 29 los fletes disminuyeron entre un 23% y un 33%, con la caída más pronunciada en la ruta Mediterráneo-Caribe/costa este de América del Norte. El nivel más bajo del año se alcanzó en noviembre, en la ruta Mediterráneo-Caribe/costa este de América del Norte y en la ruta del Caribe al golfo de México y a la costa este de América del Norte.

#### *Petroleros que sólo transportan derivados*

En las cuatro rutas del cuadro 29 los fletes disminuyeron entre un 25% y un 33%, con la caída más pronunciada en la ruta golfo Pérsico-Japón. El nivel más bajo del año se alcanzó en diciembre, en la ruta del golfo Pérsico al Japón y en la del Caribe a la costa este de América del Norte. Las tarifas siguieron registrando bajadas en 2009, de hasta dos tercios en la ruta del golfo Pérsico al Japón, por la abundante oferta y la debilidad de la demanda de combustibles refinados.

---

**En el mercado de los petroleros Aframax los resultados fueron en general mejores que en los de otros tipos de buques.**

---

La flota de buques tanque para el transporte de productos químicos consta de alrededor de 2.500 buques con una capacidad de carga de 39,3 millones de TPM. Dos terceras partes de esos buques cumplen las especificaciones IMO 2 para transportar principalmente cargas exclusivamente de productos químicos, como estireno, xileno y productos químicos de baja toxicidad. Alrededor de 400 de esos buques se dedican al tráfico transoceánico, otros 560 operan en el mercado regional europeo, y 540 en el mercado regional de la cuenca del Pacífico. Alrededor de la tercera parte de los buques tanque para el transporte de productos químicos están clasificados como IMO 3, o buques quimiqueros de doble casco, que transportan exclusivamente productos químicos y aceites

vegetales. Menos del 3% de los buques cumplen las especificaciones IMO 1 para el transporte de las cargas más peligrosas, como ácido clorosulfónico y triclorobenceno. La mayoría de esos buques se utiliza en el tráfico transoceánico<sup>2</sup>.

Los ingresos equivalentes medios de los fletamentos por tiempo continuaron su tendencia descendente. En la ruta Caribe-costa este de América del Norte/golfo de México, por ejemplo, fueron de 17.567 dólares por día en 2008, frente a 18.575 dólares en 2007 y 20.425 en 2006. En abril de 2009 el promedio de ingresos en esa ruta fue de sólo 6.600 dólares por día, mientras que en abril de 2008 había sido de 15.200 dólares por día.

#### *Fletamentos por tiempo de petroleros*

En 2008 la actividad de fletamento por tiempo se contrajo en total en 1 millón de TPM, situándose en 26,951 millones de TPM, frente a 28,04 millones de TPM en 2007. En marzo y abril el volumen de actividad fue de menos de 1 millón de TPM, mientras que en febrero y octubre se alcanzaron los niveles máximos, de 4,197 millones de TPM y 4,394 millones de TPM, respectivamente.

Los fletamentos de larga duración, de 24 meses o más, representaron en 2008 el 36% de la actividad total del subsector, mientras que en 2006 la proporción había sido del 46%, y en 2006 del 58%. El segundo segmento más activo del mercado fue el de fletamentos de menos de 6 meses de duración (27%), seguido del de fletamentos de uno a dos años (26%). Los grandes petroleros y superpetroleros representaron alrededor del 26% de la actividad total de fletamento por tiempo, frente al 54% de 2006. Los petroleros de menor tamaño (10.000 a 50.000 TPM) representaron algo más del 12%. En el primer trimestre de 2008 los fletamentos se redujeron sustancialmente, a 6,4 millones de TPM, frente a los 12,3 millones de TPM del mismo período de 2006. Las tarifas variaron poco a lo largo de la mayor parte del año, si se exceptúa un incremento de alrededor del 17% en diciembre respecto del mes anterior. Por ejemplo, las tarifas estimadas de fletamento por un año de petroleros de cinco años de antigüedad y 280.000 TPM se redujeron de 52.000 dólares por día en enero de 2007 a 62.000 dólares por día en enero de 2008. En el primer trimestre de 2008 continuó esa tendencia, y en marzo la tarifa se situaba en 71.000 dólares por día.

## **B. MERCADO DE TRANSPORTE DE GAS NATURAL LICUADO**

### *Introducción*

Al licuarse el gas natural mediante su enfriamiento a  $-162^{\circ}\text{C}$ , se reduce su volumen en alrededor de un 600%, lo que hace posible su transporte por mar en grandes cantidades. Los buques dedicados al transporte de gas natural licuado (GNL) suelen cargar en cada travesía de 145.000 a 155.000  $\text{m}^3$ , que, tras su regasificación, rinden de 89 a 95 millones de metros cúbicos<sup>3</sup>. Sin embargo, en cualquier proyecto de suministro de GNL la proporción mayor de los costos corresponde a los costos de la planta de licuefacción. El otro gran modo de transporte internacional de gas es su conducción por gasoducto, que, sin embargo, entraña mayores costos por kilómetro (por ejemplo, tuberías de acero, capa protectora contra la corrosión, postes metálicos, etc.), por lo que sólo es recomendable para distancias cortas o cuando no existe una alternativa directa de transporte por mar. El transporte marítimo de GNL suele ser preferible para largas distancias, cuando la utilización de un gasoducto restaría rentabilidad al proyecto o cuando el paso por muchos territorios plantearía demasiados riesgos de interrupción del suministro. Los costos de licuefacción y regasificación aumentan menos rápidamente en función de la distancia que los costos del gasoducto, por lo que, una vez construidos los buques y las plantas de licuefacción, el principal costo de transporte es el costo de funcionamiento de los propios buques. De surgir un problema de suministro, como el incumplimiento del contrato por una parte, los buques pueden en teoría redirigirse hacia otro cliente, mientras que en el caso del gasoducto los activos son fijos. Como se ha señalado en el capítulo 1, en 2008 no se registró crecimiento alguno del tráfico de GNL, pues el volumen total cargado fue de 226.500 millones de metros cúbicos. Al igual que el de otros productos, el comercio de GNL se vio afectado en 2008 por la recesión económica y la debilidad de la demanda, en particular de electricidad. Entre los principales importadores se contaron tanto países desarrollados como países en desarrollo, en particular el Japón, la República de Corea, los Estados Unidos, España, Francia y la India, aunque las importaciones de los Estados Unidos vienen disminuyendo en los últimos años, y sólo en 2008 se redujeron en alrededor de un 50%, a 7 millones de toneladas<sup>4</sup>. Los principales

## Cuadro 30

Resumen del mercado de petroleros: tarifas al contado para el transporte de crudo y sus derivados, 2007 a 2009  
(Worldscale)

Tipo de buque	Rutas	2007												2008												2009					Variación porcentual 2007/2008			
		Dic.	Enc.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Dic.	Enc.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Ene.	Feb.	Mar.		Abr.	May.	Jun.
Petroleros muy grandes (más de 200 000 TPM)	Golfo Pérsico-Japón	195	122	96	97	109	212	204	238	84	105	81	57	66	189	127	99	88	102	167	190	211	83	115	104	63	61	51	44	41	27	27	46	-66,2
	Golfo Pérsico-República de Corea	163	135	88	84	69	160	145	141	70	80	62	61	..	159	85	86	84	95	132	142	144	82	95	91	54	54	53	42	36	27	27	41	-67,7
	Golfo Pérsico- Europa	220	..	..	..	160	..	..	..	..	..	..	..	..	163	135	88	84	69	160	145	141	70	80	62	61	..	..	35	30	..	..	28	-62,6
	Golfo Pérsico-Caribe/costa este de América del Norte	237	149	124	173	200	237	199	252	159	166	158	118	140	159	85	86	84	95	132	142	144	82	95	91	54	54	44	34	30	21	20	32	-66,0
	Golfo Pérsico-Sudáfrica	223	165	113	224	226	273	214	345	158	167	151	135	121	220	..	..	..	..	..	..	..	..	99	..	67	..	..	55	..	35	..	38	-69,5
Suezmax (100 000 a 160 000 TPM)	África Occidental-Europa Noroccidental	237	149	124	173	200	237	199	252	159	166	158	118	140	237	149	124	173	200	237	199	252	159	166	158	118	140	84	68	68	53	52	64	-40,9
	África Occidental-Caribe/costa este de América del Norte	251	135	125	157	175	249	190	241	162	166	144	122	139	251	135	125	157	175	249	190	241	162	166	144	122	139	86	71	77	53	50	61	-44,6
	Golfo Pérsico-Sudáfrica	223	165	113	224	226	273	214	345	158	167	151	135	121	223	165	113	224	226	273	214	345	158	167	151	135	121	90	70	73	58	62	78	-45,7
	Europa Noroccidental-Europa Noroccidental	190	163	128	159	196	240	206	229	194	178	149	126	165	190	163	128	159	196	240	206	229	194	178	149	126	165	99	80	81	72	66	80	-13,2
	Europa Noroccidental-Caribe/costa este de América del Norte	190	170	138	173	194	258	246	222	230	220	165	133	185	190	170	138	173	194	258	246	222	230	220	165	133	185	105	92	97	82	85	79	-2,6
Aframax (70 000 a 100 000 TPM)	Caribe-Caribe/costa este de América del Norte	299	204	168	240	226	288	309	233	226	264	206	130	258	299	204	168	240	226	288	309	233	226	264	206	130	258	105	78	112	59	73	77	-13,7
	Mediterráneo-Mediterráneo	205	183	146	192	251	263	222	272	182	186	157	126	212	205	183	146	192	251	263	222	272	182	186	157	126	212	107	86	74	62	68	103	3,4
	Mediterráneo-Europa Noroccidental	193	187	137	174	240	265	218	268	166	187	160	118	173	193	187	137	174	240	265	218	268	166	187	160	118	173	106	90	71	59	69	90	-10,4
	Indonesia-Lejano Oriente	237	180	143	140	164	210	226	283	216	175	164	153	153	237	180	143	140	164	210	226	283	216	175	164	153	153	81	69	67	58	54	54	-35,4
	Tamaño mediano (menos de 50 000 TPM)	Mediterráneo-Mediterráneo	260	198	180	191	211	235	300	314	270	..	..	250	200	260	198	180	191	211	235	300	314	270	..	..	250	200	118	100	109	87	80	109
Petroleros que sólo transportan derivados	Mediterráneo-Caribe/costa este de América del Norte	262	200	174	187	212	279	290	297	275	265	258	153	175	262	200	174	187	212	279	290	297	275	265	258	153	175	110	96	112	72	80	101	-33,2
	Caribe-costa este de América del Norte/golfo de México	334	194	159	221	236	275	344	299	282	291	258	142	243	334	194	159	221	236	275	344	299	282	291	258	142	243	131	80	108	70	83	106	-27,2
	Golfo Pérsico-Japón	195	198	150	135	141	172	260	276	339	327	..	..	145	195	198	150	135	141	172	260	276	339	327	..	..	145	84	106	62	55	56	78	-25,6
	Golfo Pérsico-República de Corea	236	224	171	182	166	207	288	309	371	354	336	240	156	236	224	171	182	166	207	288	309	371	354	336	240	156	85	118	79	52	63	85	-33,9
	Golfo Pérsico- Europa	203	216	190	189	227	298	302	303	299	260	187	165	166	203	216	190	189	227	298	302	303	299	260	187	165	166	130	116	93	72	106	96	-18,2
25 000 a 35 000 TPM	Singapur-Asia Oriental	322	287	224	260	221	220	306	326	303	403	328	330	236	322	287	224	260	221	220	306	326	303	403	328	330	236	105	131	98	82	77	..	-26,7

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de *Shipping Insight*, de Drewry Publishing, varios números.

Nota: Dos puntos (..) significan que no se comunicó la tarifa. La clasificación del tamaño de los buques en este cuadro depende de la fuente utilizada y es posible que difiera de la que se emplea en otras partes de la presente publicación.

exportadores de GNL fueron países en desarrollo. Destaca entre ellos Qatar (17,5% de las exportaciones totales), seguido por Argelia, Indonesia, Malasia y Nigeria. MISC Berhad, de Malasia, es la principal empresa propietaria y porteadora, con una flota de 27 buques para el transporte de GNL. En los dos primeros meses de 2009 el comercio mundial de GNL se contrajo en alrededor del 5,5%, como consecuencia de la debilidad de la demanda mundial de gas y de la consiguiente reducción de las exportaciones de Argelia, Nigeria, Qatar, Indonesia, Egipto y Guinea Ecuatorial<sup>5</sup>.

## 1. Evolución del comercio de GNL<sup>6</sup>

El gas natural se quemaba antaño como producto de desecho en el proceso de extracción del petróleo, pero en los últimos decenios se han ideado métodos para llevarlo hasta sus mercados. El número de proyectos de suministro de GNL ha venido aumentando en particular gracias a la mejora de las tecnologías de transporte. La construcción de buques Q-Max para el porte de GNL ha permitido reducir entre un 20% y un 30% los costes de transporte. En junio de 2008 había en todo el mundo 19 plantas de producción de GNL, con un total de 80 trenes de licuefacción<sup>7</sup>. Sin embargo, en el primer semestre de 2008 la capacidad mundial de licuefacción sólo aumentó en un 1,9%, a 87,8 millones de toneladas anuales, pues se retrasó la terminación de importantes proyectos, como los de Tangguh (Indonesia), Sajalín-2 (Federación de Rusia), Yemen LNG (Yemen), y el tren 2 de Qatargas 2 y el tren 1 de RasGas 3 (Qatar)<sup>8</sup>. Esos y otros proyectos deberían entrar en funcionamiento en 2009 y aportar alrededor de 40 millones de toneladas anuales de capacidad adicional. La planta de Hammerfest, en Melkaya, en el norte de Noruega, reanudó su producción en 2008 después de algunos problemas iniciales, y en la Federación de Rusia partió de la planta de Prigorodnoye, en la isla de Sajalín el primer cargamento comercial de exportación de GNL en marzo de 2009. Se prevé que en 2010 esa planta habrá alcanzado su plena capacidad, de 9,6 millones de toneladas anuales. También en la Federación de Rusia se está trabajando en el gigantesco proyecto de Shtokman, en el mar de Barents, que iniciará en principio sus exportaciones en 2014; y en el proyecto de la península de Yamal, en el noroeste del país, que se encuentra todavía en el estadio inicial de desarrollo de las instalaciones de producción de GNL. En junio de 2009 partieron de Tangguh, en el estado de

Papua Barat (Indonesia), con destino a Gwangyang (República de Corea), los primeros cargamentos marítimos de GNL producido en esas instalaciones. Tangguh es el tercer centro de exportación de GNL de Indonesia; los otros dos son los de Bontang, en Kalimantan Oriental, y Arun, en Sumatra. Ese proyecto de 5.000 millones de dólares podrá producir hasta 3,8 millones de toneladas anuales en cada uno de sus dos trenes de elaboración, de los que todavía sólo ha entrado en funcionamiento el primero.

## 2. Fletes en el transporte de GNL

La mayor parte de los buques para el transporte de GNL prestan sus servicios en el marco de contratos estables a largo plazo, por lo que no están expuestos a las amplias fluctuaciones de los precios al contado que afectan a otros subsectores. Las tarifas diarias de los fletamientos por tiempo se mantuvieron durante la mayor parte de 2008 en la franja de 40.000 a 50.000 dólares por día. Sin embargo, las tarifas de los fletamientos a corto plazo disminuyeron en 2008 en un 17%, a alrededor de 46.600 dólares por día para buques con turbina de vapor de 138.000 a 150.000 m<sup>3</sup> de capacidad, debido principalmente a un aumento de la oferta de nuevos buques.

### *Tendencias en la construcción de buques para el transporte de GNL*

La flota mundial de buques para el transporte de GNL se compone de alrededor de 280 buques. En 2008 se incorporaron 58 buques adicionales, procedentes principalmente de astilleros de la República de Corea, y, en menor medida, del Japón y de China. Está prevista la entrega de 42 nuevos buques en 2009 y de otros 36 en 2010. La capacidad de la flota de transporte de GNL creció en 2008 en un 28%, de 32 a 41 millones de metros cúbicos. En enero de 2009 la cartera de pedidos se situaba entre 78 y 82 nuevos buques y alrededor de 14,2 millones de metros cúbicos de capacidad (equivalentes al 34,8% de la flota existente). Esas cifras representaban un descenso respecto de los años de auge de 2004 y 2005, en los que se entregaron, respectivamente, 67 y 49 buques de más de 100.000 m<sup>3</sup> de capacidad. El precio de los buques para el transporte de GNL se mantuvo estable en una franja de 222 a 237 millones de dólares entre 2006 y la primera mitad de 2009. Los buques de mayor tamaño, conocidos como Q-Max y con 266.000 m<sup>3</sup> de capacidad, operan en general desde Qatar. Se

prevé que las entregas previstas de nuevos buques reducirán a mediano plazo el nivel de los fletes, al desbordar la capacidad de producción de las nuevas instalaciones.

## C. MERCADO DE TRANSPORTE DE CARGA SECA A GRANEL<sup>9</sup>

### *Introducción*

El mercado del transporte marítimo de carga seca a granel abarca los cinco graneles principales, es decir, mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita/aluminio y fosfatos, que se utilizan como insumos para obtener productos que constituyen a su vez la columna vertebral del comercio de mercancías. El sector granelero representa alrededor del 66% del volumen total de la carga transportada por mar. Como se señala en el capítulo 1, el volumen total de carga seca a granel ascendió en 2008 a 5.400 millones de toneladas. El tráfico de los principales graneles, que se examina en las siguientes secciones, se estimó en 2.100 millones de toneladas en 2008. La flota granelera mundial, con una capacidad de carga de alrededor de 418 millones de TPM y una cartera de pedidos de 292 millones de TPM en marzo de 2009, registrará un crecimiento de alrededor del 70% en los próximos años. Durante 2008 se entregaron 333 nuevos buques, con una capacidad total de alrededor de 23,7 millones de toneladas, y se desguazaron 76 buques, en total 3,3 millones de toneladas. El tamaño medio de los buques graneleros de nueva construcción es, pues, de alrededor de 71.000 TPM, y el de los buques desguazados de 43.000 TPM: es evidente que los armadores se están deshaciendo del tonelaje de mayor antigüedad para sustituirlo por buques nuevos y de mayor tamaño.

En general, con el fin de garantizarse el suministro de productos esenciales, los países tienden a dotarse de una flota mercante acorde con sus necesidades de importación. Por ejemplo, China cuenta con una gran flota de graneleros, que la abastecen de las materias primas necesarias para sus actividades de producción. Sin embargo, también puede ocurrir que la composición de la flota refleje el predominio de un determinado producto de importación. Es el caso de Indonesia, que, por la importancia de sus exportaciones de petróleo, dispone de una gran flota de petroleros. Por consiguiente, los países en

desarrollo tienden a especializarse en el transporte a granel de las materias primas que necesitan para producir manufacturas o en la exportación de un determinado producto (véase el capítulo 2 para más detalles sobre la estructura de propiedad de la flota mundial). Las economías en desarrollo que controlan una mayor proporción de la flota mundial de graneleros son China, con una flota de 43 millones de TPM que representa alrededor del 10% del total, la República de Corea, Hong Kong (China), la Provincia china de Taiwán, Turquía, la India y Singapur.

### 1. Evolución del comercio de carga seca a granel

El mercado granelero, en expansión desde 2003, se desplomó en 2008, a pesar de un comienzo de año prometedor. El Índice de Carga Seca del Báltico, que mide los fletes pagados en el transporte marítimo de la carga seca a granel, registró una disminución sustancial como resultado de la reducción de la actividad comercial en este sector. En las siguientes secciones se describen algunos aspectos de la evolución del comercio de los cinco principales graneles.

#### *Mineral de hierro*

El mineral de hierro es un producto importante, pues constituye el insumo básico para la producción de acero, a su vez un componente clave de la industria pesada. Alrededor del 98% del mineral de hierro se destina a la producción de hierro y acero, y el resto a aplicaciones tales como el lavado del carbón y la fabricación de cemento. El hierro es el metal más utilizado, y representa el 95% en tonelaje de la producción mundial de metales. Se utiliza en aleación con otros elementos, como carbono, manganeso y níquel, para producir aceros más fuertes y duros, indispensables en la construcción, y para la fabricación de vehículos automotores, buques, trenes y raíles<sup>10</sup>.

Australia y el Brasil representan alrededor de dos terceras partes de las exportaciones mundiales de mineral de hierro. China recibe casi la mitad de las importaciones mundiales, y el Japón sigue siendo el segundo importador, con un 18%. Las dos mayores empresas productoras de mineral de hierro son la brasileña Vale y la británico/australiana Rio Tinto,

---

**El mercado granelero, en expansión desde 2003, se desplomó en 2008, a pesar de un comienzo de año prometedor.**

---

que exportan alrededor de 800 millones de toneladas anuales de mineral cada una. El viaje de ida y vuelta entre el Brasil y China dura 74 días en promedio, y entre Australia y China unos 30 días. Eso significa que un buque de tamaño El Cabo de los utilizados habitualmente para este tráfico puede realizar en un año 5 viajes de ida y vuelta entre el Brasil y China o 12 entre Australia y China. Teniendo en cuenta que esos buques suelen volver en lastre, en los viajes más largos se consume un valioso tiempo de navegación en el que no se perciben ingresos.

A pesar de la disminución general de los volúmenes de comercio en otros subsectores, las importaciones chinas de mineral de hierro aumentaron en 2008 a 444 millones de toneladas, frente a los 383 millones de toneladas de 2007. Los mayores niveles de importaciones se registraron en el segundo y el tercer trimestres de 2008. El volumen mensual de las importaciones osciló entre un nivel máximo de 42,8 millones de toneladas en abril de 2008 y un nivel mínimo de 30,6 millones en octubre, con un promedio de 37 millones. En abril de 2009 las importaciones de mineral de hierro registraron en China un nuevo nivel máximo, de 57 millones de toneladas. En los primeros meses de 2009 aumentaron en un 22% respecto del mismo período de 2008, con lo que el nivel de existencias se situó en alrededor de 70 millones de toneladas en los puertos (frente a un promedio de 54 millones de toneladas en 2007) y 20 millones de toneladas en las propias acerías<sup>11</sup>. Según datos publicados por la Asociación del Hierro y el Acero de China, los comerciantes han incrementado el monto de sus importaciones en la esperanza de beneficiarse de un repunte de la economía mundial. La segunda mitad de 2009 se presenta muy variable para el sector del mineral de hierro, pues el Gobierno de China ha fijado para 2009 un límite de producción de acero de 460 millones de toneladas, que representa una disminución del 15% respecto de la producción de 2008, que fue de 540 millones de toneladas. Ese límite puede determinar que algunas acerías reduzcan hacia finales de año su demanda de importaciones de mineral de hierro. Si se supone que se necesitan en promedio 2,5 toneladas de mineral de hierro para producir una tonelada de acero, eso significa que en 2009 se necesitarán 1.150 millones de toneladas de mineral de hierro, mientras que en 2008 se consumieron 1.350 millones de toneladas. En 2008 China produjo aproximadamente 906 millones de toneladas de mineral de hierro nacional. Si la producción

nacional se mantiene al mismo nivel, a partir de agosto de 2009 las importaciones del mineral disminuirán —lo que provocará un descenso de los fletes— o se sumarán a las existencias, contribuyendo al mantenimiento de las tarifas. En 2009 China anunció también el descubrimiento en la provincia de Liaoning de reservas de mineral de hierro de alrededor de 3.000 millones de toneladas. Todavía no se sabe con exactitud que efecto tendrán esas reservas en los mercados mundiales, pues dependerá de la calidad del mineral y de la facilidad de extracción.

En el primer semestre de 2009 Rio Tinto vendió alrededor del 50% de su mineral de hierro en el mercado al contado; el resto se vende a precios contratados que se negocian cada año. BHP Billiton, por su parte, vendió en el mercado al contado alrededor del 20% de su mineral de hierro. Durante 2008 BHP Billiton y Rio Tinto celebraron negociaciones con las acerías chinas sobre el precio contractual del mineral de hierro para ese año. Las dos empresas trataban de reflejar en los fletes su ventaja geográfica sobre el Brasil, su principal competidor. La empresa brasileña Vale había conseguido anteriormente un incremento del 65% de la tarifa, pero, puesto que Australia está más cerca de China que el Brasil, las empresas mineras australianas querían obtener un incremento mayor, que tuviera en cuenta los ahorros en transporte; lo consiguieron finalmente en junio de 2008, con un incremento del 96%. Sin embargo, en 2009 Rio Tinto acordó una reducción del 33% al 44% del precio del mineral de hierro con la empresa japonesa Nippon Steel, la segunda productora de acero del mundo<sup>12 13</sup>. A partir de entonces se han producido otros recortes de precios al profundizarse la crisis financiera mundial. En junio de 2009, Vale redujo sus precios de referencia para el mineral de hierro en no menos del 48,3% para las acerías del Japón y de la República de Corea.

Hacia finales de 2008, el Gobierno de la India anunció una serie de medidas financieras encaminadas a estimular su comercio de carga seca a granel, en particular la supresión del derecho de exportación del 8% que se aplicaba al mineral de hierro y una reducción del 15% al 5% del impuesto sobre el valor añadido. Uno de los efectos inmediatos de esas medidas fue la quintuplicación de las importaciones de mineral de hierro indio por parte de China, con lo que las exportaciones totales de la India aumentaron a 13,9 millones de toneladas en enero de 2009. En los meses siguientes se

registró un descenso de las exportaciones al notarse los efectos del aumento del costo del transporte por ferrocarril desde Karnataka y la India Oriental. También contribuyeron a limitar las exportaciones las restricciones de calado en los puertos indios, que obligan a utilizar buques Supramax, de menor tamaño, en vez de buques de tamaño El Cabo, lo que puede conducir a niveles mayores de congestión portuaria.

### Carbón

Además de ser un insumo importante para la producción de acero, el carbón (de coque) se utiliza para obtener otros muchos productos, y también para generar energía (carbón térmico) para la industria. En Europa<sup>14</sup> la demanda de importaciones de carbón disminuyó de 158,8 millones de toneladas en 2007 a 141,1 millones de toneladas en 2008. También en la Provincia china de Taiwán se pasó de 60,3 millones de toneladas en 2007 a 50,9 millones de toneladas en 2008. En cambio, el Japón incrementó sus importaciones de 180,6 millones de toneladas en 2007 a 185,8 millones de toneladas en 2008. También se registró un aumento de las importaciones de carbón en la República de Corea, de 84,8 a 93,5 millones de toneladas.

En cuanto a otras partes del mundo, las exportaciones de carbón de Ucrania se vieron afectadas por diversos incidentes, en particular por una explosión de metano en la mina Kart Marx, en la región de Donetsk. En marzo de 2009 el Gobierno de Ucrania impuso un derecho del 13% a todas las importaciones de carbón con el fin de proteger a los productores nacionales. La India recibió el primero de una serie de envíos de 2,5 millones de toneladas de carbón procedentes de las minas australianas de Wollongong, en un momento muy oportuno, pues el país se enfrentaba al aumento del costo de sus importaciones de China después de que el Gobierno chino subiera del 10% al 40% el derecho de exportación aplicable al carbón<sup>15</sup>. En Viet Nam el Gobierno subió hasta el 20% el impuesto aplicado a las exportaciones de carbón. En Sudáfrica las exportaciones de carbón de coque disminuyeron en marzo y abril de 2008 al aumentar la producción nacional de acero.

### Cereales

Los cereales constituyen el insumo más importante en la producción de alimentos para el consumo humano y de piensos. El principal exportador de cereales son los Estados Unidos, seguidos por la Argentina, el Canadá, la Unión Europea y Australia. Las exportaciones de los Estados Unidos disminuyeron de 98,2 millones de toneladas en 2007 a 90,4 millones de toneladas en 2008. También se redujeron las del Canadá, de 22,2 millones de toneladas en 2007 a 20,9 millones de toneladas en 2009. La Unión Europea<sup>16</sup> incrementó sus exportaciones de 16,9 millones de toneladas en 2007 a 24,9 millones de toneladas en 2008 al recuperarse el nivel de la cosecha tras una campaña

---

**Se estima que en 2008 la producción minera mundial de bauxita aumentó en un 1,5%, a 205 millones de toneladas.**

---

agrícola especialmente desfavorable en 2007. Australia aumentó sus exportaciones de 9,2 millones de toneladas en 2007 a 13,1 millones de toneladas en 2008, mientras que las exportaciones de la Argentina permanecieron prácticamente

invariables en torno a 26 millones de toneladas, a pesar de meses de protestas y de 16 días de huelga de los agricultores contra la subida por el Gobierno de los derechos de exportación aplicados a los productos agrícolas. En la Federación de Rusia, el Gobierno anunció planes para la creación de una empresa estatal a la que se encomendaría el control de las exportaciones de cereales.

### Bauxita/alúmina

La bauxita y la alúmina se utilizan principalmente para la producción de aluminio. Se necesitan en promedio 4 t de bauxita seca para producir 2 t de alúmina, que a su vez rinde 1 t de aluminio primario. El aluminio propiamente dicho se utiliza principalmente en el transporte (14% de la demanda), la construcción (11%) y el empaquetado y envasado de otros productos (6%)<sup>17</sup>. El consumo total de aluminio, incluidas todas las formas del metal secundario, asciende a alrededor de 51 millones de toneladas anuales. Se estima que en 2008 la producción minera mundial de bauxita aumentó en un 1,5%, a 205 millones de toneladas. El ligero aumento de la producción mundial de bauxita en 2008 se debió en buena parte a la expansión de las minas de bauxita en Australia, el Brasil, China y la India. Se calcula que la producción mundial de alúmina aumentó asimismo en un 4% en ese año. China ocupa una posición

dominante en la industria mundial del aluminio, pues representa una tercera parte tanto de la producción como del consumo mundial de aluminio primario. Después de China los países productores más importantes son la Federación de Rusia, el Canadá, los Estados Unidos, Australia, el Brasil, Noruega y la India, que representan en conjunto alrededor de las tres cuartas partes de la producción mundial de aluminio primario. Hay en el mundo alrededor de 200 fundiciones que producen aluminio primario, la mitad de ellas en China; 14 empresas, que explotan alrededor de 100 plantas, controlan más del 60% de la producción china. En 2009 se encontraban en distintos estadios de desarrollo casi una cincuentena de proyectos de construcción de nuevas fundiciones de aluminio, con una capacidad total de 20 millones de toneladas anuales. No obstante, sólo se había iniciado la construcción de 10 de esas fundiciones, con una capacidad total de 2,8 millones de toneladas anuales. Ya ha empezado a funcionar en Omán una nueva fundición con 300.000 t anuales de capacidad.

La mayor empresa productora de aluminio y alúmina del mundo, UC Rusal<sup>18</sup>, ha reanudado sus actividades de producción en la planta de Alskon, en Nigeria, que tiene una capacidad de 197.000 t anuales. No lejos de Nigeria se encuentra Guinea, que cuenta con la mayor reserva mundial de bauxita, y donde UC Rusal posee el complejo de Friguia, que puede producir anualmente hasta 640.000 t de alúmina y 1,9 millones de toneladas de bauxita. La planta de Alskon, cuya propiedad se reparten UC Rusal (77,5%), el Gobierno de Nigeria (15%) y Ferrostaal AG (7,5%), se construyó en Nigeria porque una fundición consume una enorme cantidad de energía, que Nigeria posee en abundancia en forma de hidrocarburos. La energía eléctrica y la alúmina siguen siendo los dos insumos más costosos en la producción de aluminio primario. Al decidir la ubicación de una fundición de aluminio, la disponibilidad de una fuente de energía segura y barata es un factor más importante que la proximidad de materias primas o mercados. De ahí que existan grandes fundiciones en Bahrein, Dubai, Omán, Sudáfrica, Mozambique e Islandia. Algunos países, como el Canadá y Noruega, se

---

**... en 2009 el tonelaje total de los encargos de graneleros era mayor que el de cualquier otro tipo de buques.**

---



---

**En 2008 la producción mundial de fosfatos aumentó en un 6,5% y llegó a 167 millones de toneladas, según las estimaciones.**

---

benefician a la vez de la disponibilidad de abundante energía hidroeléctrica y de la proximidad de los mercados de consumo.

Según las estimaciones, las reservas mundiales de bauxita se sitúan en la franja de 55.000 a 75.000 millones de toneladas. El 33% se encuentra en América del Sur y el Caribe, el 27% en África, el 17% en Asia, el 13% en Oceanía y el 10% en otras regiones. Los principales países productores de bauxita, que aportan en total las tres cuartas partes del total de la producción mundial, son, por orden decreciente de tonelaje extraído, Australia, el Brasil, China, Guinea y Jamaica.

El promedio mensual de precios al contado del aluminio de gran calidad en la Bolsa de Metales de Londres disminuyó de un nivel récord de 3.070 dólares por tonelada en julio de 2008 a 1.329 dólares por tonelada en febrero de 2009 al aumentar las existencias de esa Bolsa de 1,1 a 3,2 millones de toneladas.

#### *Fosfatos*

Los fosfatos se utilizan para diversos fines, pero sobre todo en la agricultura, que representa más del 90% de su consumo mundial. La roca fosfática es la única fuente mundial importante de fósforo, que es un elemento esencial para la nutrición de las plantas (fertilizantes líquidos y sólidos) y para la alimentación animal (piensos para el ganado y las aves de corral). En la industria, los fosfatos se utilizan para la fabricación de agentes anticorrosión, cosméticos, fungicidas y productos cerámicos, así como para el tratamiento de aguas y en la metalurgia. Las reservas de roca fosfática se presentan principalmente en forma de fosforitas marinas sedimentarias. Los mayores yacimientos sedimentarios se encuentran en África del Norte, China, el Oriente Medio y los Estados Unidos. También hay importantes yacimientos ígneos en el Brasil, el Canadá, la Federación de Rusia y Sudáfrica. Los mayores complejos de extracción de roca fosfática son los de Khibiny (Federación de Rusia) y Kara Tau (Kazajistán), aunque el principal exportador del mundo sigue siendo México, y los

Estados Unidos el principal importador. Las exportaciones de Marruecos, 32 millones de toneladas en total, representaron casi la mitad de los envíos mundiales, y tuvieron como destinos principales Europa y América. Los envíos de otros países exportadores de África y del Oriente Medio representaron el 40% de las exportaciones mundiales. Se han localizado grandes yacimientos de fosfatos en las plataformas continentales y los montes submarinos del Océano Atlántico y del Océano Pacífico.

En 2008 la producción mundial de fosfatos aumentó en un 6,5% y llegó a 167 millones de toneladas, según las estimaciones. Las reservas conocidas de roca fosfática se han cifrado en alrededor de 18.000 millones de toneladas, de las que alrededor de un 36% y un 32% pertenecen a China y a Marruecos, respectivamente, el 8% a Sudáfrica y el 6% a los Estados Unidos. Las principales empresas productoras de fosfatos son el Grupo OCP (Marruecos), la Mosaic Company (Estados Unidos), la Compagnie des phosphates de Gafsa (Túnez) y PCS Phosphate (Estados Unidos), que en 2005 representaban aproximadamente el 15%, 11%, 5% y 5%, respectivamente, de la capacidad mundial.

El precio de los fosfatos ha aumentado considerablemente en los últimos años como consecuencia de la creciente demanda agrícola (para la producción de alimentos, forrajes y biocombustibles) y de las limitaciones de la oferta. En 2008 el promedio de precios al contado del mineral procedente de África del Norte y otras regiones exportadoras fue de cerca de 500 dólares por tonelada, el quintuple del promedio del año anterior. Esa subida ha repercutido pronunciadamente en los precios de otros tipos de fertilizantes, como el nitrógeno, la potasa y el azufre.

#### *Tendencias en la construcción de graneleros*

En 2008 se entregaron en total 355 buques graneleros de carga seca, frente a 315 en el año anterior. Su tonelaje total ascendió a 28,9 millones de TPM, frente a 24,7 millones de TPM en 2007. Como ya se ha señalado en el capítulo 2, en 2009 el tonelaje total de los encargos de graneleros era mayor que el de cualquier otro tipo de buques. La cartera de

pedidos de graneleros equivale el 69% de la flota granelera existente. En 2009 la empresa minera brasileña Companhia Vale do Rio Doce (VALE) canceló un pedido hecho en 2008 a la tercera mayor empresa de construcción naval de China, Jiangsu Rongsheng Heavy Industries, para la entrega en 2011 de 12 grandes mineraleros. Esos buques, mayores que el *Berge Stahl*, debían tener 400.000 TPM de capacidad, 360 m de eslora total, 65 m de manga, 23 m de calado y una huella de carbono inferior en un 34% a la de los buques tradicionales de tamaño El Cabo. Ese pedido habría convertido a Vale en la principal operadora mundial de grandes graneleros, y el monto del contrato para el astillero chino, ascendía, según las informaciones, a 1.600 millones de dólares. En 2009 estaban encargados para 2011 ó 2012 más de 100 buques mineraleros de más de 200.000 TPM, de los que es difícil saber cuántos llegarán a entregarse. Vale inició sus actividades navieras en 2006, al empezar a subir los fletes de carga seca a granel. El móvil de esa decisión empresarial fue, pues, el de reducir el costo de los fletes, ya que a mediados de 2008 costaba cerca de 108 dólares por tonelada enviar mineral de hierro del Brasil a China, lo que mermaba la competitividad de Vale frente a los productores australianos de mineral de hierro, que se encontraban más cerca del mercado asiático y tenían costos de transporte menores. A finales de 2008, con el desplome de las tarifas de los fletes de carga seca a granel, el coste del transporte de mineral de hierro del Brasil a China disminuyó, por primera vez en casi siete años, a 8,35 dólares por tonelada, nivel al que ya no resultaba viable la explotación de una flota de grandes mineraleros con 12 costosos buques de nueva construcción.

## **2. Fletes de los graneleros**

En 2008, tras cuatro años de fuerte crecimiento, cambió la situación para los propietarios de buques graneleros. La demanda preolímpica redundó al parecer en problemas de congestión en China. El Brasil y Australia contribuyeron a restringir la oferta, con la consiguiente elevación de los fletes a

comienzos del año. En el norte de China, el elevado nivel de las existencias de mineral de hierro interrumpió el programa de envíos y dio lugar a una demora de diez días en promedio para el atraque de los buques, y en el Brasil se informó de la formación de colas de hasta 50

---

**En 2008, tras cuatro años de fuerte crecimiento, cambió la situación para los propietarios de buques graneleros.**

---

buques para atracar. En el puerto australiano de Newcastle había en junio de 2008 40 buques esperando que se les diera entrada en el puerto, como consecuencia de retrasos causados por inundaciones. A principios de 2009 nuevas inundaciones en la región volvieron a causar demoras en el puerto.

El Índice de Carga Seca del Báltico registró resultados espectaculares durante el primer semestre de 2008 y alcanzó en mayo un máximo histórico de 11.793 puntos. Sin embargo, a final de año el mismo índice se había reducido a la decimoséptima parte, 663 puntos. En junio de 2008 los ingresos medios rendidos por un buque moderno de tamaño El Cabo ascendían a 176.200 dólares por día<sup>19</sup>. Sin embargo, en diciembre de 2008 las tarifas se habían reducido a la décima parte, 17.500 dólares por día. Un analista calculó las tarifas de los buques de tamaño El Cabo, Panamax y Supramax en 2.425, 5.021 y 6.500 dólares, respectivamente, para un nivel del Índice de Carga Seca del Báltico en la franja baja de los 700 puntos. Por consiguiente, la disminución de más del 90% del índice afecta principalmente a los propietarios de grandes buques, como los de tamaño El Cabo. Información de primera mano recibida por la UNCTAD revela que los propietarios de buques pequeños, como los graneleros de 4.000 TPM utilizados en el transporte de cabotaje, experimentaron en 2008 disminuciones del nivel de los fletes de alrededor del 30%. Con esas tarifas los navieros tienen dificultades para cubrir sus costos marginales (es decir, sus costos diarios de funcionamiento), y tanto más sus costos de capital. Estos varían considerablemente, y una empresa naviera que haya comprado un buque en el momento de auge del mercado tendrá dificultades para funcionar con los fletes actuales y verá limitadas sus estrategias de salida. Algunas empresas, como Britannia Bulk, Atlas Shipping y Armada Singapore Pte Ltd., han iniciado procedimientos de quiebra. El mercado de derivados, en auge durante algún tiempo, registró sucesivas caídas en diciembre de 2008, y las posiciones especulativas que habían adoptado esas empresas se volvieron contra ellas. No sólo se vieron en dificultades para cumplir con sus obligaciones de devolución del capital tras haber obtenido apenas ingresos suficientes para cubrir los costos físicos de explotación, sino que tuvieron que atender a acuciantes demandas de cobertura adicional para colateralizar sus posiciones ante bancos y otras empresas navieras. Además, las deudas incobrables empeoraron ulteriormente la

situación de las empresas que todavía seguían en pie. Cuando Armada Singapore Pte Ltd. inició los trámites de quiebra, le adeudaban más de 100 millones de dólares Fortescue Metals, Ashapura Minechem, Pioneer Freight Futures, Atlas Shipping, Britannia Bulk y Glory Wealth<sup>20</sup>.

El descenso de los ingresos afectó, como es natural, a los precios de los buques. Un buque de tamaño El Cabo de cinco años de edad, cuyo precio era de 128 millones de dólares a comienzos de 2008 y había aumentado a 156,5 millones en agosto, costaba antes de final de año sólo 47,5 millones. Esa rápida bajada de los precios de los buques siguió al declive del Índice de Carga Seca del Báltico, que alcanzó su nivel máximo en mayo de 2008 para disminuir rápidamente a mínimos históricos en diciembre del mismo año. Los precios de los buques de tamaño El Cabo de segunda mano descendieron durante el primer trimestre de 2009 hasta alcanzar en abril el nivel de 44,5 millones, y la tarifa de fletamento aumentó ligeramente, a 21.300 dólares por día, cifra superior al promedio de ingresos de 16.000 dólares por día por un buque de tamaño El Cabo registrado en los años noventa, decenio en el que el flete nunca sobrepasó los 25.000 dólares por día.

En 2009 persiste la inestabilidad del mercado de carga seca a granel. En febrero de 2009 el Índice del Báltico para los Buques El Cabo se duplicó respecto del mes anterior, llegando a 3.822 puntos, frente a su nivel mínimo de 830 puntos en diciembre de 2008. Ese aumento es imputable al incremento de las exportaciones de mineral de hierro de Australia y el Brasil. Los precios pagados en el mercado al contado por las exportaciones del Brasil se situaron en cerca de 50.000 dólares por día, frente a alrededor de 10.000 dólares en diciembre. En febrero de 2009 los fletes de los buques de tamaño Panamax y Supramax eran de alrededor de 10.000 dólares por día, el doble del mes anterior. En junio de 2009 los fletes de los buques de tamaño El Cabo superaron incluso los 100.000 dólares por día, aunque parece poco probable que esos niveles se puedan mantener, habida cuenta de que la oferta está aumentando a razón de un nuevo buque por día.

El precio de los buques graneleros también se ha reducido considerablemente: un buque Panamax de cinco años que costaba 90 millones de dólares en diciembre de 2007 se valoraba en sólo 30 millones en noviembre de 2008. Los armadores que no consiguen vender sus buques se enfrentan a pérdidas operativas y posibles restricciones

crediticias resultantes de la crisis financiera. Se encuentran, pues, ante la difícil disyuntiva de retirar servicios o inmovilizar buques en un intento de devolver las tarifas a niveles rentables<sup>21</sup>.

En el primer semestre de 2008 continuó la tendencia al aumento de las tarifas en el mercado de fletamentos de buques tramp de carga seca (véase el cuadro 31). Sin embargo, en el segundo semestre se registró un descenso de los fletes por viajes, de

1.009 puntos en junio a 181 puntos en diciembre. También disminuyeron, de 1.250 puntos en junio a sólo 121 en diciembre, los fletes por tiempo. El nivel más elevado de ambos índices se registró en mayo, con 1.055 y 1.544 puntos, respectivamente. En el primer trimestre de 2009 se registraron algunas pequeñas subidas, aunque las tarifas se mantuvieron en torno a dos terceras partes de sus niveles máximos.

Cuadro 31

### Índices de los fletes para el transporte de carga seca, 2006 a 2009

Período	Fletamentos por tiempo de buques tramp de carga seca (1972 = 100)				Fletamentos por viajes de buques tramp de carga seca (1985 = 100)			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
Enero	302	491	812	193	294	632	1 018	154
Febrero	298	480	657	259	292	577	908	227
Marzo	327	550	810	305	321	644	1 221	296
Abril	326	576	795	254	325	707	1 080	277
Mayo	323	671	1 055	306	304	712	1 544	358
Junio	331	626	1 009	410	359	759	1 250	
Julio	360	673	868		421	875	1 036	
Agosto	417	718	716		475	920	976	
Septiembre	447	828	550		518	1 078	657	
Octubre	450	985	313		522	1 044	267	
Noviembre	447	1 013	192		463	1 280	117	
Diciembre	484	926	181		594	1 251	121	
Promedio anual	376	711	663	288	407	873	850	262

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de varios números de *Shipping Statistics and Market Review*, del Institute of Shipping Economics and Logistics.

Nota: Todos los índices se han redondeado al entero más próximo.

#### Fletamento por tiempo de graneleros (viajes)

Los fletes de los buques de tamaño El Cabo para viajes de ida y vuelta registraron en 2008 grandes oscilaciones. Las tarifas eran de 111.835 dólares por día en enero, alcanzaron su nivel máximo de 220.385 dólares por día en mayo y descendieron después abruptamente en más de un 97% hasta situarse en sólo 5.055 dólares por día a final de año.

Las tarifas de la ruta de Singapur y el Japón a Australia siguieron una tendencia similar a la observada en la ruta transatlántica. Los fletes de los buques de tamaño El Cabo utilizados en la ruta de Singapur y el Japón a Australia aumentaron pronunciadamente en la primera mitad

de 2008, en la que los navieros recibieron 112.765 dólares por día a principios de año, frente a 66.630 en el mismo período de 2007, y 192.845 en mayo. En noviembre habían caído a su nivel mínimo de 2.640 dólares por día, lo que supone un descenso del 98%.

#### Fletamento por tiempo de graneleros (períodos)

**Los fletes de los buques de tamaño El Cabo para viajes de ida y vuelta registraron en 2008 grandes oscilaciones.**

Las estimaciones de las tarifas de los fletamentos por períodos de 12 meses indican que los fletes subieron durante el primer semestre de 2008 hasta alcanzar su punto máximo en junio, antes de registrar un rápido descenso. Los buques de tamaño El Cabo de 200.000 TPM de cinco años se fletaban por

125.000 dólares por día a comienzos de 2008, frente a 63.000 dólares en el mismo período de 2007, y alcanzaron su nivel máximo de 176.200 dólares en junio. En el período comprendido entre enero de 2008 y enero de 2009 se registró un descenso del 82% de las tarifas por los buques de tamaño El Cabo de 170.000 TPM y de uno a cinco años de edad. Los fletes de los buques de tamaño Panamax de 75.000 TPM y de cinco años de edad se situaban en enero en 57.000 dólares por día, frente a 31.000 dólares en enero de 2007, pero a final de año se habían reducido a 10.000 dólares por día. Los de los buques de tamaño Handymax de 28.000 TPM y de 10 años de edad disminuyeron de 26.000 dólares por día en enero de 2008 a 6.600 dólares por día en diciembre del mismo año.

#### *Fletamento por viajes de graneleros*

Los fletes para el transporte de mineral de hierro del Brasil a China se situaban a principios de 2008 en 64,05 dólares por tonelada, frente a 35,50 dólares el año anterior. En mayo habían subido a 101,80 dólares por tonelada, pero a final de año habían caído a 8,35 dólares. De enero de 2007 a enero de 2008 registraron un aumento del 80%, pero en enero de 2009 habían vuelto a disminuir en un 86% aproximadamente. En todas las rutas se observan pautas similares, pues los efectos de la recesión económica mundial limitaron la demanda de materias primas.

## **D. MERCADO DE TRANSPORTE DE LÍNEA REGULAR<sup>22</sup>**

### *Introducción*

El transporte de línea regular se realiza en su mayor parte en contenedores y representa alrededor del 16% de la carga mundial en volumen (toneladas). Aunque se puede transportar en contenedores la mayor parte de las mercancías, incluidos la carga antes transportada a granel y los componentes de productos, los contenedores se utilizan por lo general para cargar productos acabados listos para el consumo. El comercio contenedorizado mundial se estimó en 2008 en 1.300 millones de toneladas, cifra que representa un incremento del 4,6% respecto del año anterior<sup>23</sup>. El comercio en portacontenedores puros se ha estimado en 134,5 millones de TEU en 2008. La proporción del

comercio contenedorizado en el comercio total mundial de carga seca ha venido aumentando del 5,1% en 1980 al 25,4% en 2008. El rápido avance de la contenedorización en los últimos veinte años es el resultado de una combinación de factores, entre los que destacan la construcción de buques destinados exclusivamente al transporte de contenedores y de buques de gran tamaño capaces de aprovechar mayores economías de escala, la mejora de las instalaciones de manipulación en los puertos, y el aumento del volumen de materias primas que se transportan en contenedores, por ejemplo metales básicos como cátodos y concentrados de cobre<sup>24</sup>. La flota de buques portacontenedores aumentó en 17,3 millones de TPM, o un 11,9%, hasta 162 millones de TPM, tonelaje que equivale aproximadamente al 13,6% de la flota mundial. A comienzos de 2009 había 4.638 buques portacontenedores, con una capacidad total de 12,14 millones de TEU.

### **1. Evolución del comercio de línea regular**

#### *Evolución general*

La novedad más destacable ocurrida en el comercio de línea regular en 2008 fue la derogación de la exención por categorías otorgada por la Unión Europea a las conferencias marítimas para la fijación de precios y la coordinación de la capacidad. A partir del 18 de octubre de 2008, los antiguos miembros de la Conferencia Marítima del Lejano Oriente han tenido que establecer sus propias tarifas y recargos, lo que ha generado una gran diferenciación. La multiplicidad y variedad de las tarifas aplicadas supone una carga adicional para las compañías navieras, que han de esforzarse por mantenerse al corriente de todas. Hasta el momento no parece que otros países o regiones hayan seguido el criterio de la Unión Europea.

Cifras publicadas por la European Liner Affairs Association (ELAA) indican que el volumen del

---

**... el volumen del comercio contenedorizado en la ruta Asia-Europa disminuyó en alrededor del 15% en 2008.**

---

comercio contenedorizado en la ruta Asia-Europa disminuyó en alrededor del 15% en 2008. A comienzos de 2009 las tarifas aplicadas en esa ruta eran de alrededor de 300 dólares por TEU, lo que representa un descenso del 80%,

aproximadamente, respecto del período de auge de 2007. En un esfuerzo por mantener las tarifas tras la

abolición de las conferencias marítimas europeas, APL, Hapag-Lloyd y MOL anunciaron que a partir del 1º de abril de 2009 incrementarían sus fletes a niveles superiores al precio al contado. Como medida adicional para absorber capacidad, algunos operadores redirigieron sus servicios de transporte de Europa a Asia por la ruta, más larga, del cabo de Buena Esperanza. Con ello se incrementa el tiempo de travesía en siete días y el consumo de combustible en alrededor de un 30%, pero se evita el pago de los derechos de tránsito por el canal de Suez. En algunos casos, ese cambio de ruta supuso economías de más de 300.000 dólares para los buques de mayor tamaño, aun teniendo en cuenta el costo suplementario en combustible y tripulación. El aumento de los precios del combustible, sin embargo, pondrá en cuestión la viabilidad a largo plazo de las rutas más largas.

Como consecuencia del cambio de ruta, los ingresos del canal de Suez se habían reducido en más de un 22% en abril de 2009 respecto al mismo período de 2008. Durante el mes de abril de 2009 atravesaron el canal 1.482 buques, y los derechos de tránsito pagados ascendieron a 448,9 millones de dólares, lo que supone un promedio de alrededor de 300.000 dólares por buque, aunque los buques portacontenedores de mayor tamaño pagan hasta el doble de esa cantidad por una sola travesía. Es interesante señalar que MSC, que había redirigido por el cabo de Buena Esperanza su tráfico en dirección este, revocó en mayo de 2009 esa decisión, según algunos analistas tras haber negociado un descuento con la Autoridad del canal de Suez.

Además de economizar combustible y absorber capacidad excedente, la utilización de la ruta del cabo de Buena Esperanza permite evitar la zona de piratería frente a las costas de Somalia y por ende el pago de seguros adicionales<sup>25</sup>. Al parecer, los costos de seguro relacionados con los ataques de piratas se decuplicaron con creces en 2008. En 2008 se comunicaron 141 ataques de piratas frente a Somalia, y los análisis preliminares sobre 2009 parecen indicar que esa cifra podría duplicarse.

Tras un descenso de los volúmenes de tráfico, la empresa de transporte de línea Evergreen anunció

recortes de servicios y de personal a principios de 2009 en la ruta Asia-Pacífico. El subsector de los buques de línea regular siguió en 2008 una evolución similar a la mencionada de los petroleros y graneleros, es decir, de crecimiento en el primer semestre y contracción en el segundo, al extenderse la crisis financiera mundial. En términos generales, sin embargo, 2008 no fue un mal año para los propietarios de buques de línea, pues los fletes de los buques de menor tamaño se mantuvieron por encima de los niveles de 2007.

Como se ha señalado en el capítulo 2, la capacidad total de la flota de transporte de contenedores, incluida la capacidad totalmente celular, ascendía en 2009 a 14,4 millones de TEU. En 2008 se encargaron muchos buques nuevos, pero en el primer semestre de 2009 no se registró ningún pedido de portacontenedores. El volumen total de los desguaces comunicados fue muy reducido en 2008: alrededor de 728.000 TPM de enero a octubre. En 2008 entraron en servicio el último de una serie de ocho buques portacontenedores de enorme tamaño de la Maersk Line, el *Eugen Maersk*, de 12.508 TEU, y el *MSC Daniela*, de 13.800 TEU, del que es propietaria y operadora la empresa suiza Mediterranean Shipping Company (MSC).

#### *Principales operadores de buques de línea*

Durante 2008, la capacidad de carga de las diez principales empresas operadoras de buques portacontenedores aumentó a 7,4 millones de TEU, lo que representa un crecimiento del 11%, frente al 15,7% del año anterior (cuadro 32). Ambos porcentajes se sitúan muy por debajo de la excepcional tasa de crecimiento, de 26,5%, registrada en 2006. En conjunto, la cuota de mercado de los 20 principales operadores aumentó en 2008 en un 11,6%, a 9,9 millones de TEU. En el año anterior la flota de los 20 principales operadores había aumentado en un 15,5%, contribuyendo así a la concentración del mercado de transporte de línea regular. A 1º

de enero de 2009, los 20 principales operadores representaban acreedor del 69% de la capacidad total de transporte en contenedores, alrededor de un 1% menos que en 2008. De las 20 principales empresas de transporte de línea, 11 eran de

---

**A 1º de enero de 2009, los 20 principales operadores representaban acreedor del 69% de la capacidad total de transporte en contenedores, alrededor de un 1% menos que en 2008.**

---

economías en desarrollo y 9 de economías desarrolladas, y no había ninguna de países con economías en transición. Predominaban entre ellas las empresas de Asia, pues había 14 de esa región, 5 de Europa y 1 de América Latina. La lista contenía, en decimotercero lugar, un nombre nuevo, el de la United Arab Shipping Company, que tenía su sede en Kuwait y operaba desde Dubai, con una flota de 43 buques y una capacidad de carga de 155.462 TEU. Esa compañía causó gran revuelo en 2008 al revelar un contrato por valor de 1.500 millones de dólares para la construcción de 9 portacontenedores de 13.100 TEU. MOL, Hanjin y HMM ganaron dos posiciones cada una en la clasificación, ocupando los puestos 9, 10 y 15, respectivamente. APL y

Yang Ming ganaron sendas posiciones, situándose en los puestos 7 y 13, respectivamente. China Shipping Container Lines (CSCL), K Line y Pacific International Lines (PIL), descendieron una posición, a los puestos 8, 14 y 19, respectivamente. Wan Hai, de la Provincia china de Taiwán, que ocupaba el puesto 19, quedó excluida de la clasificación como resultado de un programa de recortes por el que había reducido el número de buques que explotaba. No obstante, Wan Hai incrementó en 2008 su capacidad de carga en contenedores y acordó establecer una alianza estratégica a largo plazo con Pacific International Lines.

Cuadro 32

**Los 20 principales operadores de servicios de buques portacontenedores al comienzo de 2009**  
(Por número de buques y capacidad total de transporte (en TEU))

Clasificación	Operador	País/territorio	Número de buques en 2009	Capacidad en TEU en 2009
1	Maersk Line	Dinamarca	426	1 740 936
2	MSC	Suiza	431	1 510 720
3	CMA-CGM Group	Francia	280	864 893
4	Evergreen	Provincia china de Taiwán	181	629 615
5	Hapag-Lloyd	Alemania	132	496 724
6	COSCON	China	141	491 580
7	APL	Singapur	128	470 901
8	CSCL	China	121	431 582
9	MOL	Japón	109	387 107
10	Hanjin	República de Corea	83	365 605
<b>Subtotal</b>			<b>2 032</b>	<b>7 389 663</b>
11	OOCL	Hong Kong (China)	90	364 384
12	NYK	Japón	82	358 094
13	Yang Ming	Provincia china de Taiwán	85	317 473
14	K Line	Japón	99	309 496
15	HMM	República de Corea	58	258 648
16	Hamburg Sud	Alemania	81	256 513
17	Zim	Israel	82	251 717
18	UASC	Kuwait	43	155 462
19	PIL	Singapur	76	147 985
20	CSAV	Chile	56	141 957
<b>Total 1 a 20</b>			<b>2 784</b>	<b>9 951 392</b>
<b>Flota mundial de portacontenedores celulares a 1° de enero de 2009</b>			<b>9 447</b>	<b>14 429 080</b>

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de *Containerisation International Online*, Fleet Statistics, disponible en <http://www.ci-online.co.uk>.

Maersk Line mantuvo su primera posición, seguida de cerca por MSC y CMA-CGM. Sin embargo, la distancia entre la primera posición y la segunda siguió reduciéndose, de 437.000 a sólo 230.000 TEU. Durante 2008 MSC creció en un 20,5% y

CMA-CGM en un 18,9%, mientras que Maersk Line sólo lo hizo en un 5,9%. La cuota de mercado de Maersk Line, por capacidad de la flota, descendió al parecer de 16,1% a 14,1% entre enero de 2008 y abril de 2009, mientras que la de MSC

aumentó de 10,4% a 11,5%. En 2005, cuando Maersk adquirió P&O Nedlloyd, su cuota de mercado por capacidad de la flota era de más de 18%. El único cambio importante de propiedad entre las 20 principales compañías fue el de Hapag-Lloyd, vendida por su empresa matriz TUI a un consorcio de Hamburgo a finales de 2008.

#### *Resultados financieros de las principales líneas de transporte marítimo*

Los resultados financieros de las principales líneas de transporte marítimo fueron en 2008 considerablemente peores que en años anteriores, pues en el último trimestre del año la crisis financiera empezó a afectar al comercio mundial. Sobre un volumen de negocios de alrededor de 26.000 millones de dólares, Maersk Line y sus empresas asociadas obtuvieron en 2008 205 millones de dólares de beneficios, cifra muy inferior a la del año dorado de 2005, en que los beneficios de Maersk ascendieron a más de 1.200 millones de dólares<sup>26</sup>. En 2009, con alrededor del 5% de sus buques inmovilizados, las perspectivas de la primera compañía mundial no eran muy alentadoras. Los beneficios de CMA-CGM cayeron en 2008 en alrededor de un 87%, de 966 millones de dólares en 2007 a 124 millones de dólares, al desplomarse los fletes en todas sus principales rutas comerciales. Sin embargo, puesto que su flota está compuesta en alrededor de tres cuartas partes por buques fletados, y tiene 180 de sus 280 buques pendientes de renovación en 2009, esa empresa cuenta con mucho margen para reducir sus costos de explotación<sup>27</sup>. Evergreen Line declaró en 2008 un beneficio de 639 millones de nuevos dólares de Taiwán (19 millones de dólares), cantidad 17 veces inferior a los 10.400 millones de nuevos dólares de Taiwán (319 millones de dólares) obtenidos el año anterior. Hapag-Lloyd parece ser la única excepción entre las empresas de la lista, pues su cifra de negocios se incrementó en un 4,3% en 2008, a 8.400 millones de dólares, y sus beneficios en un 19%, a 285 millones de dólares, al aumentar en un 2%, a 5,54 millones de TEU el volumen total de carga. La cifra de negocios de COSCO aumentó en un 16,6%, a 130.870 millones de yuan (19.700 millones de dólares), pero sus beneficios disminuyeron en un 40%, a 11.620 millones de yuan (1.700 millones de dólares). Los ingresos de las operaciones

contenedorizado se redujeron en un 4,3%, a 43.800 millones de yuan (6.420 millones de dólares) en 2008, año en que la compañía transportó 5,8 millones de TEU, alrededor de 1,5% más que en 2007. Neptune Orient Lines registró en 2008 un beneficio neto de 83 millones de dólares, un 84% menos que en 2007, a pesar de que sus ingresos totales aumentaron en un 14%, a 9.290 millones de dólares. La cifra de negocios de MOL disminuyó en 2008 en un 4% respecto del año anterior, a 1.865 millones de yen (19.300 millones de dólares), mientras que sus ingresos de explotación se redujeron en un 32%, a 197.200 millones de yen (2.030 millones de dólares) y sus ingresos netos en un 33%, a 126.900 millones de yen (1.310 millones de dólares). China Shipping Container Lines (CSCL) registró una disminución del 11% de su cifra de negocios, a 34.750 millones de yuan (5.100 millones de dólares), y del 98% de sus beneficios netos, a 42 millones de yuan. Hanjin obtuvo en 2008 en el conjunto de sus divisiones un beneficio operativo de 3,35 billones de won (2.400 millones de dólares) en el conjunto de sus divisiones, sobre unos ingresos totales de 9,36 billones de won. Su división de transporte contenedorizado obtuvo unos ingresos totales de 7,17 billones, un 26,7% más que en el año anterior, gracias al aumento de las tarifas en la ruta transpacífica. Sin embargo, los ingresos de explotación disminuyeron en un 19%, a 89.000 millones de won (64 millones de dólares).

La recesión económica mundial, unida a los pronósticos desfavorables sobre el comercio mundial, provoca el descenso de los fletes. La subida del precio del combustible hace que resulten todavía más alarmantes las noticias sobre el número de buques inmovilizados y las abultadas carteras de pedidos de nuevos buques.

## **2. Fletes de los buques portacontenedores**

### *Fletamento de buques portacontenedores*

Los navieros alemanes dominan el mercado mundial de transporte de línea regular, y los corredores de buques de Hamburgo controlan alrededor del 75% del tonelaje de portacontenedores disponible para fletamentos. La Asociación de Corredores Marítimos de Hamburgo (VHSS) viene publicando desde 1998 el Índice

---

**En abril de 2009 los fletes de la mayor parte de los buques estaban por debajo de sus niveles de 2000.**

---

de transporte de Hamburgo, que proporciona un análisis de

mercado de las tarifas de los fletamentos por tiempo de portacontenedores de tres meses de duración como mínimo. En el cuadro 33 se presentan los promedios anuales de los fletes desde 2000 y los promedios mensuales de 2008, según datos de la VHSS.

En 2008 disminuyeron los fletes medios de 8 de los 10 tipos de buques que figuran en el cuadro 32; el descenso más pronunciado, del 15,8%, correspondió a los buques de entre 1.600 y 1.999 TEU. Las tarifas pagadas por los buques de 200 a 299 TEU

aumentaron en casi un 8%, y las de los buques con aparejos/sin aparejos de 300 a 500 TEU registraron también un ligero aumento. Esos aumentos constituyen una excepción notable en un contexto de reducción generalizada de las tarifas en todo el mercado de transporte marítimo. Aunque los fletes medios de 2008 fueron superiores a los de 2004, los descensos registrados a finales de año prosiguieron hasta bien entrado 2009. En abril de 2009 los fletes de la mayor parte de los buques estaban por debajo de sus niveles de 2000.

Cuadro 33

**Tarifas de fletamento por tiempo de buques portacontenedores**  
(En dólares por plaza de 14 toneladas/día)

Tipo de buque (TEU)	Promedios anuales									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
<b>Sin aparejos</b>										
200 a 299	15,71	15,74	16,88	19,57	25,02	31,71	26,67	27,22	26,00	
300 a 500	14,52	14,72	15,14	17,48	21,73	28,26	21,67	22,27	19,95	
<b>Con aparejos/sin aparejos</b>										
2 000 a 2 299	10,65	7,97	4,90	9,75	13,82	16,35	10,51	11,68	9,96	
2 300 a 3 400 <sup>a</sup>			5,96	9,29	13,16	13,04	10,18	10,74	10,66	
<b>Con aparejos/sin aparejos</b>										
200 a 299	17,77	17,81	17,01	18,93	27,00	35,35	28,04	29,78	32,12	
300 a 500	14,60	14,90	13,35	15,55	22,24	28,82	22,04	21,34	21,39	
600 a 799 <sup>b</sup>			9,26	12,25	19,61	23,70	16,62	16,05	15,64	
700 a 999 <sup>c</sup>			9,11	12,07	18,37	21,96	16,73	16,90	15,43	
1 000 a 1 299	11,87	8,78	6,93	11,62	19,14	22,58	14,28	13,69	12,24	
1 600 a 1 999	10,35	7,97	5,67	10,04	16,08	15,81	11,77	12,79	10,77	

Tipo de buque (TEU)	Promedios mensuales de 2008											
	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.
<b>Sin aparejos</b>												
200 a 299	29,23	28,49	30,16	27,96	28,77	29,10	29,87	28,25	23,89	19,55	20,31	16,45
300 a 500	22,37	23,77	24,49	23,34	21,88	23,04	23,82	20,53	20,68	16,32	13,91	9,78
<b>Con aparejos/sin aparejos</b>												
2 000 a 2 299	13,18	13,10	12,59	12,78	11,98	10,15	10,15	9,20	8,54	6,62	6,62	4,63
2 300 a 3 400 <sup>a</sup>	12,53	12,53	10,97	11,31	10,82	10,82	10,48	10,53	9,47	9,47	9,47	9,47
<b>Con aparejos/sin aparejos</b>												
200 a 299	32,39	33,61	33,35	35,78	35,78	35,85	35,85	30,70	30,05	30,74	25,65	25,65
300 a 500	23,66	27,60	24,03	22,51	23,37	18,75	21,52	22,22	21,33	20,94	16,35	14,44
600 a 799 <sup>b</sup>	16,47	17,59	17,94	18,27	17,43	17,43	15,77	15,37	14,94	12,14	12,14	12,14
700 a 999 <sup>c</sup>	18,42	18,74	17,39	18,18	17,63	17,21	17,63	16,01	14,39	12,55	9,57	7,40
1 000 a 1 299	14,58	15,04	15,49	15,80	15,29	15,04	13,48	10,89	10,19	9,37	6,35	5,39
1 600 a 1 999	13,68	13,84	13,75	13,09	12,48	11,36	10,51	11,30	9,75	7,62	7,13	4,69

Cuadro 33 (continuación)

Tipo de buque (TEU)	Promedios mensuales de 2009					
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
<b>Sin aparejos</b>						
<b>200 a 299</b>	15,49	12,49	13,22	11,75	10,61	13,48
<b>300 a 500</b>	10,94	9,59	9,13	8,46	8,94	8,79
<b>Con aparejos/sin aparejos</b>						
<b>2 000 a 2 299</b>	4,63	3,22	3,22	2,40	2,40	2,51
<b>2 300 a 3 400<sup>a</sup></b>	9,47	9,47	2,79	2,60	2,46	2,31
<b>Con aparejos/sin aparejos</b>						
<b>200 a 299</b>	20,84	18,21	17,17	17,17	15,70	15,33
<b>300 a 500</b>	12,54	10,67	9,37	9,51	8,69	10,99
<b>600 a 799<sup>b</sup></b>	12,14	7,19	6,21	6,31	6,18	6,35
<b>700 a 999<sup>c</sup></b>	7,52	6,89	5,86	5,98	6,00	5,93
<b>1 000 a 1 299</b>	5,03	4,89	4,53	4,10	3,79	3,82
<b>1 600 a 1 999</b>	4,65	3,71	3,45	3,22	2,84	2,84

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos del Índice de Hamburgo, de la Asociación de Corredores Marítimos de Hamburgo, disponible en [http://www.vhss.de/hax2006\\_001.pdf](http://www.vhss.de/hax2006_001.pdf); y *Shipping Statistics and Market Review*, vol. 52, N° 1/2 2009: 54-55, Institute of Shipping Economics and Logistics.

<sup>a</sup> Esta categoría se creó en 2002. Los datos del primer semestre del año corresponden a buques celulares de la gama de 2.300 a 3.900 TEU que hacen al menos 22 nudos.

<sup>b</sup> Que hacen de 17 a 17,9 nudos.

<sup>c</sup> Que hacen al menos 18 nudos.

#### Fletes en las principales rutas

En el cuadro 34 se muestran las tarifas de los fletes en las tres principales rutas contenedorizadas (transpacífica, Asia-Europa y transatlántica). La evolución de los fletes no fue homogénea en 2008. La comparación entre el cuarto trimestre de 2007 y el de 2008 indica que se registraron aumentos en las rutas de Europa a Asia, de los Estados Unidos a Europa y en ambas direcciones de la ruta transpacífica, y disminuciones en las rutas de Asia a Europa y de Europa a los Estados Unidos. En la ruta Asia-Europa se registró a principios de 2009 un mínimo histórico, las denominadas tarifas "cero". Las cifras presentadas en el cuadro 34, sin embargo, comprenden esos costos suplementarios, como factores de ajuste cambiario, factores de ajuste del precio del combustible y gastos de terminal, para proporcionar una indicación más precisa del nivel de los fletes en determinadas rutas.

Como ya se ha señalado, a partir del 18 de octubre de 2008 quedaron prohibidas las conferencias marítimas en las rutas que tenían como origen o destino la Unión Europea, por lo que ya no existe la principal fuente de información sobre los fletes en esas rutas, la Conferencia Marítima del Lejano Oriente. Las compañías de línea regular son reacias a revelar sus tarifas, por temor a que se interprete como fijación de precios. La Asociación Europea de Transporte de Línea, una asociación comercial constituida tras la disolución de la Conferencia Marítima del Lejano Oriente, informó de que en el primer trimestre de 2009 el volumen de comercio en la ruta Europa-Asia había disminuido en un 22% en dirección oeste desde Asia y en un 17% en dirección este desde Europa. También disminuyó en el primer trimestre de 2009 el volumen de comercio en la ruta transatlántica, en un 17% en dirección oeste hacia América del Norte y en un 30% en dirección este hacia Europa.

Cuadro 34

**Fletes (promedios del mercado) por TEU en las tres principales  
rutas comerciales de los buques de línea regular**  
(En dólares por TEU y variación porcentual)

	Transpacífica		Europa-Asia		Transatlántica	
	Asia-Estados Unidos	Estados Unidos-Asia	Europa-Asia	Asia-Europa	Estados Unidos-Europa	Europa-Estados Unidos
<b>2007</b>						
Primer trimestre	1 643	737	755	1 549	1 032	1 692
Variación porcentual	-2	-5	-5	0	-3	-4
Segundo trimestre	1 675	765	744	1 658	1 067	1 653
Variación porcentual	2	4	-1	7	3	-2
Tercer trimestre	1 709	780	792	2 014	114	1 667
Variación porcentual	2	2	6	21	-89	1
Cuarto trimestre	1 707	794	959	2 109	1 175	1 707
Variación porcentual	0	2	21	5	931	2
<b>2008</b>						
Primer trimestre	1 757	845	1 064	2 030	1 261	1 637
Variación porcentual	3	6	11	-4	7	-4
Segundo trimestre	1 844	987	1 104	1 937	1 381	1 610
Variación porcentual	5	17	4	-5	10	-2
Tercer trimestre	1 934	1 170	1 141	1 837	1 644	1 600
Variación porcentual	5	19	3	-5	19	-1
Cuarto trimestre	1 890	1 196	1 109	1 619	1 731	1 600
Variación porcentual	-2	2	-3	-12	5	0
<b>2009</b>						
Primer trimestre	1 670	913	853	1 023	1 481	1 325
Variación porcentual	-12	-24	-23	-37	-14	-17
Segundo trimestre	1 383	802	742	897	1 431	1 168
Variación porcentual	-21	-12	-13	-12	-3	-12

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de *Containerisation International Online*, Fleet Statistics, disponible en <http://www.ci-online.co.uk>.

Notas: Las tarifas comprenden todas las partidas, esto es, los factores de ajuste cambiario y de ajuste por combustible, además de los gravámenes por manipulación en las terminales donde se hayan convenido tarifas puerta a puerta, y de transporte terrestre cuando se apliquen tarifas para el desplazamiento desde donde están depositados los contenedores hasta el muelle. Todas las cifras representan promedios de las tarifas aplicadas a la totalidad de los productos acarreados por los principales transportistas. Las tarifas desde los Estados Unidos y hasta ellos corresponden al promedio de las tres costas.

En el cuadro 35 se muestra la evolución de los fletes correspondientes a cargamentos cargados o descargados por buques de línea en puertos alemanes en el período 2006-2008. El promedio anual del índice general de 2008 descendió en 4 puntos respecto del nivel de 2007, situándose en 90 puntos (el año de base de 1995 equivale a 100 puntos). El índice medio del tráfico de entrada aumentó en 3 puntos, hasta 106 puntos. Las cifras

mensuales revelan una subida gradual de los fletes, con un abrupto descenso en diciembre de 2008. En el tráfico de salida el promedio anual se redujo en 2008 a 77 puntos, lo que supone un descenso de 4 puntos, con un nivel mínimo de 65 puntos en diciembre de 2008, consecuencia de una pronunciada contracción del comercio de Europa a Asia.

Cuadro 35

**Índices de los fletes de los buques de línea regular, 2006 a 2009**  
(Cifras mensuales: 1995 = 100)

Mes	Índice general			Índice del tráfico de entrada			Índice del tráfico de salida		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
<b>Enero</b>	104	89	98	95	98	116	113	81	83
<b>Febrero</b>	105	88	95	95	98	114	113	80	80
<b>Marzo</b>	106	86	92	97	96	110	114	78	77
<b>Abril</b>	105	87	88	96	100	106	113	77	74
<b>Mayo</b>	101	88	89	92	101	107	110	76	75
<b>Junio</b>	104	92	89	94	105	106	113	81	75
<b>Julio</b>	105	94	89	96	114	104	113	80	76
<b>Agosto</b>	98	95	93	92	118	107	103	81	81
<b>Septiembre</b>	96	98	97	92	121	113	100	84	85
<b>Octubre</b>	95	97	90	93	119	105	97	84	77
<b>Noviembre</b>	91	97	86	89	115	101	93	86	74
<b>Diciembre</b>	87	100	73	86	118	83	88	88	65
<b>Promedio anual</b>	100	94	90	97	109	106	110	81	77

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, basada en información de *Shipping Statistics and Market Review*, vol. 53, Nº 3, marzo de 2009: 61-62, Institute of Shipping Economics and Logistics.

## E. PRODUCCIÓN DE CONTENEDORES<sup>28</sup>

### Introducción

Durante los tres primeros trimestres de 2008 la producción de contenedores se mantuvo aproximadamente a los niveles de 2007, pero en el último trimestre se redujo muy abruptamente, por lo que a final de año el número total de contenedores producidos, 3,45 millones de TEU, era casi un 19% menor que la del año anterior. Antes de ese descenso, la producción había seguido una larga tendencia ascendente, con un crecimiento del 37% en 2007 y del 18% en 2006.

El precio medio de los contenedores nuevos fue en 2008 más alto que en 2007, pero se preveía una caída de los precios en 2009 al reaccionar el mercado a la disminución de la demanda de contenedores nuevos. El crecimiento del comercio y la expansión de la flota mundial de buques portacontenedores (capítulo 2) siguieron impulsando el aumento del precio de los contenedores durante los primeros tres trimestres de 2008 (cuadro 36). El incremento de las entregas de nuevos buques hizo que aumentara también exponencialmente la demanda de contenedores nuevos. La relación entre la capacidad de transporte

de la flota mundial de buques portacontenedores y la de la flota mundial de contenedores es de 1 a 2,4 aproximadamente. Un buque de 1.000 TEU de capacidad necesita alrededor de 2.400 TEU, pues, además de los que transporta el buque, se precisan contenedores para las operaciones de carga y descarga.

También contribuyeron a la subida del precio de los contenedores nuevos los incrementos del coste de las materias primas, en particular del acero corten. El precio subió para ajustarse a la elevada demanda, y las plantas de fabricación de contenedores funcionaban a una tasa de utilización de alrededor del 80%. Los precios de los TEU estándar nuevos subieron en más de un 9% entre el primer y el segundo trimestres de 2008, y en un 6% entre el segundo y el tercero. En el último trimestre de 2008, al disminuir súbitamente la demanda de contenedores y detenerse el crecimiento de la flota mundial de buques portacontenedores, los precios de los contenedores cayeron en casi un 14%, situándose en 2.200 dólares. Además de tener que bajar sus precios para atraer clientes en un mercado languideciente, los productores se vieron obligados a recortar costos, y la tasa de utilización de las fábricas se redujo al 40%. A comienzos de 2009, el nivel de utilización de las plantas de fabricación se situaba en alrededor de 6 millones de TEU por año,

menos de la mitad de su capacidad de producción total. Aunque en 2008 siguió siendo la principal productora de contenedores, los efectos de la crisis obligaron a China a aplicar inmediatamente drásticas medidas de reducción de costos, como el cierre de muchas fábricas y el despido de trabajadores. La disminución subsiguiente del costo de las materias primas contribuyó a reducir el precio de los contenedores nuevos. En el gráfico 22 se muestra la evolución anual de los precios de los contenedores nuevos en el período 2001-2008.

Cuadro 36

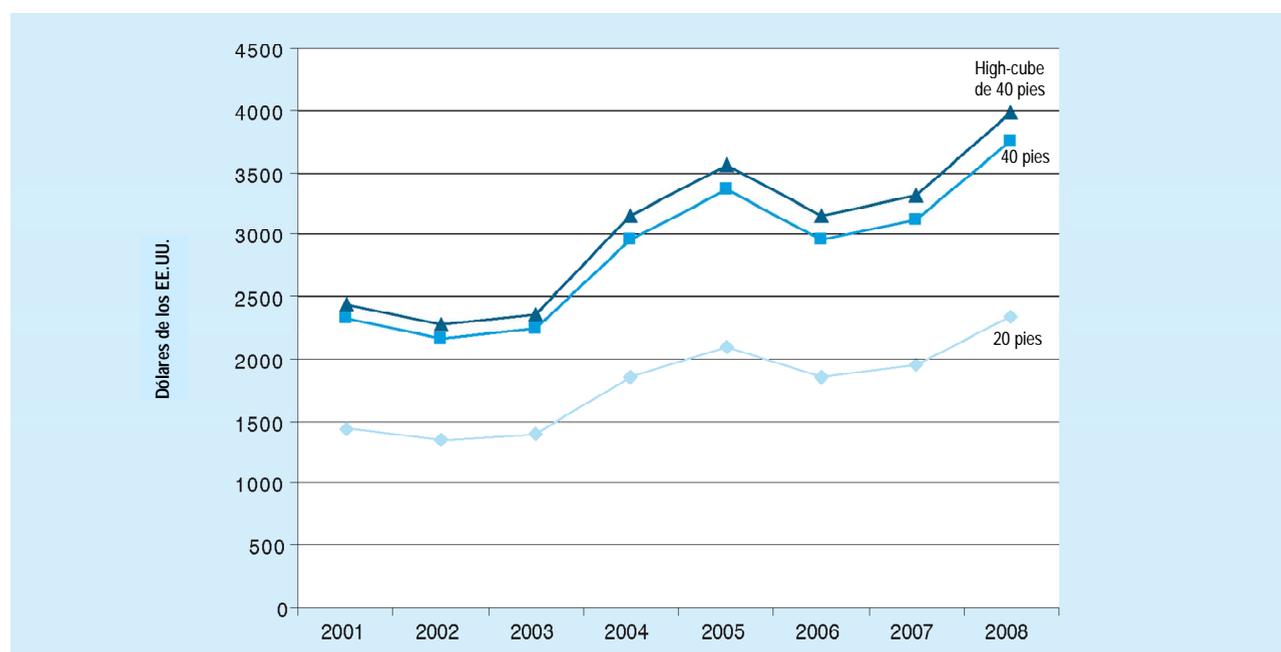
### Flota mundial de contenedores (En miles de TEU)

Año	Flota mundial	Arrendadores	Porteadores
2005	21 415	9 380	12 035
2006	23 335	9 850	13 485
2007	26 235	10 680	15 555
2008	28 685	11 525	17 160

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de "A new lease of life", en *Containerisation International Online*, 1º de agosto de 2008.

Gráfico 22

### Evolución de los precios de los contenedores nuevos (En dólares por contenedor)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de *Containerisation International*, septiembre de 2007: 39.

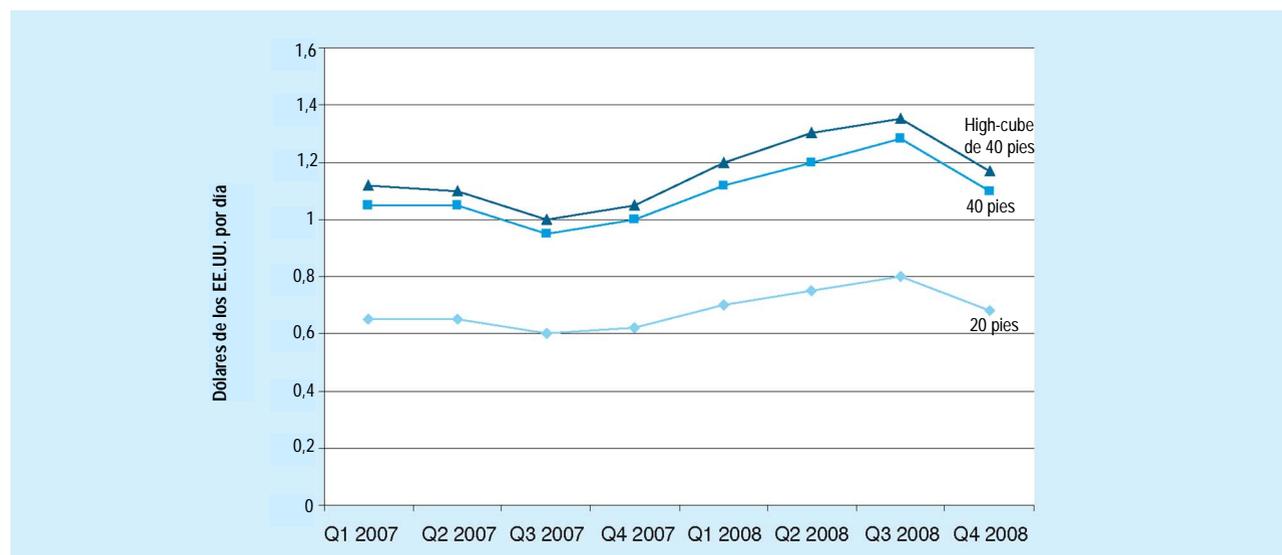
#### Arrendamiento de contenedores

Además del precio de los contenedores nuevos, a finales de 2008 disminuyeron también las tarifas de arrendamiento de contenedores, a menos de 0,70 dólares por día en la modalidad de cinco años por

TEU estándar, y a menos de 1,20 dólares por día por contenedores high-cube FEU (unidades equivalentes de cuarenta pies). En el gráfico 23 se muestra la evolución trimestral de las tarifas de arrendamiento en 2007 y 2008.

Gráfico 23

### Evolución de las tarifas de arrendamiento (En dólares por día)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de *Containerisation International*, febrero de 2006, agosto de 2006 y febrero de 2007.

El rendimiento medio de la inversión inicial en efectivo fue en 2008 de 11,5% por el contenedor TEU estándar y de 12,5% por el FEU High-cube. El subsector de arrendamiento registró en ese año una tasa elevada de utilización de su equipo y un considerable nivel de inversión. Los arrendadores adquirieron alrededor de 1,5 millones de TEU para 2008, y los transportistas marítimos y otros operadores compraron menos de 2 millones de

TEU. Por consiguiente, el mercado de arriendo representaba alrededor del 45% de la flota mundial de contenedores. Según el informe de junio de 2009 del Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores, al final de 2008 se eliminaron más de 450.000 TEU de contenedores de alquiler, con lo que la flota mundial de contenedores de alquiler quedó reducida a alrededor de 10,7 millones de TEU.

## NOTAS

<sup>1</sup> Secretaría de la UNCTAD, con datos de *Shipping Insight*, de Drewry Shipping Consultants, varios números; *Fearnleys Review*; y *Shipping Review and Outlook*, de Clarkson Research Services, 2006 y 2007.

<sup>2</sup> *Lloyd's List*, About the fleet, 1º de abril de 2009.

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> <http://eneken.ieej.or.jp/en/data/pdf/471.pdf>.

<sup>5</sup> <http://www.globalnginfo.com/develop2009.htm>.

<sup>6</sup> Sección basada en un documento preparado en mayo de 2009 por Aurelia Rochelle Figueroa, titulado "Proposals, pipelines and politics: Natural gas supply security in Europe".

<sup>7</sup> Energy Charter Secretariat (2008), *Fostering LNG Trade: Role of the Energy Charter*, Bruselas.

<sup>8</sup> <http://www.globalnginfo.com/develop2009.htm>.

<sup>9</sup> Secretaría de la UNCTAD, con datos de *Shipping Insight*, de Drewry Shipping Consultants, varios números; *Fearnleys Review*, 2006; *Shipping Review and Outlook*, de Clarkson Research Services, 2006 y 2007; y *Dry Bulk Trade Outlook*, de Clarkson Research Services, mayo y junio de 2007.

- <sup>10</sup> [http://www.australianminesatlas.gov.au/aimr/commodity/iron\\_ore.jsp](http://www.australianminesatlas.gov.au/aimr/commodity/iron_ore.jsp).
- <sup>11</sup> [http://www.menafn.com/qn\\_news\\_story.asp?StoryId=%7B0B8E63AA-E14B-45D8-B30A-50C651F53280%7D](http://www.menafn.com/qn_news_story.asp?StoryId=%7B0B8E63AA-E14B-45D8-B30A-50C651F53280%7D).
- <sup>12</sup> <http://english.caijing.com.cn/2009-05-26/110171723.html>.
- <sup>13</sup> *Lloyd's List*, 27 de mayo de 2009.
- <sup>14</sup> UE (15).
- <sup>15</sup> Clarkson Research Services, *Dry Bulk Trade Outlook*, agosto de 2008: 7.
- <sup>16</sup> Cifras correspondientes a los 25 Estados miembros de la Unión Europea antes de la ampliación de 2007.
- <sup>17</sup> [http://us-ckn.creamermedia.co.za/assets/articles/attachments/21659\\_roskill.pdf](http://us-ckn.creamermedia.co.za/assets/articles/attachments/21659_roskill.pdf).
- <sup>18</sup> Formada por la fusión de las empresas rusas Rusal y Sual con Glencore en 2006.
- <sup>19</sup> En el mes anterior se informó de que un buque, el *China Steel Team*, de 203.512 TPM y construido en 2006, había sido fletado a la tarifa sin precedentes de algo más de 303.000 dólares por día, para un viaje de transporte de mineral de hierro del Brasil a China.
- <sup>20</sup> [http://www.tradewinds.no/crisis\\_watch/article527611.ece](http://www.tradewinds.no/crisis_watch/article527611.ece).
- <sup>21</sup> <http://www.lloydlist.com/ll/news/viewArticle.htm?articleId=20017583457&src=rss>.
- <sup>22</sup> Secretaría de la UNCTAD, con datos de *Drewry Shipping Insight*, varios números; *Containerisation International*, varios números; *Containerisation International Online* (<http://www.ci-online.co.uk>); Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, varios números, y *Shipping Review and Outlook*, 2008 y 2009; *Dynaliners Trades Review*, 2008; *Lloyd's Shipping Economist*, varios números; y *Fairplay*, varios números.
- <sup>23</sup> Clarkson Research Services, *Shipping Review and Outlook*, mayo de 2009.
- <sup>24</sup> Ese hecho se puso claramente en evidencia en 2007, cuando, al encallar el buque portacontenedores *MSC Napoli*, se reveló que llevaba a bordo el 20% de las existencias mundiales de níquel, un insumo de importancia fundamental para la producción de acero inoxidable.
- <sup>25</sup> <http://www.http://www.businessdailyafrica.com/-/539444/617370/-/rvrw6d/-/>.
- <sup>26</sup> *Lloyd's List*, 2 de junio de 2009, "The new prescription to cure Maersk Line's Blues".
- <sup>27</sup> *Lloyd's List*, 7 de abril de 2009, "CMA CGM to cut \$600m from costs as profits fall".
- <sup>28</sup> Secretaría de la UNCTAD, sobre la base de información publicada en *Containerisation International Yearbook*, ediciones de 2008 y 2009.

## Capítulo 5

# NOVEDADES EN LOS PUERTOS Y EL TRANSPORTE MULTIMODAL

*En el presente capítulo se examinan el tráfico portuario de contenedores, las mejoras del desempeño portuario, los cambios institucionales, el desarrollo portuario y el transporte interior. El tráfico mundial de los puertos de contenedores aumentó en 2008, según las estimaciones, en un 4%, a 506,9 millones de TEU. Los puertos de China continental representaron alrededor del 22,3% de ese tráfico. En China, la Federación de Rusia y la India, el tráfico ferroviario de mercancías, medido en toneladas-kilómetro, registró en 2008 tasas de crecimiento de 3,5%, 5% y 8,4%, respectivamente. En Europa, en cambio, disminuyó en un 5%. Tanto en Europa como en los Estados Unidos el movimiento de mercancías por ferrocarril se redujo considerablemente en los primeros meses de 2009 en comparación con el mismo periodo del año anterior.*

### A. TRÁFICO PORTUARIO DE CONTENEDORES

El tráfico portuario mundial de contenedores (medido en unidades equivalentes de 20 pies (TEU)) creció en un 12,1% en 2007. Los datos preliminares disponibles indican que ese crecimiento continuó en 2008, aunque a una tasa menor, de alrededor del 4%. En la mayor parte de los casos las estadísticas correspondientes al tráfico portuario en 2008 son provisionales o no se publican hasta el final del ejercicio fiscal, por lo que los datos de 2007 ofrecen un cuadro más fiable.

Durante 2008 la flota mundial de buques portacontenedores aumentó en 17,3 millones de TPM, o un 11,9% (véase el capítulo 2), y los fletes se redujeron en la mayoría de las rutas hacia finales de año (véase el capítulo 4). Algunos puertos se enfrentan actualmente a una situación caracterizada por la presencia fuera de las instalaciones portuarias de numerosos buques inactivos en espera de carga. La profundización de la crisis financiera mundial hacia finales de 2008 afectó al volumen de tráfico y por ende a los ingresos de los puertos. La elevada relación precio/beneficio que experimentaron

algunos puertos y operadores de terminales en los años anteriores a 2008 ha venido disminuyendo desde entonces. Por ejemplo, el precio de las acciones de DP World, uno de los principales operadores de terminales internacionales, bajó de 1,30 dólares, precio inicial de salida a Bolsa, en diciembre de 2007 a 0,18 dólares en marzo de 2009, pues el valor de tasación de la empresa había descendido de algo más de 21.000 millones de dólares a menos de 3.000 millones de dólares. Otros propietarios u operadores de puertos o terminales sufrieron un destino similar al caer los mercados bursátiles en todo el mundo. Sin embargo, otro importante factor en la valoración de los puertos residía en que el tráfico portuario, y por ende la cifra de negocios, había crecido más rápidamente que el comercio internacional. Puesto que el comercio internacional se está estancando o contrayendo, lo mismo ocurrirá con los ingresos de las empresas que de él dependen. Los ingresos de los puertos no provienen únicamente de los derechos de manipulación de carga, sino también de las tarifas cobradas por servicios tales como los de remolque, atraque, y eliminación de desechos, cuyo monto total disminuirá al ir reduciéndose el número de escalas de buques. Esa situación repercutirá también

---

**El tráfico portuario mundial de contenedores... creció en un 12,1% en 2007.**

---

probablemente en las inversiones portuarias, al reducir gastos los propios puertos o imponer las condiciones más estrictas para la concesión de préstamos.

Como indican los datos más recientes disponibles sobre el tráfico portuario de contenedores en 63 economías en desarrollo con un tráfico nacional anual de más de 100.000 TEU (cuadro 37), el movimiento total registrado en 2007 fue de 487,1 millones de TEU, lo que supone un incremento anual de 52,7 millones de TEU respecto de 2006. En 2007 el crecimiento total del movimiento de contenedores de las economías en desarrollo fue de un 14%, con un tráfico total de 311 millones de TEU, que suponía alrededor del 64% del tráfico mundial total.

En 2007, 29 de las 63 economías en desarrollo incluidas en la lista registraron un crecimiento de dos dígitos de su tráfico portuario en relación con el año anterior. Los diez países con mayor crecimiento fueron la Jamahiriya Árabe Libia (81,7%), Namibia (74,1%), Panamá (64,5%), el Líbano (59,4%), Viet Nam (43,6%), el Yemen (34,4%), Colombia (29%), Chile (26,8%), la República Dominicana (25,5%) y China (23,2%). China, la República Dominicana, el Líbano y Panamá figuraban también en la lista de 2006. China sigue encabezando la lista como país con mayor movimiento de contenedores.

El tráfico de los puertos de China (excluidos los de Hong Kong (China)) creció en promedio en un 6,2% en 2007 respecto del año anterior, alcanzando la cifra de 103 millones de TEU, y los datos preliminares disponibles indican que siguió creciendo en 2008, a alrededor de 113 millones de TEU. Desde entonces, sin embargo, el volumen de tráfico ha disminuido considerablemente, aunque el desempeño de los puertos de la zona de la Bahía de Bohai ha sido mejor que el de los del sur del país. Esa diferencia es imputable principalmente a los siguientes factores: a) el gran número de fábricas ubicadas en el noreste del país, donde el costo de la mano de obra y de la tierra es menor que en el sur; b) el desarrollo de conexiones intermodales con las provincias interiores; y c) la rápida expansión del comercio intrarregional. No obstante, el puerto de Dalian registró en febrero de 2009 una disminución del 10% del movimiento de contenedores, la mayor de su historia. En China

meridional, en particular en el entorno de Shenzhen, las exportaciones están más concentradas en la ruta comercial transpacífica, por lo que resultan más afectadas por la crisis económica mundial. En Shenzhen, el segundo puerto de contenedores de China, el volumen del tráfico de contenedores cayó en un 21% en los dos primeros meses de 2009<sup>1</sup>. Durante el mismo período, el movimiento de contenedores en el puerto de Shanghai fue de 1,5 millones de TEU en febrero y de 1,9 millones de TEU en enero, cifras que representan sendas caídas, de 19% y 17%, respectivamente, respecto del año anterior. En el vecino puerto de Ningbo el tráfico de contenedores disminuyó a 1,4 millones de TEU en los dos primeros meses, un descenso del 14% respecto del mismo período de 2008. La reducción del movimiento mensual de contenedores pasó del 5% en enero de 2009 al 23% en febrero de 2009.

En el cuadro 38 se muestra el movimiento de los 20 principales puertos de contenedores del mundo en 2008. De los puertos incluidos en la lista, 13

**Singapur siguió siendo el primer puerto del mundo en cuanto a movimiento total en TEU, con un crecimiento de algo más del 7% respecto del año anterior.**

pertenecen a economías en desarrollo, todas ellas de Asia, y el resto a países desarrollados de Europa (4) y los Estados Unidos (3). De los 13 puertos de economías en desarrollo, 7 se encuentran en China (incluido el de Hong Kong (China)). Los otros pertenecen a la República

de Corea, Malasia (2), Singapur, la Provincia china de Taiwán y los Emiratos Árabes Unidos. El movimiento de contenedores en esos puertos alcanzó en 2008 la cifra de 247,4 millones de TEU, lo que representa un aumento del 4,9% respecto del año anterior. La composición de la lista permaneció invariable por segundo año consecutivo, con algunos cambios de las posiciones respectivas entre los puertos de menor tráfico. Los 5 primeros puertos de la lista mantuvieron en 2008 sus posiciones.

Singapur siguió siendo el primer puerto del mundo en cuanto a movimiento total en TEU, con un crecimiento de algo más del 7% respecto del año anterior. Shanghai, con una tasa de crecimiento similar, mantuvo su segunda posición. Esas tasas estaban lejos del 20% de crecimiento de los últimos años. La distancia entre Singapur y Shanghai aumentó ligeramente en 2008, de 1,7 millones de TEU en 2007 a 1,9 millones de TEU, a pesar de la capacidad suplementaria que aportó la terminación de la tercera fase de la ampliación del puerto de Yangshan (situado frente a Shanghai).

Cuadro 37

Tráfico portuario de contenedores en 63 economías en desarrollo, 2006, 2007 y 2008  
(En TEU)

País o territorio	2006	2007	Cifras preliminares de 2008	Variación porcentual 2007/2006	Variación porcentual 2008/2007
China	84 017 014	103 546 099	113 296 469	23,24	9,42
Singapur <sup>a</sup>	25 608 400	28 767 500	30 891 200	12,34	7,38
Hong Kong (China)	23 538 580	23 998 449	24 248 000	1,95	1,04
República de Corea	15 522 935	16 986 583	17 297 457	9,43	1,83
Malasia	13 419 053	15 092 899	16 043 669	12,47	6,30
Emiratos Árabes Unidos	10 967 048	12 708 903	13 903 735	15,88	9,40
Provincia china de Taiwán	13 102 016	13 722 313	12 994 312	4,73	-5,31
India	6 141 148	7 354 688	7 269 437	19,76	-1,16
Brasil	6 290 532	6 448 520	6 679 542	2,51	3,58
Tailandia	5 574 490	6 200 425	6 585 881	11,23	6,22
Egipto	4 532 202	4 877 488	5 558 991	7,62	13,97
Turquía	3 683 497	4 488 403	4 917 309	21,85	9,56
Indonesia	4 117 701	4 410 798	4 715 380	7,12	6,91
Arabia Saudita	3 863 202	4 208 854	4 652 022	8,95	10,53
Panamá	3 027 562	4 074 480	4 649 944	34,58	14,12
Filipinas	4 156 967	4 338 993	4 102 950	4,38	-5,44
Sri Lanka	3 079 132	3 381 693	3 687 465	9,83	9,04
Sudáfrica	3 552 198	3 734 165	3 485 626	5,12	-6,66
Omán	2 620 363	2 876 969	3 347 739	9,79	16,36
México	2 680 374	3 069 268	3 310 192	14,51	7,85
Chile	2 122 529	2 692 249	2 865 636	26,84	6,44
República Islámica del Irán	1 528 518	1 844 169	2 122 872	20,65	15,11
República Dominicana	1 849 775	2 320 845	2 102 058	25,47	-9,43
Colombia	1 610 298	2 076 760	1 996 622	28,97	-3,86
Argentina	2 481 649	2 496 332	1 980 590	0,59	-20,66
Pakistán	1 776 939	1 935 882	1 918 815	8,94	-0,88
Jamaica	2 150 408	2 016 792	1 915 951	6,21	-5,00
Cuba	1 628 138	1 729 471	1 732 838	6,22	0,19
Puerto Rico	1 749 565	1 695 258	1 685 009	3,10	-0,60
Bahamas	1 463 000	1 634 000	1 580 000	11,69	-3,30
Perú	1 084 773	1 175 112	1 392 665	8,33	18,51
República Bolivariana de Venezuela	1 266 817	1 331 711	1 305 720	5,12	-1,95
Bangladesh	901 528	978 007	1 091 093	8,48	11,56
Costa Rica	765 672	842 903	1 004 971	10,09	19,23
Libano	594 603	947 625	945 105	59,37	-0,27
Guatemala	800 245	852 837	905 705	6,57	6,20
Viet Nam	522 347	750 071	884 598	43,60	17,94
Kuwait	750 000	758 409	765 993	1,12	1,00
Yemen	575 394	773 016	764 701	34,35	-1,08
Uruguay	519 218	596 487	675 273	14,88	13,21
Honduras	593 766	636 542	669 910	7,20	5,24

Cuadro 37 (continuación)

País o territorio	2006	2007	Cifras preliminares de 2008	Variación porcentual 2007/2006	Variación porcentual 2008/2007
Ecuador	684 618	682 212	651 631	-0,35	-4,48
Kenya	479 355	585 367	615 733	22,12	5,19
Côte d'Ivoire	507 119	469 277	594 199	-7,46	26,62
República Árabe Siria	471 970	538 525	588 275	14,10	9,24
Jordania	406 000	414 000	582 515	1,97	40,70
Trinidad y Tabago	472 075	514 557	560 000	9,00	8,83
Ghana	476 451	513 204	518 336	7,71	1,00
Angola	407 609	412 594	416 720	1,22	1,00
República Unida de Tanzania	317 334	348 686	371 706	9,88	6,60
Senegal	375 876	424 457	347 483	12,92	-18,13
Sudán	328 690	342 152	345 574	4,10	1,00
Mauricio	359 265	303 583	334 924	-15,50	10,32
Bahrein	215 487	238 624	269 331	10,74	12,87
Djibouti	221 330	223 543	225 779	1,00	1,00
Camerún	200 254	217 681	219 858	8,70	1,00
Argelia	189 848	200 050	202 051	5,37	1,00
Camboya	221 490	253 271	183 367	14,35	-27,60
Guam	147 972	165 427	167 784	11,80	1,42
El Salvador	123 329	144 458	156 323	17,13	8,21
Namibia	83 263	144 993	146 443	74,14	1,00
Jamahiriyá Árabe Libia	67 187	122 122	123 343	81,76	1,00
Madagascar	92 496	112 427	102 423	21,55	-8,90
<b>Subtotal</b>	<b>273 078 614</b>	<b>311 743 178</b>	<b>329 667 243</b>	<b>14,16</b>	<b>5,75</b>
<b>Otros<sup>b</sup></b>	<b>686 737</b>	<b>755 630</b>	<b>760 483</b>	<b>10,03</b>	<b>0,64</b>
<b>Total comunicado<sup>c</sup></b>	<b>273 765 351</b>	<b>312 498 808</b>	<b>330 427 726</b>	<b>14,15</b>	<b>5,74</b>
<b>Total mundial<sup>d</sup></b>	<b>434 360 625</b>	<b>487 132 209</b>	<b>506 921 348</b>	<b>12,15</b>	<b>4,06</b>

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con información de *Containerisation International Online*, junio de 2009; y de diversas publicaciones de Dynamar B.V.; y datos recabados por la secretaría de la UNCTAD directamente de operadores de terminales y autoridades portuarias.

<sup>a</sup> En la presente tabla Singapur comprende el puerto de Jurong.

<sup>b</sup> Comprende economías en desarrollo que comunicaron menos de 100.000 TEU por año o cuyos datos presentan carencias sustanciales.

<sup>c</sup> Algunos puertos no respondieron a la encuesta. Aunque no se trataba de los puertos más importantes, el total de las omisiones puede estimarse entre el 5% y el 10%.

<sup>d</sup> Aunque se procura por todos los medios obtener datos actualizados, las cifras correspondientes a 2008 son en algunos casos estimaciones. Los puertos no suelen comunicar los datos del tráfico portuario hasta transcurrido bastante tiempo desde el final del año natural. En algunos casos ello se debe a que las cuentas anuales se publican al cierre del ejercicio financiero. Los totales nacionales pueden ocultar el hecho de que no se incluyan puertos menores; por lo tanto, en algunos casos las cifras reales pueden ser mayores que las que se indican. Las de 2007 se consideran por lo general más fiables, por lo que se citan más a menudo en los textos correspondientes.

Cuadro 38

**Las 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2006, 2007 y 2008**  
(En TEU y variación porcentual)

Puerto	2006	2007	2008	Variación porcentual 2007/2006	Variación porcentual 2008/2007
Singapur <sup>a</sup>	24 792 400	27 935 500	29 918 200	12,68	7,10
Shanghai	21 710 000	26 150 000	27 980 000	20,45	7,00
Hong Kong (China)	23 538 580	23 998 449	24 248 000	1,95	1,04
Shenzhen	18 468 900	21 099 169	21 413 888	14,24	1,49
Busan	12 039 000	13 261 000	13 425 000	10,15	1,24
Dubai	8 923 465	10 653 026	11 827 299	19,38	11,02
Ningbo	7 068 000	9 360 000	11 226 000	32,43	19,94
Guangzhou	6 600 000	9 200 000	11 001 300	39,39	19,58
Rotterdam	9 654 508	10 790 604	10 800 000	11,77	0,09
Qingdao	7 702 000	9 462 000	10 320 000	22,85	9,07
Hamburgo	8 861 545	9 900 000	9 700 000	11,72	-2,02
Kaohsiung	9 774 670	10 256 829	9 676 554	4,93	-5,66
Amberes	7 018 911	8 175 952	8 663 736	16,48	5,97
Tianjin	5 950 000	7 103 000	8 500 000	19,38	19,67
Port Klang	6 326 294	7 118 714	7 970 000	12,53	11,96
Los Ángeles	8 469 853	8 355 039	7 849 985	-1,36	-6,04
Long Beach	7 290 365	7 312 465	6 487 816	0,30	-11,28
Tanjung Pelepas	4 770 000	5 500 000	5 600 000	15,30	1,82
Bremen/Bremerhaven	4 428 203	4 892 239	5 500 709	10,48	12,44
Nueva York/Nueva Jersey	5 092 806	5 299 105	5 265 053	4,05	-0,64
<b>Total de las 20 principales terminales</b>	<b>208 479 500</b>	<b>235 823 091</b>	<b>247 373 540</b>	<b>13,12</b>	<b>4,90</b>

Fuente: Secretaría de la UNCTAD y *Containerisation International Online*, junio de 2009.

<sup>a</sup> En la presente tabla Singapur no comprende el puerto de Jurong.

Hong Kong (China) se mantuvo en la tercera posición, a pesar de que su tasa de crecimiento fue de sólo un 1% respecto del año anterior. El vecino puerto de Shenzhen registró en 2008 un crecimiento del 1,5%, frente al 14% de 2007, pero conservó su cuarto puesto. Busan permaneció en el quinto tras registrar en 2008 una tasa de crecimiento similar, de apenas 1,2%. Dubai continuó su ascenso ininterrumpido, ganando una posición tras crecer en un 11%. Tanto Ningbo como Guangzhou avanzaron nada menos que cuatro puestos, con tasas de crecimiento de alrededor del 30%. Rotterdam, estancado en su crecimiento, perdió tres puestos y descendió a la novena posición. Qingdao mantuvo su décima posición, con una tasa de crecimiento de 9%. Hamburgo descendió dos puestos y quedó en undécimo lugar. Kaohsiung continuó su tendencia descendente, bajando cuatro puestos y situándose en duodécima posición. Amberes escaló un puesto y se

situó en decimotercer lugar. El mayor cambio de posición fue el de Tianjin, que ganó no menos de cinco puestos, ayudado sin duda por la proximidad de Beijing, sede principal de los Juegos Olímpicos de 2008. Port Klang subió una posición, al 15º puesto, y Los Ángeles perdió dos posiciones por segundo año consecutivo y quedó en 16º lugar. Long Beach bajó dos puestos, al 17º lugar, después de que su actividad se contrajera en un 11%, más que la de cualquier otro puerto de la lista, como consecuencia de la disminución de las importaciones de Asia. Tanjung Pelepas permaneció en 17º posición, y Bremen/Bremerhaven y Nueva York/Nueva Jersey intercambiaron posiciones, quedando en los puestos 19º y 20º, respectivamente. Esos 20 puertos sumaban el 49% del tráfico portuario mundial de contenedores.

Las perspectivas del tráfico portuario mundial para 2009 siguen siendo sombrías. Los datos de 2009 disponibles sobre China constituyen una advertencia para el resto del mundo, pues, como ya se ha señalado, los puertos chinos representan casi la cuarta parte del tráfico portuario mundial. El movimiento total de los principales puertos de contenedores de China disminuyó en el primer trimestre de 2009 en un 11%, a 21,8 millones de TEU, en relación al año anterior. La mayor contracción de la actividad portuaria, del 24,3%, correspondió a Guangzhou; el volumen de tráfico de los puertos de Shanghai y Shenzhen se redujo en 15,1% y 21,2%, respectivamente.

## B. MEJORAS EN EL DESEMPEÑO PORTUARIO

Las mejoras más considerables del desempeño portuario en 2008 correspondieron a los puertos que consiguieron aumentar la productividad de las grúas. En los últimos años, la utilización de buques de mayor tamaño ha generado una mayor necesidad de servicios portuarios de carga y descarga, y parte de la tecnología utilizada para atender a esa necesidad se ha extendido ya a numerosos puertos. La mejora de las instalaciones portuarias permite a las economías en desarrollo beneficiarse de una mayor conectividad con los mercados mundiales, mejorar el comercio y reducir sus costos de transporte. En algunos casos se necesitan para ello inversiones en infraestructura, como la mejora del acceso al puerto mediante operaciones de dragado, la ampliación y el reforzamiento de los muelles existentes, y la construcción de rompeolas. En cuanto a la superestructura, puede resultar necesario contar con mejor equipo de manipulación de carga y mejores instalaciones de almacenamiento. Para que se puedan aprovechar al máximo la infraestructura y la superestructura portuarias, éstas han de estar integradas cabalmente en un sistema operativo eficaz. Por ejemplo, la terminal de contenedores de Khor Fakkan alcanzó en abril de 2009 la cifra de 220 movimientos de contenedores por hora al servicio del buque *Mayssan*, de la United Arab Shipping Company (UASC). Aunque no superó el récord anterior de Khor Fakkan, de 237 movimientos por hora (para el buque *La Traviata*, de CMA-CGM, en 2007), esa cifra era el anuncio de avances futuros. Unas semanas después, esa

terminal superó su récord de 2007 al alcanzar la cifra de 279 movimientos por hora (para el buque *Pelleas*, de CMA-CGM). No se trata de un récord mundial, pero sí de un logro apreciable, que

### Las perspectivas del tráfico portuario mundial para 2009 siguen siendo sombrías.

demuestra que mediante avances tecnológicos puede ir mejorándose la eficiencia portuaria. La terminal de contenedores de Apapa, en

Nigeria, explotada por APM Terminals, superó su propio récord de productividad durante la descarga del *Maersk Pembroke* al realizar 2.249 movimientos en 47,3 horas, lo que equivale a 47,26 movimientos por hora. El aumento de la productividad se logró gracias a nuevos programas de capacitación, mejoras de las instalaciones y utilización de equipo nuevo. Aunque en algunos puertos se ha alcanzado con grúas concretas una productividad de más de 70 movimientos por hora, por lo general se consideran eficientes las grúas que consiguen la mitad de esa tasa. La utilización de múltiples grúas para descargar un solo buque, como en el ejemplo mencionado de la terminal de Khor Fakkan, permitió hace ya años aumentar la productividad por buque por encima de los 400 movimientos. La aparición en los últimos años de grúas dobles, triples y aun cuádruples ha ayudado a mejorar progresivamente la productividad portuaria, pero no ha revolucionado la actividad del sector. Esas grúas múltiples no constituyen una panacea, por lo que no se utilizan en todas partes. Para que se puedan aprovechar debidamente las prestaciones de las grúas múltiples, las unidades de carga han de estibarse adecuadamente en el buque, transportarse todas al mismo destino y tener un peso similar. Las operaciones de carga y descarga en los puertos siguen siendo un eslabón esencial de la cadena de transporte, y la mejora de su eficiencia puede agilizar considerablemente las corrientes internacionales de mercancías.

## C. NOVEDADES RECIENTES EN LOS PUERTOS

La presente sección contiene una breve reseña de algunas de las novedades destacables en puertos de todo el mundo. Se ha elaborado con fines informativos, sin pretensión de ser exhaustiva, y abarca economías en desarrollo y países con economías en transición. En general, los proyectos de desarrollo portuario han continuado al mismo ritmo a pesar de la crisis económica mundial.

Algunos proyectos se han suspendido temporalmente en espera de un análisis actualizado de la situación económica, y otros han seguido adelante.

En China, el puerto de Dalian anunció planes de reducción de sus gastos de capital en un 36%, a 800 millones de yuan, como resultado de la crisis financiera mundial. Posteriormente, sin embargo, anunció inversiones por valor de 1.500 millones de yuan en 2010 y de 799 millones de yuan en 2011, lo que parece indicar que los efectos de la crisis financiera en el puerto no eran tan graves como se había pensado originariamente. Las empresas PSA International, de Singapur, y Modern Terminals, de Hong Kong, han suspendido temporalmente los planes de expansión del puerto de Ningbo-Zhoushan, que entrañaban la construcción de nueve terminales de contenedores, como consecuencia de las perturbaciones del comercio internacional. PSA también había manifestado interés en construir siete terminales adicionales, con lo que la inversión total habría ascendido a 1.900 millones de dólares. Ambas partes han dejado en suspenso esos proyectos hasta que remita la crisis económica. El puerto de Ningbo-Zhoushan, que se encuentra cerca de Shanghai, planea incrementar su movimiento de contenedores a 30 millones de TEU para 2020, frente a 10,93 millones de TEU en 2008. El volumen total de carga pasará de 520 a 890 millones de toneladas. En otras partes de China se anunciaron planes para la construcción de tres puertos multifuncionales en la frontera con la Federación de Rusia, en Tuntszyan, Jiamusi y Gran Ussuri. Además, se vendió una participación del 51% en el puerto de Yichang, el principal puerto de enlace del país para el transporte de fosfatos, a la empresa portuaria y de infraestructuras PYI Corporation Ltd., cotizada en la bolsa de Hong Kong.

En la India, el puerto de Jawaharlal Nehru concluyó el proceso de licitación para su proyecto de ampliación de los muelles en 330 m. Las instalaciones adicionales, que se prevé terminar en 2010, representarán una capacidad anual de 600.000 TEU, con lo que la capacidad total de la terminal, de propiedad estatal, ascenderá a 1,2 millones de TEU. Además, el puerto amplió el plazo para la presentación de ofertas para la explotación de su cuarto proyecto de terminal de contenedores, que tendría un costo de 1,3 millones de dólares. El acuerdo de diseño, construcción, financiación, explotación y transferencia, de 30 años de duración,

prevé la construcción de una terminal de 1.000 m de longitud con una zona de apoyo y una capacidad anual de 4 millones de TEU. En la actualidad, los operadores privados DP World y APM Terminal gestionan la terminal de contenedores de Nhava Sheva y la terminal de acceso dentro del puerto, respectivamente, mientras que la autoridad portuaria gestiona su propia terminal.

En Colombo se retrasó la expansión de la Terminal Sur del puerto de contenedores a raíz de la disminución de los volúmenes de tráfico. En febrero el volumen de tráfico interior del puerto de Colombo había disminuido en un 24% y el de transbordos en un 19% respecto del mismo período del año anterior.

En la República de Corea, Hanjin Shipping celebró la apertura de su nueva terminal en el nuevo puerto de Busan en febrero de 2009. También cuenta con instalaciones en las terminales de Gamcheon y Gamman en otras partes de Busan, así como con terminales en los puertos de Kyangyang y Pyongyang, también en la República de Corea. Fuera de la República de Corea, opera también en Long Beach, Oakland, Seattle, Rotterdam, Amberes, Osaka, Tokio y Kaohsiung. Tiene asimismo nuevos proyectos en curso en Algeciras (España), Tan Can-Cai Mep (Viet Nam) y Jacksonville (Estados Unidos), que se prevé terminar en 2010, 2011 y 2012, respectivamente.

En Brunei, el Gobierno ha firmado un acuerdo con International Container Terminal Services Inc. para la explotación de la terminal de contenedores de Muara durante un período de cuatro años, con posibilidad de dos prórrogas de un año.

En el Oriente Medio, la Arabia Saudita ha destinado 12.000 millones de riyal (3.200 millones de dólares) de su presupuesto a proyectos de infraestructura, principalmente de carreteras y puertos. Se prevé terminar en 2012 una línea de ferrocarril de alta velocidad de 450 km de longitud que enlazará la ciudad portuaria de Yeddah, en el mar Rojo, con La Meca y Medina. También está previsto terminar en 2010 un enlace ferroviario de 2.400 km entre Jordania y Riad. Esa línea unirá la mina de fosfatos de Al-Jalamid y la mina de bauxita de Al-Zabirah, en el norte de la Arabia Saudita, con los complejos de producción de aluminio y de fertilizantes planeados en Ras al-Zour, en la costa del golfo. También en Jordania, la Aqaba Development Corporation ha firmado un acuerdo de construcción-

explotación-transferencia de 30 años de duración por valor de más de 100 millones de dólares con la Compañía de Minas de Fosfatos de Jordania y la Compañía Árabe de Potasa, para la rehabilitación, el desarrollo y la explotación de la actual terminal industrial, y el establecimiento y la explotación de una nueva terminal. En África, Nigeria planea construir cinco nuevos puertos en Onitsha, Idah, Defina, Lokoja y Baro, en el estado de Níger, con el fin de reducir la congestión en las terminales existentes de Lagos. Además, se dragará el río Níger a lo largo de 570 km, desde Baro, en el estado de Níger, hasta el estado de Bayelsa. ATP Terminals participa en proyectos portuarios en Apapa (Nigeria) y Luanda (Angola), así como en Pointe-Noire (Congo)<sup>2</sup>.

En América Latina se están impulsando planes en relación con nuevas concesiones en los puertos de San Antonio y Valparaíso. Se informa de que DP World, encargada de la explotación del puerto septentrional del Callao, está actualmente interesada en la próxima concesión, junto con Hutchison Port Holdings y el operador nacional Puerto de Lirquén. En el puerto colombiano de Buenaventura, a pesar de una disminución del tráfico de más del 5% durante el primer trimestre de 2009, se mantendrá el programa de inversión planeado, de 17,7 millones de dólares. El puerto registró en abril un aumento considerable del número de escalas de buques graneleros. En el Brasil, el Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte anunció planes para la conversión de un vertedero de la bahía de Guanabara, en Rio de Janeiro, en la terminal de contenedores más moderna del país. Al parecer, varios operadores de terminales internacionales están interesados en el nuevo proyecto, que ha recibido amplio apoyo dentro del país. En México se dejó en suspenso el proyecto de desarrollo portuario de Punta Colonet porque la crisis financiera mundial redujo el número de empresas privadas interesadas en realizar las inversiones necesarias en las condiciones estipuladas por el Gobierno federal. La construcción de instalaciones de carga de mineral en el puerto de Guaymas sufrió un destino similar al no atraer la atención de los inversores. Como consecuencia de la difícil situación financiera de la industria automotriz se paralizó asimismo la construcción de la primera terminal de carga especializada en automóviles en el puerto de Lázaro Cárdenas. El concurso para la concesión de la terminal multifuncional del puerto de Mazatlán se declaró vacante porque los dos

ofertantes no cumplían las condiciones económicas de la licitación.

En el cuadro 39 se muestra la cuota de mercado según participación accionarial de los principales operadores de terminales del mundo. Esa cuota es el resultado del prorrateo del tráfico de las terminales según la participación accionarial de los distintos operadores. Por consiguiente, en el caso un puerto explotado como empresa conjunta al 50/50 entre un operador internacional y un socio local, se asignaría a cada operador la mitad del tráfico. Sin embargo, no es infrecuente que en una misma terminal intervengan varios operadores internacionales. En tal caso, el tráfico total de la terminal se distribuiría con arreglo a la participación accionarial de los distintos operadores. Del cuadro 39 se desprende claramente que en 2008 el primer operador del mercado fue PSA International, con un 9,9% del tráfico mundial de carga, por cuota de mercado según participación accionarial.

Cuadro 39

**Cuota de los operadores de terminales internacionales en el tráfico mundial de contenedores**  
(En porcentaje)

Operadores de terminales internacionales	2006	2007	2008	IHH
<b>PSA International</b>	8,0	9,8	9,9	98,9
<b>HPH</b>	8,9	6,9	6,8	46,1
<b>APM Terminals</b>	6,5	6,4	6,7	45,0
<b>DP World</b>	6,0	4,9	5,5	29,9
<b>Cosco Pacific</b>		2,0	2,2	
<b>Eurogate</b>		1,5	1,5	
<b>SSA Marine</b>		1,0	0,9	
<b>Total</b>	29	33	33	219,8
<b>Tráfico mundial (en millones de TEU)</b>	434,3	487,1	506,9	

*Fuente:* Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con información obtenida por Dynamar B.V.

*Nota:* El Índice Herfindahl Hirschmann (IHH) es un indicador de la concentración del mercado. Si la suma de las cuatro principales empresas del mercado es igual a 1.000, eso indica un mercado concentrado, y una suma de más de 1.800 indica un mercado altamente concentrado. El cálculo se basa en la participación accionarial de los operadores de terminales.

La industria portuaria mundial sigue estando muy fragmentada. El Índice Herfindahl Hirschmann,

indicador de la concentración del mercado que se utiliza en el cuadro 39, arroja la cifra de 219<sup>3</sup>, en una escala en la que 1.000 indica un mercado concentrado y 1.800 un mercado muy concentrado. Eso podría significar que cabe esperar un ulterior proceso de concentración dentro del sector de los operadores de terminales portuarias. La reciente devaluación del precio de las acciones de los puertos, causada por la caída mundial de las bolsas y la contracción del comercio internacional, podría desencadenar otra oleada de fusiones o adquisiciones por parte de instituciones financieras, ya que los puertos se beneficiarán sin duda de un repunte de la economía mundial. El principal problema de los ofertantes potenciales es el de dónde obtener la financiación necesaria en un contexto de restricción de las líneas de crédito.

#### *Resultados financieros de los principales operadores de terminales internacionales*

Una evaluación de los resultados financieros de algunos de los principales operadores de terminales revela que su desempeño en 2008 fue desigual. Entre los operadores cuyos beneficios aumentaron en más de un 20% en 2008 se cuentan, por orden descendente, APM Terminals, DP World, Shanghai International Port Group (SIPG), y Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), mientras que en el otro extremo del espectro, con pérdidas de más del 20%, se encuentran PSA y Cosco Pacific. En esta sección se presenta un panorama general de los resultados de los operadores portuarios en 2008. La lista de operadores no es exhaustiva, pero figuran en ella la mayoría de los operadores de terminales internacionales mencionados en el cuadro 39, más algunas otras empresas que están registrando un crecimiento internacional<sup>4</sup>.

En 2008 la cifra de negocios de Hutchison Port Holdings aumentó en un 4%, a 5.100 millones de dólares, y el tráfico total en los 49 puertos explotados por esa empresa creció en un 2%, situándose en 67,6 millones de TEU. Entre los puertos explotados por Hutchison Port Holdings, los que registraron en 2008 un crecimiento más rápido fueron la terminal de contenedores del puerto de Panamá, con un incremento del volumen de carga del 21%; Westport, en Klang (Malasia) (16%); e International Ports Services, en la Arabia Saudita (también 16%). Entre los puertos que registraron disminuciones del volumen destacaron los de Xiamen (China) (-17%); Busan y Gwangyang

(República de Corea) (-5%); Yantian (China) (3%); y Shanghai (China) (-2%).

PSA International aumentó en 2008 su cifra de negocios a poco menos de 4.400 millones de dólares de Singapur (3.000 millones de dólares), frente a 4.100 millones de dólares de Singapur en 2007, pero sus beneficios netos se redujeron en un 46%, a 1.040 millones de dólares de Singapur. Esa disminución se explica fundamentalmente por la baja del rendimiento, el aumento de los costos de explotación, el deterioro patrimonial y la disminución de las ganancias por venta de activos. El tráfico total de sus terminales en Singapur y en el extranjero aumentó en un 7,3%, a 63,2 millones de TEU. El volumen de tráfico de las terminales de la empresa en Singapur aumentó en un 7%, a 29 millones de TEU, y el de las terminales en el extranjero en un 7,7%, a 34,2 millones de TEU. Los beneficios de la explotación portuaria disminuyeron de 1.800 millones a 1.400 millones de dólares de Singapur, es decir, en un 21,7%<sup>5</sup>.

DP World informó de que en 2008 su cifra de negocios aumentó en un 20% y se situó en 3.230 millones de dólares. Sus beneficios fueron en ese año de 621 millones, lo que representa un incremento anual del 48%, que se suma al aumento del 52% registrado en 2007.

Cosco Pacific incrementó en 2008 su cifra de negocios a 338 millones de dólares, lo que representa un aumento del 13% respecto de 2007. Sus beneficios de explotación, sin embargo, se redujeron en un 21%, a 165 millones de dólares, como resultado de la crisis económica mundial que afectó a la demanda de productos chinos. Cosco Pacific explota 19 puertos en China y 3 en otros países.

En el caso de APM Terminals, la cifra de negocios aumentó en 2008 en un 24%, a 3.100 millones de dólares, y los beneficios pasaron de 106 a 161 millones de dólares. El tráfico en sus terminales aumentó en un 8%, a 34 millones de TEU. La participación de otras empresas de transporte marítimo aumentó del 34% en 2007 al 38% en 2008, y la empresa hermana Maersk Line aportó el resto.

Eurogate registró en 2008 un aumento de la cifra de negocios del 8,4%, a 715 millones de euros, y un beneficio récord de 116,5 millones de euros, superior en un 3,5% al de 2007. Ese fue el mejor resultado de la empresa en sus diez años de vida.

Los beneficios de explotación de HHLA aumentaron en 2008 en un 23,4%, a 355 millones de euros (472 millones de dólares). Sus ventas se incrementaron en un 12,4%, a 1.300 millones de euros. Las cifras correspondientes al conjunto de 2008 arrojaron todavía un ligero aumento, de 1,2%, del volumen total de contenedores procesado por HHLA, que se situó en 7,3 millones de TEU, incluido el tráfico de la terminal de contenedores de HHLA en el puerto ucraniano de Odesa, en el mar Negro. Sin embargo, en el cuarto trimestre del año el tráfico de contenedores disminuyó en un 9,7% como consecuencia del agravamiento de la crisis financiera.

Shanghai International Port Group incrementó en 2008 sus beneficios netos en un 27%, a 4.600 millones de yuan, y su cifra de negocios en un 11%, a 18.100 millones de yuan. En 2007 la compañía había registrado 3.600 millones de yuan de beneficios netos sobre una cifra de negocios de 16.300 millones de yuan. Sin embargo, los beneficios netos del cuarto trimestre de 2008 fueron inferiores en un 17,5% a los del mismo período del año anterior. Shanghai International Port Group procesó en 2008 369 millones de toneladas, incluidos 28 millones de TEU, cantidad que representa un aumento del 7% y de la que 15,4 millones de TEU pasaron por la terminal de contenedores de Waigaoqiao y 8,2 millones de TEU por el puerto de gran calado de Yangshan<sup>6</sup>.

Los beneficios de China Merchants Holdings International aumentaron en 2008 en un 4,5%, a alrededor de 3.706 millones de dólares de Hong Kong. Ese grupo explota principalmente puertos chinos, excepción hecha de una pequeña participación en una terminal de Zeebrugge y en un proyecto en marcha en Viet Nam. El movimiento total de contenedores procesado por el grupo fue de 50,48 millones de TEU, lo que representa un aumento de alrededor del 7,1% respecto de 2007. El movimiento total procesado en China continental ascendió a 43,58 millones de toneladas, un 8,6% más que en 2007. En las terminales explotadas por el grupo en el puerto occidental de Shenzhen se registró un tráfico total de contenedores de 11,58 millones de TEU, lo que representa un incremento del 5%, mayor que la tasa general de crecimiento de ese puerto. También aumentó en un 54% la participación accionarial del grupo en Shenzhen.

International Container Terminal Services Inc. obtuvo en 2008 2.860 millones de pesos filipinos de beneficios, frente a los 3.290 millones del año anterior, lo que representa una caída del 13%. Esa disminución se atribuyó a una modificación de los procedimientos contables.

## D. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERIOR

A finales de 2008 los efectos de la crisis económica mundial se podían observar en todos los principales modos de transporte: marítimo, por carretera y ferroviario. Las variaciones más notables de los volúmenes de transporte correspondieron en general al primer semestre de 2009, en el que se registraron, en particular, importantes disminuciones del tráfico ferroviario en muchas regiones. En las siguientes secciones se reseñan algunas de las principales tendencias observadas en los sectores del transporte por vías de navegación interior, por carretera y por ferrocarril.

### *Transporte por vías de navegación interiores*

El transporte por vías de navegación interiores, que era antes la única forma eficiente de transportar mercancías del interior a las zonas costeras, se considera hoy más bien como un modo alternativo de transporte que puede aliviar la congestión de otras redes de transporte. El transporte por vías de navegación interiores goza de una aceptación cada vez mayor en muchas partes del mundo, como se desprende claramente del creciente número de proyectos que han atraído a inversores. No representa, sin embargo, sino una pequeña proporción del volumen total de mercancías transportadas, especialmente en las regiones en las que están muy desarrollados otros modos de transporte. Por ejemplo, en Europa el transporte por vías de navegación interiores representa sólo un 5,6% del total del transporte interno, mientras que el transporte ferrocarril representa el 17,9% y el transporte por carretera el 76,5%. (Esas cifras, correspondientes a 2007, se basan en Eurostat.) Sin embargo, en Europa se transporta por vías de navegación interiores un porcentaje más elevado de mercancías que en otras regiones, lo que parece indicar que el factor determinante no son los modos de transporte alternativos disponibles, sino la conectividad intermodal. En la Federación de Rusia

---

**A finales de 2008 los efectos de la crisis económica mundial se podían observar en todos los principales modos de transporte...**

---

el transporte por vías de navegación interiores no representa actualmente sino un 2% del volumen total de mercancías transportadas, y en el Brasil menos del 1%. En China, que cuenta con la mayor red del mundo de vías de navegación interiores, el tráfico en ese modo de transporte ascendió en 2007 a 1.300 millones de toneladas de carga. En la Federación de Rusia, con la segunda mayor red del mundo, se transportaron en 2007 por esas vías alrededor de 152 millones de toneladas, lo que representa un incremento anual del 9,5%. La tercera red de vías de navegación del mundo se encuentra en Europa, y tienen acceso directo a ella 20 de los 27 Estados miembros de la Unión Europea. Utilizando esa red de 37.000 km de vías de navegación interiores, en 2007 se transportaron en Europa alrededor de 500 millones de toneladas de carga. En el cuadro 40 se muestran los volúmenes totales de mercancías transportadas por algunas de las mayores redes de vías de navegación interiores del mundo.

Conscientes del potencial de las vías de navegación interiores, algunos países han aumentado sus inversiones en ese sector. Por ejemplo, el Gobierno de Viet Nam ha propuesto una futura vía de navegación interior que uniría Ciudad Ho Chi Minh con las zonas vecinas, con un costo estimado de 88,1 millones de dólares. Ese plan entraña la conexión de Ciudad Ho Chi Minh con 88 vías de navegación interiores con una longitud total de 574 km, de los que 138 km corresponderán a nuevas rutas.

Cuadro 40

#### Longitud total de las vías de navegación interiores y toneladas de mercancías transportadas por ellas

Puesto en la clasificación	País/región	km	Fecha de la información	Mercancías transportadas en 2007 (en millones de toneladas)
1	China	110 000	2008	1 300
2	Federación de Rusia	102 000	2007	152 m <sup>a</sup>
3	Unión Europea	52 332	2006	500 m <sup>b</sup>
4	Brasil	50 000	2008	n.d.
5	Estados Unidos	41 009	2008	800 m
6	Indonesia	21 579	2008	n.d.
7	Colombia	18 000	2008	3,8 m

Fuente: Recopilación de la UNCTAD con datos de diversas fuentes.

Nota: Los datos corresponden a 2008, a menos que se indique otra cosa.

<sup>a</sup> Datos de 2007.

<sup>b</sup> Datos de 2006.

#### Transporte por ferrocarril

En algunos países el ferrocarril tiene gran importancia para el transporte de mercancías destinadas a los mercados internacionales. En los Estados Unidos el tráfico ferroviario representa alrededor del 40% del volumen del transporte interno. En el Brasil, en cambio, la proporción es de sólo un 26% del volumen de carga total; no obstante, esa cifra representa un aumento de casi un 80% desde la privatización de los ferrocarriles en 1996. Se prevé que la proporción llegará pronto al 28%, y aumentará un 2% más si el Gobierno realiza las inversiones necesarias para ampliar la red ferroviaria. Con una proporción del 30%, el Brasil se acercará más al parámetro internacional del 40%, que muchos consideran la participación ideal del ferrocarril en la matriz de transporte de los países con características industriales y regionales similares.

La Unión Internacional de Ferrocarriles ha informado de que el número de toneladas-kilómetro de los ferrocarriles europeos disminuyó en un 5% en 2008 respecto de 2007. El final de 2008 fue especialmente negativo para algunos países, en los que los volúmenes de carga se redujeron en promedio en un 14% respecto del trimestre anterior (véase el cuadro 41). La tendencia continuó en 2009, con una disminución del 34% en enero de 2009 en comparación con el mismo período de 2009. En Europa Occidental, datos similares indican disminuciones del 18% en diciembre de 2008 y del 36% en enero de 2009. En los Estados Unidos, el volumen del transporte por ferrocarril había disminuido al parecer en un 25% en mayo de 2009 en comparación con la cifras de mayo de 2008.

En Asia, en cambio, el crecimiento del transporte ferroviario de mercancías (en toneladas-kilómetro) registró en 2008 un crecimiento positivo, aunque menos pujante que el año anterior: En China, por ejemplo, la tasa de crecimiento en 2008 fue la mitad de la de 2007 (3,5% frente a 7,6%). En la India, la tasa de crecimiento de la carga transportada disminuyó ligeramente, de 9,4% en 2007 a 8,4% en 2008. En cambio, en la Federación de Rusia 2008 fue otro año positivo para el transporte de mercancías por ferrocarril, que aumentó en un 5%, después de haber registrado una tasa de crecimiento de 7,2% en 2007.

Cuadro 41

**Transporte internacional de mercancías por ferrocarril, países indicados**  
(En millones de toneladas-kilómetro)

	Primer trimestre	Segundo trimestre	Tercer trimestre	Cuarto trimestre	Tráfico anual-2008
<b>Austria</b>	3 627	3 882	3 577	3 656	14 742
<b>Azerbaiyán</b>	1 986	2 266	2 046	1 996	8 294
<b>Bélgica</b>	1 381	1 410	1 568	1 278	5 637
<b>Bulgaria</b>	340	377	365	275	1 357
<b>Croacia</b>	685	729	651	668	2 733
<b>República Checa</b>	2 242	2 210	2 302	2 170	8 925
<b>Dinamarca</b>	450	474	422	399	1 745
<b>Estonia</b>	1 493	1 158	1 164	1 421	5 236
<b>Finlandia</b>	729	836	884	740	3 189
<b>Francia</b>	4 217	3 925	3 367	2 932	14 441
<b>Alemania</b>	15 921	16 296	16 507	13 666	62 390
<b>Hungría</b>	1 912	2 258	2 272	2 055	8 497
<b>Italia</b>	2 142	2 173	1 886	1 790	7 991
<b>Letonia</b>	4 593	4 259	3 942	4 576	17 370
<b>Lituania</b>	3 195	2 790	2 569	2 539	11 093
<b>Luxemburgo</b>	54	67	59	35	215
<b>Noruega</b>	219	235	229	222	905
<b>Polonia</b>	4 148	4 140	4 199	3 189	15 676
<b>Portugal</b>	65	58	51	34	208
<b>República de Moldova</b>	742	718	632	419	2 511
<b>Rumania</b>	908	926	891	688	3 413
<b>Serbia</b>	973	1 072	1 008	837	3 890
<b>Eslovaquia</b>	2 137	2 154	2 072	1 836	8 199
<b>Eslovenia</b>	685	708	709	678	2 780
<b>Suecia</b>	1 879	1 880	1 832	1 550	7 141
<b>Suiza</b>	2 602	2 649	2 376	2 139	9 766
<b>Turquía</b>	370	359	316	324	1 367
<b>ex República Yugoslava de Macedonia</b>	193	196	172	167	728
<b>Ucrania</b>	42 678	43 616	43 182	34 549	164 025
<b>TOTAL</b>	102 567	103 822	101 250	86 827	394 464

Fuente: Foro Internacional de Transporte.

Los datos disponibles sobre los primeros meses de 2009 indican que en los Estados Unidos los volúmenes de carga de vagonadas habían disminuido en un 19,2% respecto de 2008, y los de remolques o contenedores en un 16,6%, y el volumen total del transporte de carga por ferrocarril, estimado en 534.600 millones de toneladas-kilómetro, se había reducido en un 18,1%. También los ferrocarriles del Canadá habían registrado un descenso del 22,9% del volumen de vagonadas y del 14,3% del de remolques o contenedores en comparación con 2008.

Como era de esperar, la mala situación económica está afectando al transporte de mercancías por ferrocarril. Por ejemplo, recientes informaciones indican que los planes para impulsar el denominado "expreso de contenedores Beijing-Hamburgo" podrían revisarse a la luz de la actual crisis económica y el consiguiente descenso del volumen de comercio<sup>7</sup>.

La Unión Europea, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, China y la India representan

alrededor del 50% de la red mundial total de ferrocarriles existente (cuadro 42).

Cuadro 42

**Países y regiones con redes ferroviarias de 20.000 km o más en total**

(Cifras de 2006, a menos que se indique otra cosa)

	km	Porcentaje del total mundial
Unión Europea	236 436	17,25
Estados Unidos	226 612	16,53
Federación de Rusia <sup>a</sup>	87 157	6,36
China	75 438	5,50
India	63 221	4,61
Alemania	48 215	3,52
Canadá	48 068	3,51
Australia	38 550	2,81
Argentina	31 902	2,33
Francia	29 370	2,14
Brasil	29 295	2,14
Japón	23 474	1,71
Polonia	23 072	1,68
Ucrania	21 852	1,59
Sudáfrica	20 872	1,52
<b>Total mundial</b>	<b>1 370 782</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Recopilación de la UNCTAD con datos de CIA World Factbook.

Nota: Todas las cifras corresponden a 2006, a menos que se indique otra cosa.

<sup>a</sup> Cifra correspondiente a 2005 (Federación de Rusia).

Se está intensificando la cooperación entre economías en desarrollo en proyectos ferroviarios. Por ejemplo, una empresa de la República de Corea está interesada en invertir en un nuevo proyecto de ferrocarril de doble vía en Viet Nam, que uniría Ciudad Ho Chi Minh con la ciudad de Nha Trang, en la zona costera central. La nueva línea, cuyo costo se estima en 7.800 millones de dólares, forma parte de un plan más amplio para sustituir la línea actual y construir una línea rápida que atraviese el país. La nueva línea, de 369 km de longitud, permitiría a los trenes viajar a una velocidad de 200 km por hora, mientras que en la actual no pueden sobrepasar los 60 km por hora. Se ha anunciado un proyecto destinado a mejorar la obsoleta red ferroviaria de Kenia. El

plan, que podría tardar hasta 16 años en llevarse a efecto, permitiría utilizar trenes más rápidos, a velocidades de entre 80 y 120 km por hora. Ese proyecto ampliará también la red más allá de las fronteras de Kenia, a los países vecinos de Burundi, República Democrática del Congo, y Rwanda, dotando así de conectividad ininterrumpida a toda la región del África Oriental. La entrada en funcionamiento de un servicio ferroviario eficiente puede reducir los costos de transporte, que en algunos casos representan el 40% de los costos de las empresas locales que han de enviar sus mercancías por carretera. El proyecto llega en un momento en que las amenazas de desviación de carga del puerto de Mombasa a otros puertos vecinos ponen en peligro la posición estratégica de Kenia en la región. La red ferroviaria de Kenia tiene más de cien años, pues fue construida entre 1895 y 1901, y desde entonces se han introducido pocas mejoras. En 2008 se transportaron por tren poco más de 2 millones de toneladas de carga, alrededor de la mitad que en los años ochenta.

#### Transporte por carretera

El transporte por carretera es un enlace esencial entre la fábrica y el modo principal de transporte y para la entrega al consumidor. Según un estudio realizado por la Cámara de Comercio de los Estados Unidos sobre el actual movimiento de mercancías por la antigua "Ruta de la Seda", esta sigue siendo una opción práctica y competitiva frente a otros modos de transporte que requieren inversiones adicionales en infraestructura. Para muchas economías en desarrollo de otras regiones, el transporte por carretera sigue siendo la única opción viable para el transporte de mercancías.

#### Las empresas de transporte por carretera no son inmunes a la crisis financiera y económica.

En la Unión Europea la carga total transportada por carretera ascendía en 2006 a 1.894 miles de millones de toneladas-kilómetro, lo que representaba el 73% del mercado de transporte interno de mercancías. En 2006, el transporte internacional de mercancías por carretera (612.000 millones de toneladas-kilómetro) representaba alrededor de una tercera parte del transporte total de mercancías por carretera en la Unión Europea. Las otras dos terceras partes (1.200 miles de millones de toneladas-kilómetro) correspondían al transporte nacional. Transportistas registrados en cinco países (Alemania, Polonia, España, Países Bajos e Italia)

suman una cuota de mercado de más del 50% del total del transporte internacional de mercancías por carretera dentro de la Unión Europea.

#### *El transporte por carretera y la crisis económica*

Diversas encuestas realizadas en octubre de 2008 revelaron una gran preocupación de las empresas de transporte por carretera de los Estados Unidos en relación con los costos del combustible y la incertidumbre económica. La facturación de esas empresas depende en gran medida de los encargos de los sectores del comercio al por menor, del automóvil y de la electrónica, afectados los tres por la recesión, que ha reducido las cifras de venta de automóviles a sus niveles más bajos en 15 años y ha debilitado sustancialmente el gasto de los consumidores. La información disponible indica también que la desaceleración del crecimiento del comercio está afectando al crecimiento del transporte por carretera. Según las estimaciones, en el período 2009-2013 el transporte de mercancías por carretera, medido en toneladas-kilómetro, crecerá en los Estados Unidos a una tasa anual media de poco más del 1,2%<sup>8</sup>.

Las cifras aportadas por la Federación de Transporte por Carretera de la Unión Europea (ERF) y diversas asociaciones de transporte por carretera indican que en el último trimestre de 2008 se registró un descenso de la actividad del sector de hasta el 50%, mientras que los costos aumentaron como mínimo en un 3 a 4%<sup>9</sup>. Empresas, asociaciones y sindicatos europeos de transporte por carretera solicitaron en 2009 asistencia financiera para la aplicación de planes de estímulo centrados en la infraestructura viaria, con el fin de mitigar los efectos de la situación económica.

Las empresas de transporte por carretera no son inmunes a la crisis financiera y económica. Según la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU), el número de quiebras entre esas empresas ha aumentado considerablemente desde finales de 2007. La organización francesa Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) informa de que de los 210 casos de insolvencia registrados en Francia en enero de 2009, el 82% correspondió a empresas pequeñas o muy pequeñas. Además, según la FNTR, entre 2007 y finales de 2008 se triplicaron en Francia los casos de insolvencia entre las empresas de más de 50 empleados. El sector, en el que alrededor del 50% de los trabajadores son autónomos, se verá con toda probabilidad

gravemente afectado por la crisis. Según las estimaciones, hasta enero de 2009 se habían perdido en Francia 10.000 puestos de trabajo como resultado de la crisis financiera. También en España y Bélgica se habían perdido 16.000 y 4.000 empleos, respectivamente, por quiebras de empresas en el sector del transporte por carretera. Se estima asimismo que en el conjunto de la UE se han perdido ya desde finales de 2007 o están actualmente en peligro 140.000 empleos en el sector del transporte de mercancías por carretera<sup>10</sup>. La pérdida de puestos de trabajo es sólo un indicador de los efectos de la situación económica en el empleo (la crisis afecta también a las condiciones de trabajo en los puestos existentes).

Las perspectivas para el resto de 2009 no son halagüeñas. En enero de 2009 la IRU publicó sus índices anuales del transporte por carretera, de los que se desprende que en el primer semestre de 2009 se estancará a un nivel bajo el crecimiento del sector en Europa Occidental. La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles confirma esas perspectivas: durante 2008 la matriculación de nuevos camiones (de menos de 3,5 t) se redujo en un 4,0% en la UE-27 y la AELC (excluidos Chipre y Malta), principalmente por el descenso del 21,1% registrado en la UE-12.

## **E. ÍNDICE DE CONECTIVIDAD DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE LÍNEA DE LA UNCTAD, 2009**

El acceso de los países a los mercados mundiales depende en gran medida de la conectividad del transporte, en particular en lo que se refiere a los servicios de transporte marítimo de línea regular para la importación y exportación de productos manufacturados. El Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD mide el nivel de integración de los países en las redes mundiales de transporte marítimo de línea<sup>11</sup>. En 2009 China siguió siendo el país con un índice de conectividad más elevado, seguida por Hong Kong (China), Singapur, los Países Bajos y la República de Corea (anexo IV).

Entre 2008 y principios de 2009 aumentó ulteriormente la capacidad de carga de contenedores de los buques portacontenedores de mayor tamaño. Los buques de 12.508 TEU de Maersk, que eran los mayores del mundo a mediados de 2008, han sido

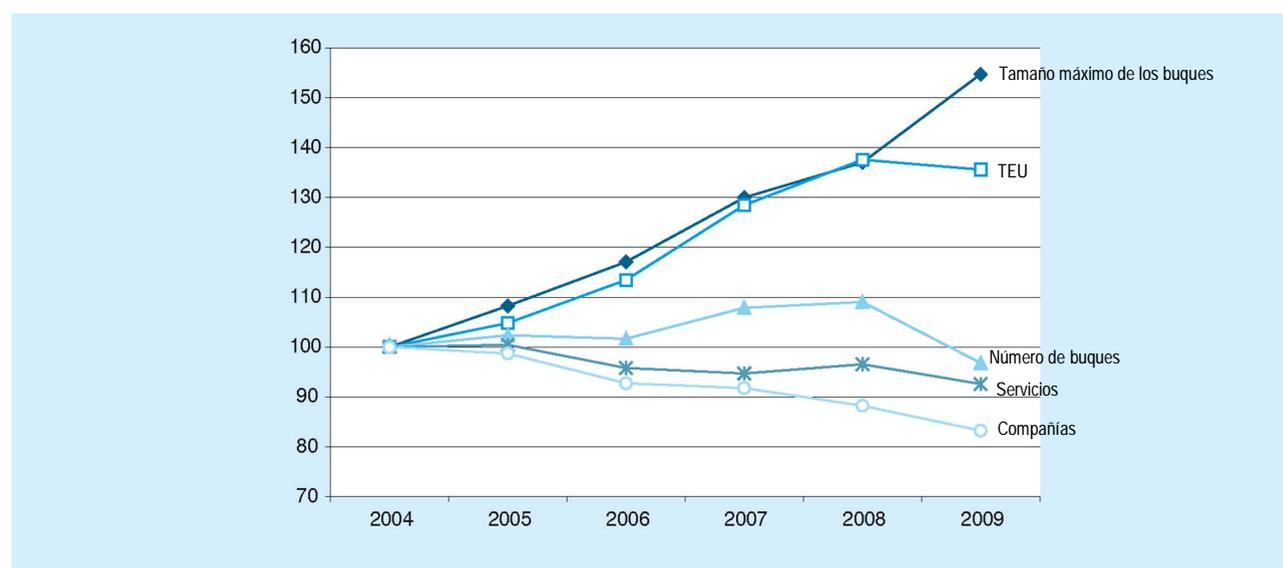
sobrepasados por el nuevo buque de MSC, *Daniela*, de 13.800 TEU. Los demás componentes del Índice, sin embargo, ya han acusado claramente los efectos de la crisis económica mundial: el número medio de buques, la capacidad en TEU y el número de servicios por país han disminuido por primera vez desde 2004, año en que la UNCTAD empezó a elaborar el Índice. Ya desde 2005 se viene observando una reducción del número de buques, y las fusiones y adquisiciones entre compañías navieras han afectado al nivel de competencia en numerosas rutas comerciales. Los datos sobre las rutas de los buques portacontenedores aportan más información sobre los efectos de la crisis económica mundial en diferentes regiones. Aunque la flota mundial de portacontenedores sigue creciendo al continuar las entregas de nuevos buques, ha aumentado el número de buques retirados del servicio o a los que

se ha cambiado de ruta. Entre julio de 2008 y julio de 2009 han disminuido el número de buques, su capacidad total de carga en TEU, el número de servicios y el número de compañías. Sólo el tamaño máximo de los buques ha seguido aumentando: a pesar de la crisis económica, los astilleros de todo el mundo están entregando buques nuevos de mayor tamaño, muchos de los cuales sustituyen a buques más pequeños, lo que tiene como resultado una reducción sustancial del promedio de buques por país. Por primera vez desde que la UNCTAD empezó a registrar esos datos, ha dejado de crecer el promedio de TEU de capacidad de carga de contenedores por país. Como resultado de la prolongada tendencia de fusiones y adquisiciones, el promedio de compañías por país también ha disminuido en un 17% desde 2004 (gráfico 24).

**Entre julio de 2008 y julio de 2009 han disminuido el número de buques, ... el número de servicios y el número de compañías.**

Gráfico 24

**Evolución de los indicadores de conectividad**  
(Índice de los promedios por países, 2004=100)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de *Containerisation International Online*.

## NOTAS

<sup>1</sup> <http://www.lloydlist.com/ll/news/chinese-box-port-volumes-collapse/1236269165316.htm>.

<sup>2</sup> En el capítulo 7 se facilita información más detallada sobre África, incluida información sobre el desarrollo portuario del continente.

- <sup>3</sup> Ese cálculo se basa en la participación accionarial del operador en los puertos que explota, frente al cálculo basado en el total del mercado, que arrojaría una cifra más alta del índice.
- <sup>4</sup> SSA Marine es una empresa privada cuyas cuentas no están a disposición del público.
- <sup>5</sup> *Lloyd's List* (2009), "PSA International net profit slumps 46 per cent", 30 de marzo de 2009.
- <sup>6</sup> <http://www.lloydslist.com/ll/news/viewArticle.htm?articleId=20017635789>.
- <sup>7</sup> La duración del viaje de Tianjin a Hamburgo suele ser de hasta 30 días por mar, mientras que por ferrocarril puede reducirse a alrededor de 17 días.
- <sup>8</sup> Business Monitor International, informe sobre el transporte de mercancías en los Estados Unidos, cuarto trimestre de 2009, 6 de agosto de 2009.
- <sup>9</sup> ERF, "Facing the crisis", 18 de marzo de 2009.
- <sup>10</sup> Unión Internacional del Transporte por Carretera, <http://www.iru.org>.
- <sup>11</sup> La primera versión del Índice, de 2004, apareció en el N° 27, correspondiente al primer trimestre de 2005, del boletín de la UNCTAD *Transport Newsletter*. La actual versión del Índice se basa en cinco componentes: a) número de buques; b) capacidad de carga de contenedores de esos buques; c) tamaño máximo de los buques; d) número de servicios; y e) número de compañías que utilizan los puertos de un país para prestar servicios con buques portacontenedores. Los datos utilizados proceden de *Containerisation International Online*. El Índice se elabora por el procedimiento siguiente: para cada uno de los cinco componentes, el valor correspondiente a cada país se divide por el valor máximo de ese componente en 2004, y se calcula para cada país el promedio de los cinco componentes. Ese promedio se divide entonces por el promedio máximo en 2004 y se multiplica por 100. De esa manera el valor 100 del Índice corresponde al país que registró en 2004 el promedio más elevado de los cinco componentes del Índice.

## Capítulo 6

# NOVEDADES JURÍDICAS Y DE REGLAMENTACIÓN

*El presente capítulo contiene información sobre algunas importantes cuestiones jurídicas y novedades recientes en materia de reglamentación sobre transporte y facilitación del comercio, junto con información sobre la situación de los principales convenios marítimos.*

### A. NOVEDADES IMPORTANTES EN LAS NORMAS RELATIVAS AL TRANSPORTE

#### **Aprobación de un nuevo Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo: Reglas de Rotterdam**

En 2008, tras años de deliberaciones, se concluyeron los trabajos relativos al proyecto de Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, y la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó el 11 de diciembre de 2008 el texto del proyecto definitivo aprobado previamente por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI). Ese nuevo convenio de las Naciones Unidas, que se conocerá como "Reglas de Rotterdam"<sup>1</sup> (denominado en lo sucesivo "el Convenio" o "las Reglas de Rotterdam") quedó abierto para la firma en una conferencia especial celebrada en Rotterdam en septiembre de 2009. Corresponde ahora a los

Estados considerar la conveniencia de convertirse en partes en el Convenio, para cuya entrada en vigor se requieren 20 ratificaciones<sup>2</sup>. En ese contexto es importante observar que la ratificación del Convenio se condiciona a la denuncia de cualquier otro convenio internacional relativo al transporte marítimo de mercancías. Eso significa que para las Estados contratantes de cualquier otro convenio de este tipo las Reglas de Rotterdam sólo entrarán en vigor una vez que la denuncia de las Reglas de La Haya<sup>3</sup>, las Reglas de La Haya-Visby<sup>4</sup> o las Reglas de Hamburgo<sup>5</sup>, según corresponda, haya surtido efecto<sup>6</sup>. Por consiguiente, la adhesión a las Reglas de Rotterdam requiere un convencimiento inequívoco de que en conjunto el nuevo Convenio resulta más favorable a los intereses nacionales que cualquiera de los regímenes de responsabilidad existentes que rigen el transporte marítimo internacional de mercancías<sup>7</sup>.

#### *Antecedentes*

A título de información de antecedentes, conviene señalar que la regulación de las posibles responsabilidades resultantes del transporte marítimo internacional de mercancías se ha diversificado cada vez más en los últimos decenios. Muchos países son Estados contratantes de las Reglas de La Haya o de las Reglas de La Haya-Visby. El

---

**Ese nuevo convenio de las Naciones Unidas, que se conocerá como "Reglas de Rotterdam" (denominado en lo sucesivo "el Convenio" o "las Reglas de Rotterdam") quedó abierto para la firma en una conferencia especial celebrada en Rotterdam en septiembre de 2009. Corresponde ahora a los Estados considerar la conveniencia de convertirse en partes en el Convenio, para cuya entrada en vigor se requieren 20 ratificaciones.**

---

Convenio de las Naciones Unidas de 1978 sobre el transporte marítimo de mercancías (Reglas de Hamburgo), que entró en vigor en 1992, tenía por objeto proporcionar una actualización de las Reglas de La Haya-Visby, pero no consiguió suscitar la aceptación necesaria; aunque las Reglas de Hamburgo están actualmente en vigor en 34 Estados, ninguna de las principales naciones participantes en el transporte marítimo ha ratificado el Convenio. De ahí que coexistan internacionalmente tres regímenes obligatorios de responsabilidad, las Reglas de La Haya, las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo. Al mismo tiempo, el crecimiento exponencial de la contenedorización y la consiguiente modificación de las pautas y condiciones internacionales del transporte han hecho más necesario contar con normas modernas adecuadas. En lo que se refiere al transporte multimodal, no existe ningún régimen internacional uniforme de responsabilidad, y el marco jurídico internacional es particularmente complejo, pues la responsabilidad sigue rigiéndose por los convenios unimodales existentes y por leyes y acuerdos contractuales de ámbito nacional, regional y subregional cada vez más diversos<sup>8</sup>.

En ese contexto se prepararon las nuevas Reglas de Rotterdam, con el fin de establecer un conjunto moderno de normas internacionales uniformes que proporcionaran a los interlocutores comerciales la seguridad jurídica que necesitaban. Corresponde ahora a los Estados sopesar cuidadosamente las ventajas del nuevo Convenio y decidir si las Reglas de Rotterdam responden a sus expectativas, tanto por las propias disposiciones sustantivas como en lo que respecta a las posibilidades de uniformar las normas internacionales en esa esfera.

La labor sustantiva se encomendó a un grupo de trabajo establecido por la Comisión de la CNUDMI<sup>9</sup>. Junto con diversas otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales interesadas, la secretaria de la UNCTAD ha venido participando como observadora en las reuniones pertinentes del grupo de trabajo de la CNUDMI y ha formulado observaciones analíticas sustantivas para su examen por el grupo de trabajo a lo largo de

todo el proceso de redacción<sup>10</sup>. Aunque no es posible examinar en el presente documento las disposiciones concretas del Convenio ni ofrecer un resumen completo de su contenido<sup>11</sup>, se reseñarán algunas de sus características esenciales, con el fin de ayudar a los encargados de la elaboración de políticas a evaluar las posibles ventajas de la ratificación del nuevo Convenio. Como se verá, muchos aspectos del nuevo Convenio parecen potencialmente problemáticos, en particular desde la perspectiva de las empresas navieras pequeñas y medianas de países en desarrollo<sup>12</sup>.

#### *Cobertura sustantiva*

Las Reglas de Rotterdam se componen de 96 artículos repartidos en 18 capítulos. Muchas de las disposiciones son largas y altamente complejas, lo que hace probable que surjan diferencias entre los países en cuanto a su interpretación y aplicación y puede dar lugar a numerosos litigios<sup>13</sup>. El Convenio se refiere en gran medida a cuestiones que se tratan en los regímenes existentes, como las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo, aunque con modificaciones importantes de la estructura, la redacción y el

fondo. Además, hay varios capítulos dedicados a cuestiones que en la actualidad no están reguladas por normas internacionales uniformes, como la entrega de las mercancías<sup>14</sup> y la transferencia del derecho de control y del derecho a demandar<sup>15</sup>. El nuevo Convenio trata también de las comunicaciones electrónicas y de la expedición de equivalentes electrónicos de los documentos en papel tradicionales, en gran medida mediante el reconocimiento de los acuerdos contractuales a ese respecto y otorgando a los registros electrónicos un rango similar al de los documentos en papel<sup>16</sup>. Hay dos capítulos separados que contienen complejas normas sobre jurisdicción y arbitraje<sup>17</sup>. Esos capítulos son, sin embargo, opcionales, y sólo tienen efectos vinculantes para los Estados contratantes que hayan declarado que serán obligatorios para ellos, situación que puede conducir a la incoación de procedimientos judiciales paralelos en diferentes Estados contratantes, y, en última instancia, a fallos contradictorios.

---

**Corresponde ahora a los Estados sopesar cuidadosamente las ventajas del nuevo Convenio y decidir si las Reglas de Rotterdam responden a sus expectativas, tanto por las propias disposiciones sustantivas como en lo que respecta a las posibilidades de uniformar las normas internacionales en esa esfera.**

---

*Ámbito de aplicación*<sup>18</sup>

Las Reglas de Rotterdam se aplican a todo contrato de transporte<sup>19</sup> en el que el lugar de la recepción y el lugar de la entrega se encuentren en Estados diferentes, siempre que el contrato comprenda un tramo de transporte marítimo internacional y, de acuerdo con el contrato, el lugar de la recepción, el puerto de carga, el puerto de descarga o el lugar de la entrega esté situado en un Estado contratante (art. 5). Las Reglas no se aplicarán a los contratos de fletamento ni a "los contratos para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque" ni a "los contratos de transporte en el transporte no regular", salvo cuando "no exista entre las partes un contrato de fletamento ni otro contrato para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque" y "se haya emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte" (art. 6). No obstante, en esos casos las Reglas de Rotterdam serán aplicables a las relaciones entre el porteador y el destinatario, la parte controladora o el tenedor que no sea parte originaria en un contrato de fletamento ni en un contrato de transporte de los excluidos del ámbito de aplicación del Convenio en virtud del artículo 6 (art. 7).

*Transporte multimodal*<sup>20</sup>

Una característica importante de las Reglas de Rotterdam, que las distingue de otros regímenes existentes aplicables al transporte marítimo internacional, consiste en que tienen un amplio campo de aplicación y abarcan también los contratos de transporte multimodal con un tramo de transporte marítimo internacional, independientemente de cuál sea el modo de transporte predominante<sup>21</sup>. Aunque en la actualidad no hay ningún convenio internacional en vigor que regule el transporte multimodal, la conveniencia de

extender el ámbito de aplicación del Convenio al transporte multimodal con un tramo de transporte marítimo ha sido objeto de considerables controversias a lo largo de las negociaciones, al igual que el texto de las disposiciones pertinentes de las Reglas de Rotterdam<sup>22</sup>. Esas reticencias se debían principalmente a los siguientes factores: a) inquietudes respecto de las posibilidades de conflicto con convenios unimodales referentes al

---

**Una característica importante de las Reglas de Rotterdam, que las distingue de otros regímenes existentes aplicables al transporte marítimo internacional, consiste en que tienen un amplio campo de aplicación y abarcan también los contratos de transporte multimodal con un tramo de transporte marítimo internacional, independientemente de cuál sea el modo de transporte predominante.**

---

transporte por carretera, por ferrocarril, aéreo o por vías navegables interiores, que en muchos casos se aplican también a las pérdidas ocurridas en un determinado tramo de transporte multimodal; b) el deseo de algunos Estados de garantizar que se siga aplicando la legislación nacional existente sobre transporte multimodal; c) el temor a una ulterior fragmentación de las disposiciones aplicables al transporte multimodal internacional; y d) el hecho de que el contenido sustantivo del régimen de responsabilidad se basa exclusivamente en

consideraciones y principios aplicables al transporte marítimo y no al transporte multimodal<sup>23</sup>.

La cuestión de la superposición o el conflicto potenciales con los convenios internacionales existentes aplicables al transporte por carretera, por ferrocarril, aéreo o por vías navegables interiores<sup>24</sup> se ha abordado, en cierta medida, en una disposición separada (art. 82), que otorga precedencia a esos convenios en la medida que sean aplicables más allá del transporte por carretera, por ferrocarril, aéreo o por vías navegables interiores, respectivamente<sup>25</sup>. Sin embargo, en los demás casos las disposiciones

---

**La legislación nacional existente sobre transporte multimodal no desempeñará papel alguno en relación con los contratos que queden comprendidos en el ámbito de aplicación del nuevo Convenio.**

---

sustantivas referentes a otros modos de transporte sólo son aplicables a las pérdidas que se hayan producido "antes o después del transporte por mar", y sólo cuando se trate de disposiciones obligatorias referentes a la responsabilidad del porteador, la limitación de la responsabilidad y el plazo para la presentación de reclamaciones, que figuren en un convenio

internacional que habría sido de aplicación

obligatoria al tramo de transporte en el que se haya producido la pérdida, de haberse celebrado un contrato multimodal separado (art. 26). Esas disposiciones obligatorias tendrían que aplicarse en el contexto del resto de las disposiciones de las Reglas de Rotterdam, lo que dificultaría la labor de los tribunales de diferentes jurisdicciones y podría dar lugar a fallos divergentes en distintos países. En todos los demás casos, es decir, en las situaciones en las que no habría sido aplicable a la demanda en cuestión ningún convenio internacional unimodal, o en las que la pérdida no pudiera atribuirse (concluyentemente) a un determinado tramo modal de una operación de transporte multimodal, para determinar los derechos de las partes y el alcance de cualquier responsabilidad se aplicarían las disposiciones de las Reglas de Rotterdam, es, decir, un régimen de responsabilidad sustantiva aplicable al transporte marítimo. La legislación nacional existente sobre transporte multimodal no desempeñará papel alguno en relación con los contratos que queden comprendidos en el ámbito de aplicación del nuevo Convenio.

#### *Responsabilidad del porteador*<sup>26</sup>

El porteador (así como cualquier parte ejecutante marítima, como un operador de terminal)<sup>27</sup> está sujeto a diversas obligaciones, cuyo incumplimiento entraña responsabilidad por daño, pérdida o retraso en la entrega<sup>28</sup> de las mercancías. La responsabilidad del porteador en el marco de las Reglas de Rotterdam está sujeta a una limitación financiera (art. 59)<sup>29</sup>, fijada en un monto superior al de las Reglas de La Haya-Visby o las Reglas de Hamburgo<sup>30</sup> y a un plazo de prescripción de dos años (art. 62), que puede prorrogarse mediante una declaración (art. 63). De actuar temerariamente o con intención de ocasionar pérdidas, el porteador puede perder el derecho a invocar el límite de responsabilidad (art. 61).

Las principales obligaciones del porteador son la de transportar las mercancías y entregarlas al destinatario (art. 11), la de obrar con la diligencia y el cuidado debidos durante su período de responsabilidad, es decir, desde el momento de la recepción hasta el de la entrega de las mercancías (párrafo 1 del artículo 13 y artículo 12), y la de obrar con la debida diligencia para poner y

mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad (art. 14)<sup>31</sup>; esta obligación abarca: a) la de garantizar la navegabilidad física del buque; b) la de tripularlo, armarlo y avituallarlo debidamente; y c) la de mantenerlo en el estado adecuado para la recepción, el transporte y la conservación de las mercancías. A diferencia de lo estipulado en las Reglas de La Haya-Visby, esta obligación es de aplicación continuada a lo largo de todo el período de transporte, y no se invierte la carga de la prueba en cuanto al ejercicio de la debida diligencia (véase el párrafo 1 del artículo 4 de las Reglas de La Haya-Visby). Por el contrario, en el artículo 17, que es la principal disposición que rige la responsabilidad del porteador en caso de demanda por pérdida, daño o retraso, y en el que se enumeran diversas causas de exoneración, algunas de las cuales difieren de las establecidas en el párrafo 2 del artículo 4 de las Reglas de La Haya-Visby<sup>32</sup>, se establecen también reglas detalladas y complejas respecto de la carga de la prueba.

Conviene destacar a ese respecto diversos puntos de especial importancia en el contexto de contratos celebrados en las condiciones estandarizadas del porteador, es decir, contratos de adhesión. En primer lugar, el período de responsabilidad de porteador (desde la recepción hasta la entrega de las mercancías) puede definirse contractualmente (es decir, restringirse) para que abarque sólo el período comprendido entre la carga inicial y la descarga final con arreglo al contrato (párrafo 3 del artículo 12). En segundo lugar, la responsabilidad del porteador en relación con determinadas funciones, como las de carga, manipulación, estiba o descarga, podrá transferirse contractualmente al cargador, cargador documentario<sup>33</sup> o destinatario (párrafo 2 del artículo 13). En tercer lugar, el contrato de transporte podrá excluir o limitar la responsabilidad del porteador en relación con animales vivos y algunas otras mercancías (art. 81). Por consiguiente, la responsabilidad del porteador puede limitarse al período comprendido entre la carga y la descarga y a algunas de las funciones que se le atribuyen en el Convenio.

Además, las reglas sobre la carga de la prueba<sup>34</sup> establecidas en el Convenio parecen diferir considerablemente de las consignadas en los convenios establecidos sobre responsabilidad

---

**Las obligaciones y la responsabilidad del cargador son más amplias que en las Reglas de La Haya-Visby y se estipulan con cierto detalle en un capítulo separado (cap. 7).**

---

marítima, y resultan más favorables para el porteador, en particular en los casos en que la innavegabilidad del buque haya contribuido a causar la pérdida<sup>35</sup>. Las Reglas de Rotterdam prevén en tales casos la asignación proporcional de la responsabilidad, mientras que a tenor de las Reglas de La Haya-Visby recaería en el porteador la responsabilidad íntegra, a menos que pudiera demostrar que una proporción de la pérdida no es imputable a incumplimiento de su obligación de navegabilidad. Se trata de una modificación importante de los criterios de asignación del riesgo comercial en perjuicio de los cargadores.

#### *Responsabilidad del cargador*<sup>36</sup>

Las obligaciones y la responsabilidad del cargador son más amplias que en las Reglas de La Haya-Visby y se estipulan con cierto detalle en un capítulo separado (cap. 7). Abarcan la responsabilidad por incumplimiento relacionada con la preparación y entrega para el transporte de las mercancías (art. 27) y en relación con diversos requisitos de información y documentación (art. 29), que pueden adquirir especial importancia en el contexto de nuevas normas de seguridad marítima<sup>37</sup>. También comprenden disposiciones de responsabilidad objetiva (párrafo 2 del artículo 30), responsabilidad relacionada con el transporte de mercancías peligrosas (art. 32) y responsabilidad por no proporcionar oportunamente la información precisa requerida para la formulación de los datos del contrato (párrafo 2 del artículo 31).

Un aspecto importante consiste en que las reglas pertinentes sobre la carga de la prueba<sup>38</sup> son más onerosas que en los regímenes de responsabilidad marítima existentes, lo que puede tener considerables consecuencias prácticas para la resolución de las demandas de porteadores contra cargadores, en particular en los casos en los que la innavegabilidad del buque pueda haber contribuido a ocasionar una pérdida resultante del transporte de mercancías peligrosas. En cambio, con arreglo a las Reglas de La Haya-Visby, el cargador quedaría libre de responsabilidad en la mayoría de los casos aunque pudiera demostrarse que la innavegabilidad del buque había contribuido a la pérdida. En virtud de las Reglas de Rotterdam podría recaer íntegramente en el cargador la responsabilidad por las pérdidas potencialmente cuantiosas sufridas por el porteador

(por ejemplo, pérdida del buque o responsabilidad civil por daños a terceros). En ese contexto, conviene señalar que responsabilidad del cargador, potencialmente muy cuantiosa, no está sujeta a ninguna limitación pecuniaria<sup>39</sup>.

Un destinatario final que presente una reclamación con arreglo al contrato también puede tener que asumir responsabilidad por el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones del cargador<sup>40</sup>. Además, un "cargador documentario" es decir, una persona, distinta del cargador, que "acepte ser designada como "cargador" en el documento de transporte" (párrafo 9 del artículo 1), por ejemplo un vendedor FOB, también está sujeto a responsabilidad por cualquier incumplimiento de las obligaciones del cargador (art. 33), sin perjuicio de la propia responsabilidad de éste.

#### *Entrega de las mercancías*

Conviene observar asimismo que se dedica un capítulo separado a la entrega de las mercancías (cap. 10), y en él se estipula una nueva obligación del destinatario de aceptar la entrega de las mercancías por el porteador (art. 43) y se establecen reglas detalladas sobre la entrega de las mercancías contra presentación de diferentes tipos de documentos de transporte o documentos electrónicos de transporte. Otro aspecto importante de ese capítulo es que comprende nuevas y complejas reglas que desplazan del porteador al destinatario la responsabilidad por la demora en la presentación del conocimiento de carga: en los casos en los que el destinatario/endoratario final de mercancías transportadas con arreglo a un documento de transporte negociable (es decir, un conocimiento de embarque), por lo general un comprador CIF<sup>41</sup> que forma parte de una cadena de contratos, recibe notificación de la llegada de las mercancías a su destino, pero a) por cualquier razón, no solicita a tiempo la entrega de las mercancías por el porteador, o b) todavía no está en posesión del conocimiento de embarque, el porteador podrá, en determinadas circunstancias, entregar las mercancías sin presentación del conocimiento de embarque (art. 47) o bien invocar las amplias facultades que se le confieren para deshacerse de las mercancías (art. 48). Por consiguiente, puede ocurrir que un destinatario/endoratario final, tras pagar a su vendedor, con arreglo a un contrato CIF, contra

---

**Se dedica un capítulo separado a la entrega de las mercancías (cap. 10).**

---

presentación de un documento de transporte negociable, puede verse privado de las mercancías y en la imposibilidad de demandar al porteador por error en la entrega. Esas disposiciones, concebidas al parecer para resolver el problema práctico de las demoras en la tramitación de los conocimientos de embarque en las cadenas de transacciones internacionales en las que participan diferentes compradores y bancos, pueden socavar gravemente la función del conocimiento de carga como documento que confiere el derecho de propiedad, que tiene una importancia fundamental para su utilización en el comercio internacional<sup>42</sup>.

#### *Carácter obligatorio de la responsabilidad*

En el artículo 79 se enuncia la regla general de aplicación obligatoria del régimen de responsabilidad. Por consiguiente, a menos que se disponga otra cosa en el Convenio, toda cláusula de un contrato de transporte será nula en la medida en que a) excluya o limite las obligaciones o la responsabilidad del porteador o de una parte ejecutante marítima; y b) excluya, limite o aumente las obligaciones o la responsabilidad del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario (por ejemplo, un vendedor FOB). A diferencia, pues, de las Reglas de La Haya-Visby, el Convenio no impone normas mínimas de responsabilidad sólo al porteador, sino también al cargador (y potencialmente a cualquier parte a la que quepa imputar el incumplimiento de las obligaciones del cargador, como el destinatario o el cargador documentario). A diferencia de la responsabilidad del porteador, que está sujeta a un tope financiero, la responsabilidad del cargador no puede aumentarse contractualmente. No obstante, conviene recordar que la responsabilidad obligatoria del porteador en virtud de las Reglas de Rotterdam no está sujeta a ninguna limitación monetaria.

#### *Contratos de volumen*<sup>43</sup>

Aunque las Reglas de Rotterdam imponen por lo general a los contratos niveles mínimos de responsabilidad, se establece una excepción importante. Los denominados "contratos de volumen", regulados por primera vez en un convenio internacional, están sujetos a reglas especiales que otorgan considerable libertad contractual. Se trata de una importante novedad, que distingue las Reglas de Rotterdam de los otros convenios existentes y que resulta por ende de particular interés. A título de información de antecedentes, conviene recordar brevemente la razón de ser de la regulación obligatoria de la responsabilidad en un campo en el que contratan mutuamente partes comerciales y predomina, pues, la libertad de contratación.

---

**Los denominados "contratos de volumen", regulados por primera vez en un convenio internacional, están sujetos a reglas especiales que otorgan considerable libertad contractual.**

---

Todos los regímenes actualmente en vigor que regulan el transporte marítimo de mercancías (es decir, las Reglas de La Haya, las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo) establecen niveles mínimos de responsabilidad para los porteadores, que son de aplicación obligatoria, lo que significa que las reglas sustantivas referentes a la responsabilidad del porteador no pueden modificarse contractualmente en detrimento del cargador ni del destinatario<sup>44</sup>. Se permite, en cambio, el aumento contractual de la responsabilidad del cargador<sup>45</sup>. El ámbito de aplicación obligatoria de esos regímenes abarca los contratos de transporte que no se negocian individualmente entre las partes, sino que se basan en las condiciones estándar del porteador, que suelen formularse o reflejarse en un conocimiento de embarque u otro documento de transporte emitido por el porteador<sup>46</sup>.

---

**Al establecer niveles mínimos de responsabilidad del porteador, de aplicación obligatoria y que no pueden modificarse contractualmente, los regímenes de responsabilidad existentes buscan garantizar la protección de los intereses con escaso poder de negociación, es decir, pequeños cargadores y destinatarios por cuenta de terceros, contra condiciones contractuales injustas introducidas unilateralmente por el porteador en su contrato estándar.**

---

La finalidad principal de este enfoque, común a todos los regímenes de responsabilidad internacional establecidos, es reducir las posibilidades de abuso en el contexto de los

contratos de adhesión utilizados entre partes con

capacidad de negociación desigual. En el transporte de línea el mercado mundial está dominado por unas pocas compañías de gran tamaño<sup>47</sup>, y las mercancías se transportan por lo general con conocimientos de embarque u otros documentos normalizados —emitidos y firmados por el porteador y por lo general redactados en términos que le son favorables y sin margen de negociación— las posibilidades de abuso como consecuencia del poder de negociación desigual de las partes resulta particularmente evidente. Al establecer niveles mínimos de responsabilidad del porteador, de aplicación obligatoria y que no pueden modificarse contractualmente, los regímenes de responsabilidad existentes buscan garantizar la protección de los intereses con escaso poder de negociación, es decir, pequeños cargadores y destinatarios por cuenta de terceros, contra condiciones contractuales injustas introducidas unilateralmente por el porteador en su contrato estándar. Por consiguiente, una característica esencial del marco jurídico internacional establecido es una restricción de la libertad contractual con objeto de garantizar la protección de pequeños cargadores y destinatarios contra condiciones contractuales estandarizadas injustas.

En ese contexto, las disposiciones de las Reglas de Rotterdam que otorgan a las partes contratantes amplia libertad contractual resultaron muy polémicas a lo largo de todo el proceso de redacción<sup>48</sup>.

El contrato de volumen se define en términos muy generales como "todo contrato de transporte que prevea el transporte de una determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el período en él convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o cierto margen cuantitativo" (párrafo 2 del artículo 1). Las partes en un contrato de volumen podrán apartarse del régimen del Convenio (art. 80), con sujeción a determinadas condiciones<sup>49</sup> y manteniendo algunos derechos y obligaciones prescritos<sup>50</sup>.

Esas disposiciones que limitan el derecho a apartarse del régimen del Convenio son, por el lado del porteador, la pérdida del derecho a invocar la limitación de la responsabilidad cuando haya habido actuación temeraria o intención de causar pérdidas

(art. 61) y la obligación, en virtud de los apartados a) y b) del artículo 14, de poner y mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad, y tripularlo, armarlo y avituallarlo debidamente. No se menciona, en ese contexto, el tercer aspecto de la obligación de navegabilidad, que es la obligación de mantener el buque en estado adecuado para la recepción, el transporte y la conservación de las mercancías (véase el apartado c) del artículo 14), por lo que, sorprendentemente, cabría la derogación contractual a ese respecto. En cuanto a las obligaciones y la responsabilidad del cargador, no cabe apartarse del régimen del Convenio en los dos aspectos siguientes: a) la obligación estipulada en el artículo 29 de facilitar documentación, instrucciones e información; y b) la obligación y la responsabilidad (estricta) estipuladas en el artículo 32 en relación con las mercancías peligrosas.

Es importante observar que la responsabilidad del cargador por incumplimiento de los artículos 29 y 32, que puede ser cuantiosa, como ocurre en el caso de pérdida o retraso del buque, y no está sujeta a limitación pecuniaria, no puede excluirse, limitarse ni modificarse contractualmente. Eso significa que un cargador estará expuesto a responsabilidad potencialmente cuantiosa (e ilimitada) por las pérdidas resultantes del transporte de mercancías peligrosas o del incumplimiento de la obligación de facilitar documentación, información e instrucciones<sup>51</sup>.

Los contratos de volumen están excluidos del ámbito de aplicación obligatoria del régimen de responsabilidad, por considerarse que se celebran entre partes que tienen en principio el mismo poder de negociación<sup>52</sup>. Sin embargo, la definición de "contrato de volumen" es extremadamente amplia, y no se prescribe en ella una cantidad mínima de mercancías. De ahí que prácticamente cualquier tipo de contrato de los utilizados en el comercio de línea regular pueda considerarse un contrato de volumen, lo que otorga una libertad contractual prácticamente ilimitada. Puesto que el transporte de línea regular está dominado por un pequeño número de operadores mundiales, esa situación suscita inquietudes en relación con los pequeños cargadores, que pueden verse obligados a aceptar condiciones contractuales establecidas unilateralmente por el porteador. En ese contexto se plantea la cuestión fundamental de

**Las partes en un contrato de volumen podrán apartarse del régimen del Convenio (art. 80), con sujeción a determinadas condiciones y manteniendo algunos derechos y obligaciones prescritos.**

si las salvaguardias incluidas en las Reglas de Rotterdam son eficaces para proteger a las partes con escaso poder de negociación contra la utilización de los contratos de volumen como instrumentos para eludir el régimen de responsabilidad de aplicación obligatoria.

En un contrato de volumen entre un porteador y un cargador, las condiciones que se aparten del régimen del Convenio<sup>53</sup> son vinculantes aunque el contrato no haya sido negociado individualmente<sup>54</sup>.

Si bien debe darse al cargador la oportunidad de contratar en las condiciones establecidas en el Convenio, sin derogaciones<sup>55</sup>, en la práctica el cargador puede verse presionado comercialmente para que acepte un contrato de volumen, por ejemplo porque de lo contrario se le aplicaría un flete mucho más elevado. Análogamente, aunque los contratos de volumen sólo son vinculantes para las terceras partes que acepten expresamente esa vinculación<sup>56</sup>, no está claro si con ello se garantiza la protección efectiva de los pequeños destinatarios por cuenta de terceros, que en la práctica pueden verse obligados a otorgar su consentimiento como única opción comercialmente viable. Por consiguiente, según el enfoque que adopten los tribunales para la aplicación de las disposiciones pertinentes, si las salvaguardias establecidas son suficientes para garantizar que no pueda utilizarse la aceptación de contratos de volumen como instrumento contractual para eludir, en perjuicio de los pequeños cargadores o destinatarios, las normas de responsabilidad que de otra manera serían de aplicación obligatoria.

Una vez haya entrado en vigor el Convenio, si llega a hacerlo, las disposiciones relativas a los contratos de volumen podrían tener importantes repercusiones tanto para la práctica de contratación comercial como, en un plano más general, para las perspectivas de normalización jurídica internacional del transporte de mercancías. Si en la práctica futura la utilización de contratos de volumen con modificación contractual de las disposiciones del Convenio se convierte en la norma, podrían no llegar a materializarse a largo plazo las ventajas potenciales dimanantes de un régimen de

responsabilidad internacional uniforme y predecible.

#### *Observaciones finales*

Como ocurre con cualquier nuevo instrumento internacional, los efectos del Convenio dependerán en gran medida de cómo aborden sus complejas disposiciones los tribunales de diferentes jurisdicciones y las interpreten y apliquen en la práctica. No obstante, como se desprende del

análisis que antecede, diversos aspectos del Convenio suscitan especial preocupación, en particular desde la perspectiva de los pequeños y medianos cargadores y destinatarios de países en desarrollo.

En términos generales, las Reglas de Rotterdam parecen ser sustancialmente más favorables a los portadores que cualquiera de los convenios internacionales existentes aplicables a esas cuestiones. Por ejemplo, las disposiciones referentes a la carga de la prueba parecen más

ventajosas para los portadores que las de las Reglas de La Haya-Visby o las de las Reglas de Hamburgo, lo que podría tener consecuencias importantes para la resolución de las diferencias entre los intereses de los portadores y los de los de los cargadores y destinatarios. Además, las obligaciones y la responsabilidad del cargador, que son más amplias y detalladas que en los regímenes de responsabilidad marítima existentes, son de aplicación obligatoria y, a diferencia de las aplicables al porteador, no están sujetas a ninguna limitación pecuniaria. Ese importante desplazamiento en la atribución del riesgo comercial puede hacer necesarios cambios de política por parte de los representantes de los intereses de los usuarios del transporte<sup>57</sup>.

Las disposiciones del capítulo 10, que en determinadas circunstancias permiten al porteador entregar las mercancías sin mediar presentación de un documento de transporte negociable, constituyen una novedad potencialmente problemática, pues socavan la función del conocimiento de embarque negociable como documento de título, que es fundamental para su utilización en el comercio internacional.

---

**Una vez haya entrado en vigor el Convenio, si llega a hacerlo, las disposiciones relativas a los contratos de volumen podrían tener importantes repercusiones tanto para la práctica de contratación comercial como, en un plano más general, para las perspectivas de normalización jurídica internacional del transporte de mercancías.**

---

La regulación de los contratos de volumen en las Reglas de Rotterdam, otro aspecto nuevo y no contrastado, puede conducir a una situación en la que la libertad contractual se convierta en la norma y en la que el poder de negociación tenga una importancia mucho mayor de la que ha tenido nunca desde que se introdujeran las Reglas de La Haya en 1924. Ese aspecto resulta particularmente preocupante para los pequeños cargadores y destinatarios, a los que la presión comercial podría obligar en la práctica a aceptar condiciones contractuales impuestas unilateralmente por una gran empresa mundial de transporte de línea regular, o por un pequeño número de esas empresas. También los grandes expedidores de carga deben tener presente que, en virtud de las Reglas de Rotterdam, su responsabilidad, potencialmente cuantiosa, por pérdidas resultantes (por lo menos en parte) del transporte de mercancías peligrosas no sería negociable, incluso en el marco de un contrato de volumen. En términos más generales, la utilización generalizada en el futuro de contratos de volumen podría redundar en una menor, y no mayor, uniformidad de las reglas internacionales en materia de responsabilidad.

En cuanto a la regulación de la responsabilidad dimanante del transporte multimodal con un tramo de transporte marítimo internacional, en el nuevo Convenio se adopta un enfoque complejo y que puede dar lugar a dificultades de aplicación práctica. Las normas sustantivas sobre responsabilidad varían según se pueda o no atribuir la pérdida a un determinado tramo no marítimo del transporte multimodal y según se hubieran aplicado o no, de haberse celebrado un contrato separado para ese tramo del transporte, los convenios internacionales existentes relativos al transporte terrestre o aéreo de mercancías. En resumen, la situación parece ser la siguiente:

- a) En los casos en que la pérdida no se pudiera atribuir claramente a un determinado tramo del transporte multimodal, como ocurre con frecuencia en el caso del transporte

contenedorizado, el régimen sustantivo de responsabilidad marítima establecido en las Reglas de Rotterdam determinaría los derechos y obligaciones de las partes contratantes, aunque el transporte se efectuara principalmente por tierra.

- b) La situación sería la misma en los casos en que, aunque la pérdida se produjera durante el transporte por tierra, no se habría aplicado ninguno de los convenios internacionales sobre transporte unimodal en el caso de haberse celebrado un contrato separado para el tramo terrestre en cuestión del transporte.
- c) En los casos en que la pérdida pudiera atribuirse a un modo de transporte diferente del marítimo y en los que se habría aplicado uno de los convenios existentes referentes al transporte unimodal (de haberse celebrado un contrato separado), se aplicarían las disposiciones obligatorias sobre responsabilidad del porteador, limitación de responsabilidad y plazo de prescripción contenidas en el convenio unimodal, junto con el resto de las Reglas de Rotterdam. La combinación de disposiciones sustantivas de diferentes convenios internacionales que habría de ser aplicadas en su contexto por tribunales de diferentes jurisdicciones, resulta muy compleja y puede conducir a resultados diferentes según los países.

---

**... la complejidad y el considerable margen de interpretación inherente al Convenio significan que para llegar a una comprensión clara de las nuevas reglas podrían resultar necesarios numerosos litigios, en los que tribunales de distintas jurisdicciones podrían adoptar enfoques diferentes en cuanto a la interpretación y aplicación de las disposiciones.**

---

Más en general, la complejidad y el considerable margen de interpretación inherente al Convenio significan que para llegar a una comprensión clara de las nuevas reglas podrían resultar necesarios numerosos litigios, en los que tribunales de distintas jurisdicciones podrían adoptar enfoques diferentes en cuanto a la interpretación y aplicación de las disposiciones<sup>58</sup>. Las probabilidades de procedimientos y fallos judiciales aumentan ulteriormente por el hecho de que, como ya se ha señalado<sup>59</sup>, los capítulos del Convenio en los que se estipulan las reglas referentes a la

jurisdicción y al arbitraje son opcionales para los Estados contratantes, por lo que, en las mismas circunstancias, las cláusulas sobre elección contractual del foro y sobre arbitraje pueden ser válidas en algunos pero no en todos los Estados contratantes. Por consiguiente, podrían necesitarse muchos y costosos litigios para llegar a un cierto grado de seguridad jurídica. Esa perspectiva parece especialmente lamentable para un Convenio que tiene por objeto establecer normas internacionales uniformes en distintas jurisdicciones, y también puede resultar preocupante para las partes en el comercio cuyos derechos y responsabilidades podrían regirse en el futuro por las Reglas de Rotterdam.

## **B. NEGOCIACIONES DE LA OMC SOBRE LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO**

### **1. Facilitación del comercio y del transporte: ¿cómo pueden ayudar las nuevas disciplinas de la OMC?**

Las negociaciones sobre facilitación del comercio vienen celebrándose desde 2004 en el marco de la Ronda de Doha para el Desarrollo, la nueva ronda de negociaciones comerciales de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Con esas negociaciones, los miembros de la OMC se proponen ante todo agilizar la entrega, el despacho aduanero y la circulación de mercancías. Otros objetivos son apoyar las actividades de asistencia técnica y de fomento de la capacidad, y establecer disposiciones para promover la cooperación eficaz entre las autoridades aduaneras u otras autoridades competentes en materia de facilitación del comercio. La simplificación y la armonización de los procedimientos y formalidades para el movimiento transfronterizo de mercancías y el aumento de la transparencia que se derivarán presumiblemente de las negociaciones beneficiarán por igual a los proveedores de servicios de apoyo al comercio y a los importadores y exportadores.

El sistema de la OMC se basa en disciplinas jurídicas que promueven la apertura y la liberalización del comercio. Desde 1947, el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) (redactado originariamente en 1947 e incorporado sin modificaciones al Acuerdo sobre la OMC en 1994), establece, en sus artículos

X, VIII y V, disciplinas relativas a la publicación y aplicación de los reglamentos comerciales (art. X), a los derechos y formalidades referentes a la importación y a la exportación (art. VIII) y a la libertad de tránsito (art. V). Tras las amplias reducciones arancelarias logradas en la Ronda Uruguay, en los últimos años se han intensificado los esfuerzos por reducir los obstáculos no arancelarios. El uso creciente de las tecnologías de la información y de la transmisión electrónica de datos, así como de redes globalizadas de producción con existencias reducidas, han conducido a los países a promover la revisión, la clarificación y la mejora de las disciplinas pertinentes del GATT con el fin de incorporarles disciplinas de facilitación del comercio como nueva piedra angular del sistema multilateral de comercio.

### **2. 2009: se intensifican las negociaciones sobre la facilitación del comercio**

Las negociaciones sobre la facilitación del comercio son parte integral de las negociaciones comerciales de la Ronda de Doha. Eso significa que las negociaciones sobre la facilitación del comercio dependen de los progresos que se logren en las demás esferas de la Ronda de Doha. El hecho de que no se consiguiera llegar a un acuerdo sobre las esferas principales de la Ronda de Doha en julio de 2008 también afectó a las reuniones del Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio de la OMC. En efecto, a finales de 2008 y principios de 2009 se redujo el ritmo general de las negociaciones del Grupo de Negociación, dedicando menos tiempo al examen de los textos propuestos y limitando a intervenciones orales las observaciones de las delegaciones. Esa situación cambió en la segunda mitad de 2009, cuando empezaron a apreciarse indicios de una posible solución de avenencia sobre las cuestiones polémicas de la Ronda de Doha y los delegados adoptaron un ambicioso plan de trabajo para el período que habría de conducir a la conferencia ministerial convocada para principios de diciembre de 2009. Las delegaciones se proponen ultimar para esa fecha el primer proyecto de texto de un nuevo acuerdo de la OMC relativo a la facilitación del comercio.

A finales de 2006 las delegaciones habían propuesto más de 70 medidas de facilitación del comercio para su examen en las negociaciones. Esas medidas se agrupaban en 14 categorías, que abarcaban desde la publicación de los reglamentos relacionados con el

comercio hasta el despacho aduanero y la circulación de mercancías y el intercambio transfronterizo de información aduanera. Durante 2007 y 2008 esas disposiciones se consolidaron ulteriormente en la medida de lo posible, de manera que a principios de 2009 el núcleo central de medidas propuestas se había reducido a 42 medidas agrupadas en 12 categorías. Además, las medidas propuestas se han redactado ya en lenguaje jurídico para que reflejen obligaciones jurídicas concretas. En 2009 las negociaciones se concentraron en el examen y la ulterior elaboración del texto propuesto de esas disposiciones jurídicas. El Grupo de Negociación se reúne con ese fin en sesiones informales de redacción en las que se examina el texto de cada una de las disposiciones propuestas y se incorporan las observaciones o sugerencias de redacción alternativa formuladas por las delegaciones.

### 3. Medidas propuestas: mejoras relativas a la transparencia, a la reducción de las demoras y al tránsito internacional

#### *Cuando el tiempo importa*

Una parte importante de las medidas de facilitación del comercio propuestas se refiere al tiempo necesario para el despacho de aduana y la puesta en circulación de las mercancías, teniendo en cuenta no sólo la propia pérdida de tiempo, sino también sus consecuencias en cuando a posibles daños, oportunidades perdidas y aumentos de costos, que afectan a la competitividad de los productos.

Con el fin de lograr mejoras en esa esfera, los miembros proponen, por ejemplo, que se registre y publique el tiempo necesario en promedio para el despacho de aduana en cada puesto fronterizo o a un nivel más general, lo que permitiría a los comerciantes adoptar decisiones informadas y ponderar las consecuencias de posibles demoras. También se propusieron, entre otras, las siguientes medidas:

- a) Revisión y simplificación de los procedimientos, formalidades y cargos actualmente aplicados y del pago de esos cargos;
- b) Introducción de procedimientos de gestión del riesgo y procedimientos conexos de auditoría posterior al despacho de las

mercancías con el fin de reducir las inspecciones físicas;

- c) Posibilidad de establecer procedimientos de tramitación por adelantado y de puesta en circulación de las mercancías antes de la determinación definitiva del valor en aduana y del pago de los derechos correspondientes, con el fin de agilizar la puesta en circulación;
- d) Establecimiento de una ventanilla única y aceptación por las autoridades de los documentos comercialmente disponibles y de copias con el fin de reducir el número de documentos y de puntos de presentación;
- e) Posibilidad de aplicar procedimientos simplificados especiales a los comerciantes con un historial contrastado de cumplimiento de las normas, los denominados operadores económicos autorizados, o aquellos con necesidades especiales, como, por ejemplo, los especializados en envíos urgentes;
- f) Eliminación de las inspecciones previas a la expedición y de la utilización obligatoria de agentes de aduanas.

#### *Cuando la transparencia importa*

Otro grupo muy importante de propuestas se centra en el fomento de la transparencia. Las disposiciones de transparencia son un aspecto central de la OMC, pues tienen una importancia fundamental para mejorar la gobernanza y la confianza en el sistema de comercio. Además del actual carácter no selectivo de las disposiciones de transparencia contenidas en el GATT, las propuestas presentadas en el Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio se orientan al establecimiento de una lista selectiva de documentos que deberían publicar los países. En esa lista deberían incluirse asimismo nuevos requisitos de información, como esbozos descriptivos de los procedimientos de importación y exportación, y los impresos necesarios. Otro aspecto de interés para los miembros es el del acceso a la información publicada. Las actuales propuestas prescriben los medios de publicación, que ahora incluyen también la publicación en Internet, y la difusión mediante puntos de consulta, lo que permitiría proporcionar la información en forma más accesible y fácil de utilizar.

Análogamente a las disposiciones del Acuerdo de la OMC sobre Normas de Origen, los miembros se proponen introducir determinaciones anticipadas, legalmente vinculantes, en aspectos de la actividad aduanera tales como la clasificación y los criterios objetivos de valoración. Las determinaciones anticipadas proporcionan a los comerciantes mayor predecibilidad y seguridad.

#### *Cuando la gobernanza importa*

Por último, los miembros propugnan asimismo el fortalecimiento de la buena gobernanza en el comercio. A ese respecto, los países deberían celebrar consultas regulares con las partes interesadas del sector privado, coordinar las responsabilidades y las operaciones de los diversos organismos de la administración pública presentes en las fronteras, y fortalecer el sistema de apelación.

#### *Cuando el tránsito es esencial*

Los países sin litoral han otorgado gran prioridad a la revisión del artículo V del GATT, referente a la libertad de tránsito. De ahí que en el proceso de negociación las propuestas al respecto suelen ser presentadas conjuntamente por varios países sin litoral. Los países de tránsito siguen debatiendo y cuestionando esas propuestas, en particular cuando afectan a la cuestión de las restricciones a la libertad de tránsito, ya se consideren legítimas o ilegítimas. Esos debates están lastrados por la escasa jurisprudencia disponible sobre la interpretación jurídica del principio de libertad de tránsito. Se están examinando las tarifas y cargas de tránsito, al igual que la administración de los sistemas de garantías relacionados con el tránsito.

Además, los miembros han venido debatiendo la cuestión de en qué medida las disciplinas propuestas se aplican a las mercancías que se transportan mediante infraestructura fija, como redes eléctricas, oleoductos y gasoductos. El transporte transfronterizo mediante oleoductos y gasoductos representa más del 6% del comercio total. Algunas delegaciones han propuesto incluir en un nuevo acuerdo disciplinas específicas relativas a las infraestructuras fijas.

#### **4. Flexibilidad frente a uniformidad: el debate sobre la aplicación**

Al tiempo que negocian el texto jurídico de las medidas, los miembros atienden a las

consideraciones y los debates relacionados con la aplicación de las disciplinas.

En general, las negociaciones de la OMC tienen por objeto el establecimiento de un conjunto de normas que se puedan aplicar y hacer valer en todo el mundo. Para ello es necesario contar, además de con un conjunto uniforme de normas, con capacidad para su aplicación en todos los países. Sin embargo, la capacidad de aplicación varía sustancialmente de un país miembro a otro, y los acuerdos ya existentes de la OMC se han visto lastrados en medida considerable por la falta de capacidad de aplicación. Por consiguiente, la tarea que tienen planteada los miembros en esas negociaciones es la de elaborar un conjunto de normas que puedan aplicar uniformemente todos los miembros, al tiempo que se otorga a los países en desarrollo cierto grado de flexibilidad en su cumplimiento de los compromisos. Para conseguir ese objetivo, las delegaciones basan sus trabajos en dos supuestos principales. En primer lugar, el nivel de ambición de las negociaciones debe tener en cuenta el contexto de desarrollo y las necesidades de los países en desarrollo; y, en segundo lugar, las disposiciones sobre trato especial y diferenciado para los países en desarrollo deben garantizarles flexibilidad en la aplicación, y vincular el cumplimiento de los compromisos a la adquisición de capacidad de aplicación, mediante asistencia técnica y actividades de fomento de la capacidad proporcionadas por la comunidad de donantes. Mientras que las disposiciones sobre trato especial y diferenciado de anteriores acuerdos de la OMC preveían simplemente la exención plena de la aplicación, o períodos de transición, en las negociaciones sobre la facilitación del comercio las delegaciones han tratado de establecer disposiciones que promuevan la creación de capacidad.

#### *Nivel de ambición: necesidades y prioridades de los países en materia de facilitación del comercio*

Los niveles de ambición de los países en las negociaciones y los resultados que se proponen conseguir varían según el contexto (económico, financiero, comercial y de desarrollo) de cada país, que determina sus prioridades y necesidades en materia de facilitación del comercio. Por consiguiente, la evaluación de las necesidades y prioridades de los países se ha incluido como objetivo importante en el mandato de negociación. Son pocos, sin embargo, los países que realizaron esas evaluaciones de prioridades al comienzo de las

negociaciones. Los más activos a ese respecto fueron los países en desarrollo sin litoral. Otros países siguieron después su ejemplo, pero cuando ya había sobre la mesa un conjunto básico de medidas, por lo que sus evaluaciones se limitaron a las necesidades y prioridades relacionadas con la aplicación, y en particular las de asistencia técnica.

Para evaluar sus necesidades y prioridades de asistencia técnica en relación con la facilitación del comercio, los países suelen utilizar la Guía de autoevaluación para la facilitación del comercio de la OMC, que se basa en una metodología de análisis de deficiencias y fue elaborada por el Banco Mundial en colaboración con otras organizaciones del anexo D. El programa de asistencia técnica fue establecido por los donantes en la secretaría de la OMC con el fin de prestar apoyo a la autoevaluación nacional para la facilitación del comercio, y se aplicó a lo largo de un período de dos años. En septiembre de 2009 se habían recibido solicitudes de asistencia de 96 países en desarrollo, entre ellos 31 países menos adelantados, y se había podido atender a 69 de esas solicitudes (gráfico 25).

*Flexibilidades y adquisición de capacidad: los debates sobre el mecanismo de trato especial y diferenciado*

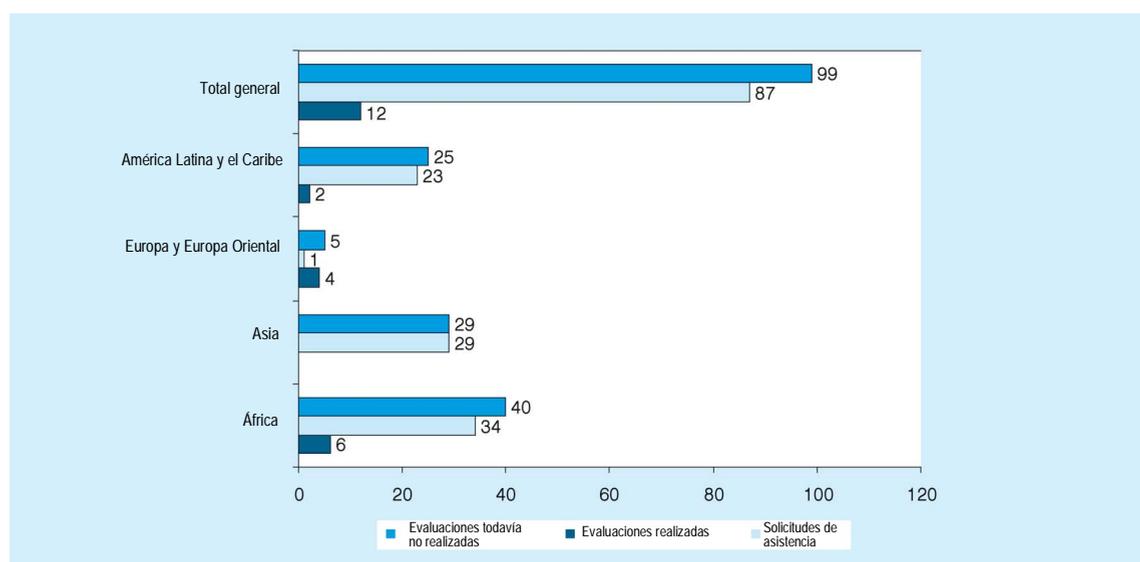
Los debates relativos a las disposiciones sobre trato especial y diferenciado han puesto en evidencia las diferentes expectativas de los países en lo que se

refiere a las flexibilidades para el cumplimiento de los nuevos compromisos negociados. En 2009 las delegaciones designaron a un "amigo de la Presidencia" para que organizara debates informales sobre el mecanismo de trato especial y diferenciado y facilitara la búsqueda del consenso entre los miembros sobre esa cuestión.

Los debates celebrados hasta la fecha parecen indicar que existen diversas esferas de convergencia. Los países en desarrollo podrían diferenciar entre las disciplinas negociadas respecto de los plazos y condiciones de aplicación. Las medidas que no puedan aplicarse a la entrada en vigor del acuerdo deben comunicarse a los demás miembros de la OMC para que consideren la conveniencia de aplicar diversos tipos de flexibilidades al respecto. Dos son los tipos de disposiciones de flexibilidad que se están estudiando en la actualidad: a) prórroga de los plazos de aplicación; y b) prórroga de los plazos de aplicación con asistencia técnica para la adquisición de capacidad. Cada país en desarrollo presentaría una lista de compromisos teniendo en cuenta los diversos tipos de medidas de flexibilidad. Todavía se están debatiendo los pormenores del trato especial y diferenciado, como las modalidades y plazos para la inclusión de las medidas en listas, la supervisión de la prestación de asistencia técnica y la aplicación de las disposiciones sobre solución de diferencias.

Gráfico 25

### Necesidades y prioridades en materia de facilitación del comercio: situación de las autoevaluaciones de los miembros de la OMC



Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

Al entrar las negociaciones en una fase más técnica, que se espera que conduzca a la elaboración de un texto provisional del acuerdo, el buen éxito de las negociaciones depende de la capacidad de las delegaciones para llegar a un consenso sobre el mecanismo de trato especial y diferenciado.

## C. OTRAS NOVEDADES JURÍDICAS Y DE REGLAMENTACIÓN QUE AFECTAN AL TRANSPORTE

### 1. Piratería y robo a mano armada contra buques

Los muy numerosos incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques, especialmente frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén, se han convertido en un motivo de preocupación cada vez mayor no sólo para el sector del transporte marítimo, gravemente afectado por esos incidentes, sino también para organizaciones internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI) y las Naciones Unidas. Se están realizando esfuerzos conjuntos en varios foros para adoptar medidas adecuadas contra la piratería y para garantizar que los supuestos piratas, una vez capturados, sean puestos a disposición de la justicia y debidamente procesados.

Conviene observar que el Convenio de 1988 de la OMI para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA) proporciona a sus Estados partes el fundamento jurídico para el enjuiciamiento de los piratas. Aunque el Convenio no contiene una definición explícita de piratería ni de asalto armado contra buques, en el párrafo 1 a) de su artículo 3 se estipula que cometerá un delito toda persona que ilícita e intencionadamente "se apodere de un barco o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación". En virtud del Convenio, los Estados han de adoptar medidas adecuadas para

establecer su jurisdicción sobre ese y otros delitos y para garantizar que puedan ser sancionados, así como para aceptar la entrega de las personas responsables o sospechosas de esos delitos<sup>60</sup>.

Además, en el Protocolo de 2005 por el que se modificó el Convenio SUA de 1988 se introdujeron disposiciones relativas a los mecanismos de cooperación y a los procedimientos que ha de seguir un Estado parte que se proponga abordar en alta mar un buque que navegue bajo pabellón de otro Estado parte, si la parte solicitante tiene motivos fundados para sospechar que el buque o una persona que se encuentre a bordo de él ha participado o se dispone a participar en la comisión de un delito tipificado en el Convenio de 1998 (art. 8 *bis*). Para que pueda procederse al abordaje se precisa la autorización del Estado de pabellón<sup>61</sup>.

#### *Estadísticas recientes sobre piratería*

Los casos de piratería son objeto de vigilancia por parte de la OMI, que publica informes mensuales y trimestrales sobre los casos de piratería y robo a mano armada contra buques<sup>62</sup>, y de la Oficina Marítima Internacional, división especializada de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), que actúa como punto de información para la lucha contra todos los tipos de delitos y prácticas indebidas en el mar<sup>63</sup>. Conviene señalar que la OMI y

la Oficina Marítima Internacional utilizan diferentes definiciones de piratería y robo a mano armada, lo que explica algunas diferencias en el número de casos registrados<sup>64</sup>. Según la edición de 2008 del informe anual sobre piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques, de la Oficina Marítima Internacional de la CCI, se registró un aumento sin precedentes de los incidentes de ese tipo. La oficina contabilizó en 2008 un total de 293 incidentes, cifra que representa un incremento del 11% respecto de 2007. Sin embargo, frente a las costas de Somalia y en el golfo de Adén el número de ataques aumentó en un espectacular 200%. En 2008 fueron secuestrados 49 buques, se tomó como rehenes a 889 tripulantes y se disparó contra otros 46 buques.

---

**En su 85º período de sesiones, celebrado en noviembre de 2008, el Comité de Seguridad Marítima (CSM) de la OMI manifestó su preocupación por el pronunciado aumento del número y la gravedad de los ataques perpetrados frente a las costas de Somalia.**

---



---

**En 2008 fueron secuestrados 49 buques, se tomó como rehenes a 889 tripulantes y se disparó contra otros 46 buques.**

---

Esas cifras representan el mayor aumento de los casos de toma de rehenes y de secuestros registrado jamás por el Centro de Notificación de Actos de Piratería de la Oficina Marítima Internacional. En total hubo 32 tripulantes heridos, 11 muertos y 21 desaparecidos o dados por muertos. El número total de incidentes en los que se utilizaron armas de fuego fue de 139, frente a 72 en 2007<sup>65</sup>.

En su 85º período de sesiones, celebrado en noviembre de 2008, el Comité de Seguridad Marítima (CSM) de la OMI manifestó su preocupación por el pronunciado aumento del número y la gravedad de los ataques perpetrados frente a las costas de Somalia. También se observó que la mayor parte de los ataques registrados en todo el mundo se habían cometido o intentado en aguas territoriales, mientras los buques se encontraban fondeados o atracados. En muchos de los casos sobre los que se habían recibido informes, las tripulaciones habían sido violentamente atacadas por grupos de 5 a 10 personas que portaban cuchillos o armas de fuego<sup>66</sup>. Durante el 84º período de sesiones del CSM se estableció un grupo de trabajo por correspondencia con el cometido de examinar y actualizar las orientaciones de la OMI para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques<sup>67</sup>. Tras examinar el informe final del grupo de trabajo por correspondencia<sup>68</sup> y deliberar sobre diversas cuestiones de importancia fundamental, el CSM, en su 86º período de sesiones, celebrado del 27 de mayo al 5 de junio de 2009<sup>69</sup>, llegó a un acuerdo sobre la revisión de las orientaciones, y en ese contexto aprobó las circulares tituladas "Recomendaciones a los gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques"<sup>70</sup> y "Orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques"<sup>71</sup>. Las orientaciones para capitanes y tripulaciones comprenden un nuevo anexo relativo a los casos de secuestro y de toma de rehenes y basado en las directrices sobre supervivencia en caso de secuestro elaboradas por el Departamento de Seguridad de las Naciones Unidas, debidamente adaptadas al contexto marítimo.

---

**Ese aumento de los actos de piratería en los últimos años ha hecho necesario intensificar la cooperación internacional y regional.**

---

También se acordó que en las orientaciones referentes más concretamente a los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia<sup>72</sup> se incluyeran las "Mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería en el golfo de Adén y frente a la costa de Somalia", elaboradas por diversas organizaciones del sector, como la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO), la Cámara Naviera Internacional, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), la Asociación Internacional de Armadores de Buques de Carga Seca (INTERCARGO), y la Oficina Marítima Internacional, y publicadas por la Cámara Naviera Internacional en febrero de 2009. Además, el CSM aprobó en su 86º período de sesiones un proyecto de resolución en el que se proponían modificaciones del "Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques"<sup>73</sup> para que las examinara la Asamblea de la OMI más adelante en 2009.

*Cooperación multilateral contra la piratería*

Ese aumento de los actos de piratería en los últimos años ha hecho necesario intensificar la cooperación internacional y regional. Por ejemplo, la OMI, que ha desempeñado un papel dirigente en la coordinación de los esfuerzos internacionales para combatir la piratería, ha adoptado medidas para promover una mayor conciencia del problema, y, en cooperación con el sector del transporte marítimo, proporciona asesoramiento sobre las medidas que pueden adoptar los buques en caso de ataque. Además, en el marco de su programa de cooperación, está prestando asistencia para el fomento de la capacidad a países de diversas regiones, con el fin de que puedan hacer aportes eficaces a la lucha contra la piratería, por ejemplo mediante la promulgación de legislación nacional adecuada.

En respuesta al aumento sin precedentes en los últimos años del número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados o intentados frente a la costa de Somalia y de secuestros de buques y gente de mar para obtener rescates, la Asamblea de la OMI aprobó en noviembre de 2007 la resolución A.1002(25)<sup>74</sup>, en la que, entre otras

cosas, se indican diversas medidas que deben adoptar los gobiernos y el sector naviero para reducir al mínimo los riesgos de ser víctima de esos incidentes. En la resolución se pidió al Gobierno Federal de Transición de Somalia que adoptara determinadas medidas; se hizo un llamamiento a los países de la región para que concertaran, en cooperación con la OMI, un acuerdo regional para la prevención, disuasión y represión de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, y lo aplicaran lo antes posible; y se solicitó al Secretario General de la OMI que celebrara consultas con los Gobiernos y las organizaciones interesadas en proporcionar asistencia técnica a Somalia y a los Estados costeros vecinos y promovieran la capacidad de esos Estados para dar cumplimiento a la resolución, según procediera.

En enero de 2009, en una reunión de alto nivel de 17 Estados del océano Índico occidental, el golfo de Adén y el mar Rojo convocada por la OMI en Djibouti, se aprobó un "Código de conducta sobre la represión de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental y el Golfo de Adén". Los signatarios del código de conducta se comprometen a cooperar para la captura, la investigación y el enjuiciamiento de piratas en la región y revisar según proceda sus leyes nacionales pertinentes. El código de conducta permite asimismo a los funcionarios autorizados acceder a los buques o aeronaves de patrulla de otros signatarios. Al final del primer trimestre de 2009 habían firmado el código de conducta nueve países, a saber, Djibouti, Etiopía, Kenya, Madagascar, las Maldivas, Seychelles, Somalia, la República Unida de Tanzania y el Yemen<sup>75</sup>.

También las Naciones Unidas han participado activamente en el proceso de formulación de respuestas adecuadas al problema de la piratería, principalmente a través del Consejo de Seguridad, pero también en otros foros<sup>76</sup>. La cuestión de los actos de piratería frente a la costa de Somalia fue planteada por primera vez ante el Consejo de Seguridad por la OMI en 2005. Durante 2008, inicialmente a petición del Gobierno Federal de Transición de Somalia, y posteriormente como consecuencia del fuerte aumento del número de incidentes, que condujo a un ulterior deterioro de la situación, el Consejo de Seguridad aprobó, en relación con el Capítulo VII de la Carta de las

Naciones Unidas, las resoluciones 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008), 1846 (2008) y 1851 (2008). Esas resoluciones tenían por objeto abordar la cuestión de la piratería en todos sus aspectos, incluidas la entrega de ayuda humanitaria a Somalia y la protección y la escolta de los buques utilizados por el PMA. También se indicaban en ellas diversas medidas que debían aplicar los Estados para recuperar el control de la situación<sup>77</sup>. Con el consentimiento del Gobierno Federal de Transición de Somalia, personal militar

**También las Naciones Unidas han participado activamente en el proceso de formulación de respuestas adecuadas al problema de la piratería.**

de las fuerzas de patrulla podrá entrar en las aguas territoriales de Somalia con el fin de reprimir actos de piratería y robos a mano armada en el mar, utilizando para ello todos los medios necesarios, "en forma compatible con las acciones de esa índole permitidas en alta mar respecto de la piratería con arreglo a las disposiciones pertinentes del derecho internacional"<sup>78</sup>.

De conformidad con la resolución 1851 (2008), el 14 de enero de 2009, en una reunión celebrada en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, se estableció el Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a la costa de Somalia, que se encargará de facilitar la interlocución y la coordinación de medidas entre los Estados y las organizaciones con el fin de reprimir los actos de piratería frente a la costa de Somalia, e informará periódicamente al Consejo de Seguridad sobre los progresos logrados en esa labor. El Grupo de Contacto estableció cuatro grupos de trabajo dedicados a diferentes cuestiones relacionadas con la piratería. El Grupo de Trabajo 1 se ocupará de las actividades relacionadas con la coordinación y el intercambio de información militares y operacionales y del establecimiento del centro de coordinación regional. Será convocado por el Reino Unido con el apoyo de la OMI. El Grupo de Trabajo 2 será convocado por Dinamarca, con el apoyo de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), para abordar los aspectos judiciales de la piratería. Los Estados Unidos convocarán el Grupo de Trabajo 3, con el apoyo de la OMI, para fortalecer la capacidad del sector naviero. En cuanto al Grupo de Trabajo 4, será convocado por Egipto para mejorar las acciones diplomáticas en relación con todos los aspectos de la piratería<sup>79</sup>.

También en respuesta a la resolución 1851 (2008) del Consejo de Seguridad, en la que se observó con

preocupación la falta de capacidad, legislación interna y claridad sobre la adopción de disposiciones respecto de los piratas después de su captura, el Comité Jurídico de la OMI, en su 95º período de sesiones, celebrado del 30 de marzo al 3 de abril de 2009, informó a los Estados de que la secretaría de la OMI se proponía examinar la legislación nacional existente para la prevención y el castigo de los actos de piratería y robos a mano armada en el mar, en el marco de la estrategia de la OMI contra la piratería. En ese contexto, se exhortó a los Estados miembros a que presentaran información pertinente y los textos de sus leyes nacionales aplicables a la piratería<sup>80</sup>.

Otras iniciativas internacionales tendentes a coordinar las operaciones contra la piratería son el Centro de Seguridad Marítima (Cuerno de África), establecido por la Unión Europea (UE) como parte de la Política Europea de Seguridad y Defensa, que tiene por objeto prestar servicios a la gente de mar en la región, de conformidad con las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, y la misión naval EU-NAVFOR Somalia (Operación Atalanta), establecida en noviembre de 2008 por el Consejo de la Unión Europea con el fin de mejorar la seguridad marítima frente a la costa de Somalia mediante la prevención y disuasión de los actos de piratería y la protección de los buques mercantes en la región<sup>81</sup>. También se estableció otra fuerza multinacional, la Fuerza Naval Combinada 151, integrada por fuerzas navales de los Estados Unidos, el Reino Unido, Dinamarca y Turquía, con el fin de combatir la piratería en el golfo de Adén, el mar de Arabia, el océano Índico y el mar Rojo. Además, buques de guerra de China y del Japón se sumaron recientemente a las actividades de patrullaje contra la piratería en el golfo de Adén. También Sudáfrica estaba considerando la posibilidad de escoltar a los buques mercantes en la ruta entre Sudáfrica y Somalia<sup>82</sup>. Otros Estados, así como organizaciones regionales e internacionales como la OTAN, han aportado asimismo fuerzas navales a las operaciones de prevención y disuasión de actos de piratería frente a la costa de Somalia<sup>83</sup>.

Teniendo presente el contexto más amplio, el Secretario General de las Naciones Unidas ha propugnado un enfoque integrado de la lucha contra la piratería que permita impulsar al mismo tiempo el proceso político y los esfuerzos de mantenimiento

de la paz de la Unión Africana y la labor de fortalecimiento de las instituciones<sup>84</sup>.

## 2. Reseña de los acontecimientos recientes relacionados con la seguridad marítima y de la cadena de suministro

### a) Organización Mundial de Aduanas – Marco Normativo SAFE

La Organización Mundial de Aduanas (OMA), única organización intergubernamental de composición mundial que se ocupa exclusivamente de cuestiones aduaneras, se ha distinguido en particular por su labor de elaboración de normas mundiales, en particular en materia de simplificación y armonización de procedimientos aduaneros, fomento de la seguridad de la cadena comercial de suministro, facilitación del comercio internacional y aplicación de programas mundiales de fomento de la capacidad aduanera, muchos de ellos destinados específicamente a países en desarrollo. En 2005 el Consejo de la OMA adoptó el Marco

Normativo para asegurar y facilitar el comercio mundial (SAFE) que ha obtenido rápidamente gran aceptación internacional como principal marco mundial de seguridad de la cadena de suministro. En mayo de 2009 eran ya 156 los países que habían expresado su intención de aplicar el Marco SAFE<sup>85</sup>. Los rasgos esenciales del Marco SAFE se han presentado en anteriores ediciones de la publicación *El transporte marítimo*. Uno de los elementos integrantes de las disposiciones previstas en el Marco SAFE en relación con la red aduanas-empresas es el concepto de operador económico autorizado (OEA), al que se define como "participante en el movimiento internacional de mercancías... que ha sido aprobado por la administración nacional de aduanas o en representación de ella por cumplir las normas de la OMA o normas equivalentes relativas a la seguridad de la cadena de suministros. Los OEA comprenden, entre otros, fabricantes, importadores, exportadores, agentes, transportistas, agrupadores de carga, intermediarios, puertos, aeropuertos, operadores de terminales, operadores integrados, almacenes y distribuidores"<sup>86</sup>. Se han publicado directrices detalladas para los OEA, que en junio de 2007 fueron integradas en una versión revisada del Marco SAFE. Los requisitos para ser reconocido como

---

**El Secretario General de las Naciones Unidas ha propugnado un enfoque integrado de la lucha contra la piratería.**

---

Operador Económico Autorizado, que se aplican a los OEA y/o las administraciones de aduanas, se presentaron ya en la edición de *El transporte marítimo* de 2008, pero se vuelven a exponer aquí para facilitar la consulta. Se enumeran diversos elementos obligatorios, cada uno de ellos acompañado por el detalle de los requisitos concretos que se aplican a los OEA, a las aduanas, o a ambos<sup>87</sup>:

- a) Cumplimiento demostrado de los requisitos de las aduanas;
- b) Sistema satisfactorio de gestión de los registros comerciales;
- c) Viabilidad financiera;
- d) Consulta, cooperación y comunicación;
- e) Educación, formación y concienciación;
- f) Intercambio, acceso y confidencialidad de la información;
- g) Seguridad de la carga;
- h) Seguridad de los transportes;
- i) Seguridad de los locales;
- j) Seguridad del personal;
- k) Seguridad de los socios comerciales;
- l) Gestión de las crisis y recuperación de los incidentes; y
- m) Medición, análisis y mejora.

Conviene señalar que tanto la aplicación nacional del sistema de los OEA como los acuerdos de reconocimiento mutuo se encuentran todavía, en muchos casos, en sus etapas iniciales, y siguen constituyendo un desafío, en particular desde la perspectiva de las economías en desarrollo. Por ejemplo, los países de la región del océano Pacífico, muchos de los cuales son países en desarrollo, están agrupados en la CEAP (Cooperación Económica Asia-Pacífico, denominada también APEC por sus iniciales en inglés)<sup>88</sup>, un foro

para el examen de las cuestiones que atañen a la economía, la cooperación, el comercio y la inversión regionales. La CEAP viene organizando desde 2003 las denominadas conferencias "STAR" (Secure Trade in the APEC Region) con el fin de examinar las cuestiones relacionadas con la seguridad del transporte y de los viajes. En el contexto de las conferencias STAR, los Estados miembros de la CEAP han adoptado un plan de acción en el que se recomienda que las empresas, con arreglo a sus propias necesidades, cumplan con las medidas de seguridad, así como con las normas y requisitos internacionales establecidos por la OMA, la OMI, la Organización Internacional de Normalización y otras organizaciones competentes. Varios países miembros de la CEAP, por lo general países desarrollados, ya han establecido sus programas de asociados comerciales (programas de OEA y programas similares), de conformidad con el Marco SAFE<sup>89</sup>. Sin embargo, a diferencia de la Unión Europea, que ya ha implantado un sistema de certificados para los OEA, la CEAP y otras organizaciones regionales no parecen contar todavía con ningún procedimiento de certificación similar.

Según la información facilitada por la OMA, a 30 de septiembre de 2009, además de los 27 Estados miembros de la Unión Europea<sup>90</sup> contaban con programas operacionales de OEA otros 11 países<sup>91</sup>, y en otros 6 estaba previsto introducir en breve programas similares<sup>92</sup>. Hasta la fecha se han concertado en todo el mundo 7 acuerdos de reconocimiento mutuo de los programas de OEA<sup>93</sup>; se están negociando otros 12 acuerdos, y también se están realizando 11 estudios o consultas. En otros 2 países entrarán pronto en funcionamiento programas de OEA y se prevé concertar en el invierno de 2010 los correspondientes acuerdos de reconocimiento mutuo con la Unión Europea<sup>94</sup>.

---

**Tanto la aplicación nacional del sistema de los OEA como los acuerdos de reconocimiento mutuo se encuentran todavía, en muchos casos, en sus etapas iniciales, y siguen constituyendo un desafío, en particular desde la perspectiva de las economías en desarrollo.**

---

Con el fin de ayudar a los países, la OMA está elaborando un compendio de los programas de OEA existentes y de las directrices de aplicación de las normas sobre OEA<sup>95</sup>.

Teniendo en cuenta el carácter mundial del Marco Normativo SAFE, se plantea la cuestión de si todas las administraciones aduaneras miembros de la OMA estarán en condiciones de aplicarlo en su totalidad. Existe

el riesgo de que los países en desarrollo que no cuentan con la infraestructura y la capacidad administrativa necesarias no puedan cumplir todos los requisitos en materia de medidas de seguridad, y de que ello afecte a su acceso a los mercados mundiales. En ese contexto, como se informó en ediciones anteriores de *El transporte marítimo*, la OMA ha puesto en marcha diversos programas de fomento de la capacidad, entre los que destaca el Programa Columbus Aid for SAFE Trade<sup>96</sup>. Ese programa sigue prestando asistencia para la modernización de las administraciones de aduanas de los países miembros y para la aplicación del Marco Normativo SAFE, así como para preparar a los países para los posibles resultados de las negociaciones sobre facilitación del comercio que se celebran en la OMC. En el marco del Programa Columbus, el 4 de diciembre de 2008 se firmó un acuerdo de cooperación técnica sobre fomento de la capacidad, de tres años de duración (2009-2011), entre la Administración de Aduanas de Mongolia, la Administración Tributaria y Aduanera de los Países Bajos y la OMA. Entre las actividades de cooperación acordadas se cuentan varios seminarios sobre diversas cuestiones. Como componente de su estrategia de fomento de la capacidad, la OMA organiza asimismo talleres regionales de capacitación para el sector privado, con miras, entre otros objetivos, a fortalecer los vínculos entre los funcionarios de aduanas de países vecinos y aumentar la eficacia de las actividades de seguimiento. Hasta la fecha, la OMA ha concertado con administraciones de aduanas de países miembros, en su mayoría países en desarrollo, 16 memorandos de entendimiento para el establecimiento de centros regionales de capacitación<sup>97</sup>. Además, se han organizado recientemente seminarios sobre los OEA en África Oriental, África Meridional y América Central<sup>98</sup>.

En junio de 2008 se publicó un nuevo informe de la OMA titulado "Customs in the twenty-first century: Enhancing growth and development through trade facilitation and border security"<sup>99</sup>, en el que se destaca la importancia del reconocimiento mutuo de los controles aduaneros y de los programas de OEA. En el marco de una nueva orientación estratégica de las aduanas, las "redes de aduanas",

incluida la creación de una red internacional de "aduanas electrónicas" se consideran de importancia fundamental para el modelo contemporáneo de gestión integral de las cadenas internacionales de suministro. Esos sistemas se basan en el intercambio de información seguro y en tiempo real, dentro de la cadena de suministro, entre las empresas y las administraciones aduaneras y entre las propias administraciones aduaneras. En el informe se señala que para lograr ese objetivo deberán cumplirse las siguientes condiciones:

- a) Normalización internacional de los requisitos de presentación de datos para la exportación, el tránsito y la importación, y aplicación de la referencia única de envío de la OMA como componente de un modelo de referencia internacional;
- b) Sistemas interconectados y bases de datos aduaneros armonizadas para facilitar el intercambio electrónico de datos entre las administraciones de aduanas en las primeras etapas de la circulación internacional de mercancías;
- c) Protocolos de reconocimiento mutuo y coordinación entre las administraciones de exportación, de tránsito y de importación, con el fin de eliminar innecesarias duplicaciones de los controles en las cadenas internacionales de suministro;
- d) Normas que permitan el desarrollo de un sistema de reconocimiento mutuo de los OEA; y
- e) Un conjunto de criterios para el intercambio de información entre las administraciones de aduanas, incluidas normas de protección de datos<sup>100</sup>.

---

**En el marco de una nueva orientación estratégica de las aduanas, las "redes de aduanas", incluida la creación de una red internacional de "aduanas electrónicas" se consideran de importancia fundamental para el modelo contemporáneo de gestión integral de las cadenas internacionales de suministro.**

---

La simplificación, la armonización y la estandarización de los procedimientos y prácticas son indispensables para propiciar el reconocimiento mutuo y para evitar contradicciones y duplicaciones de los enfoques nacionales en relación con los OEA.

También conviene prestar atención a los resultados del 16º período de sesiones de la Comisión de Políticas de la OMA, que se celebró en Buenos Aires en diciembre de 2008. En el contexto de los debates sobre la crisis financiera mundial, la Comisión subrayó la necesidad de centrar actualmente los esfuerzos en la facilitación del comercio, procurando no introducir nuevos obstáculos al comercio ni generar demoras adicionales. También se consideró importante que se prosiguiera la labor sobre los OEA y los acuerdos de reconocimiento mutuo, y que, en la medida de lo posible, esas disposiciones se aplicaran en todo el mundo atendiendo a criterios similares. Otro aspecto importante que se destacó fue la necesidad de adaptar los costos y beneficios de esas disposiciones al contexto actual y de reconocer la importancia de la seguridad presupuestaria, en particular para los países en desarrollo<sup>101</sup>.

#### b) Unión Europea

Como se señaló en la edición de *El transporte marítimo* de 2008, en la Unión Europea se adoptó en diciembre de 2006 el Reglamento N° 1875/2006<sup>102</sup> con el fin de introducir una serie de medidas para aumentar la seguridad de los envíos hacia y desde la Unión Europea y para aplicar el Reglamento (CE) N° 648/2005, que fue el primer documento que incorporó el concepto de OEA en el Código Aduanero Comunitario. El Reglamento N° 1875/2006 contiene normas detalladas respecto de la aplicación del programa sobre los OEA y prevé la expedición, a partir del 1º de enero de 2008, de certificados de OEA a los operadores económicos fiables que reúnan las condiciones y criterios necesarios para el reconocimiento de dicho estatuto<sup>103</sup>. Conviene observar que se define al "operador económico" como "una persona que, en el marco de sus actividades profesionales, efectúa actividades reguladas por la legislación aduanera"<sup>104</sup>. Esa definición abarca, por ejemplo, a los fabricantes que producen mercancías para su exportación, pero no a los proveedores de materias primas que ya circulan libremente ni a los operadores de transporte que acarrean sólo mercancías de libre circulación dentro del territorio aduanero de la Comunidad Europea<sup>105</sup>.

Las compañías que desean obtener el estatuto de OEA deben cumplir diversos requisitos, como la disponibilidad de un sistema automatizado para la gestión de los datos sobre el comercio y el transporte, solvencia financiera demostrada y cumplimiento de normas adecuadas de seguridad (seguridad física, control del acceso, selección del personal, etc.). Hay tres tipos de certificados a los que se puede optar:

- a) Certificado de simplificación aduanera: permite a los OEA acceder a determinadas ventajas de simplificación de trámites previstas en la reglamentación aduanera;
- b) Certificado de protección y seguridad: beneficia a los OEA mediante la facilitación de los controles aduaneros relativos a la seguridad en los puntos de entrada o de salida del territorio aduanero de la Comunidad;
- c) Certificado de simplificación aduanera/protección y seguridad: otorga a los OEA las ventajas de los otros dos certificados.

En el sitio web de la Comisión Europea se ha incorporado recientemente una base de datos sobre los operadores económicos que son titulares de cualquier tipo de certificado de OEA y que han accedido que se divulguen sus datos<sup>106</sup>. También está disponible en el sitio web una lista de las autoridades aduaneras facultadas para expedir certificados de OEA. Según las estadísticas de la UE, a 14 de octubre de 2009 se habían recibido 3.433 solicitudes y se habían expedido 1.643 certificados en total; el número de solicitudes tramitadas entre el 15 de octubre de 2008 y el 15 de octubre de 2009 era de 1.972. El 78% de los certificados expedidos eran de simplificación aduanera/protección y seguridad, el 19% de simplificación aduanera, y el 3% de protección y seguridad<sup>107</sup>.

Además, de conformidad con lo establecido en el Reglamento (CE) N° 312/2009<sup>108</sup>, y con el fin de instaurar un sistema unificado de registro e identificación para los operadores económicos de

---

**En el sitio web de la Comisión Europea se ha incorporado recientemente una base de datos sobre los operadores económicos que son titulares de cualquier tipo de certificado de OEA y que han accedido que se divulguen sus datos.**

---

toda la Unión Europea, a partir del 1º de julio de 2009 todo operador económico establecido en la Unión Europea deberá contar con un número válido de registro e identificación (EORI) utilizado por alguno de los Estados miembros<sup>109</sup>. En cuanto a los operadores económicos establecidos fuera de la UE, deberá asignárseles un número EORI si presentan una declaración aduanera, una declaración de entrada, una declaración sumaria de salida, o una declaración sumaria. Muchos Estados miembros utilizarán sus actuales sistemas de identificación. Por consiguiente, sólo tendrán que registrarse los operadores nuevos, y las solicitudes correspondientes deberán remitirse a las autoridades competentes del Estado miembro en el que esté establecido cada operador económico<sup>110</sup>.

La UE está negociando acuerdos de reconocimiento mutuo de los programas de asociación comercial (OEA y programas similares) con algunos Estados vecinos y con sus principales interlocutores comerciales<sup>111</sup>, en particular con los Estados Unidos. Con ese fin, en 2007 la Unión Europea y los Estados Unidos entablaron negociaciones para el reconocimiento mutuo del programa C-TPAT de los Estados Unidos y del programa OEA de la Unión Europea. Ese acuerdo abarcaría alrededor del 40% del comercio mundial, y podría sentar un precedente que contribuiría a la vez a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro y a la facilitación del comercio mundial<sup>112</sup>. Aunque existen diferencias sustanciales entre esos dos programas de asociación aduanera y comercial, en marzo de 2008 el Servicio de Aduanas y Protección de Fronteras de los Estados Unidos y la Comisión Europea adoptaron una "hoja de ruta común para el reconocimiento mutuo de los programas de asociación comercial"<sup>113</sup>. Esa hoja de ruta se centra en las seis esferas en las que se pretende alcanzar el reconocimiento mutuo: la política, la administrativa, la jurídica, la normativa, la técnica/operacional y la de evaluación. Para que se pudiera lograr el reconocimiento mutuo en 2009, los Estados Unidos y la Unión Europea debían acometer las tareas siguientes:

- a) Establecimiento de directrices para el intercambio de información, incluidos los resultados de los procedimientos de validación o auditoría y los aspectos

jurídicos relacionados con la divulgación de los datos sobre los miembros;

- b) Realización de verificaciones conjuntas para determinar las discrepancias restantes entre los programas OEA y C-TPAT;
- c) Exploración y ensayo de un componente de exportación del C-TPAT;
- d) Intercambio de mejores prácticas mediante visitas conjuntas y conferencias;
- e) Diálogo permanente sobre las novedades jurídicas y de política en ambas administraciones;
- f) Aprobación y firma de un acuerdo de reconocimiento mutuo; y
- g) Evaluación de las ventajas del reconocimiento mutuo para los operadores acogidos a los programas OEA y C-TPAT<sup>114</sup>.

Con el fin de obtener retroinformación de los círculos empresariales e incorporarla según proceda a la hoja de ruta, en enero de 2009 se publicó una versión abreviada de ésta para asociados externos<sup>115</sup>, en la que figuran una breve descripción y un resumen de la situación y los resultados obtenidos en relación con tres esferas, la técnica/operacional, la jurídica y la de evaluación.

La Cámara de Comercio Internacional (CCI), una de las principales organizaciones que representan al empresariado mundial ha publicado un documento de debate en el que se plantean diversas inquietudes en relación con el reconocimiento mutuo de los programas de los Estados Unidos y de la Unión Europea y se formulan diversas recomendaciones<sup>116</sup>. Entre otras cuestiones, en el documento de debate de la CCI se expresa preocupación por la inexistencia de un diálogo significativo entre los encargados de la elaboración

del programa de reconocimiento mutuo y el sector empresarial, y se señala que todavía no se han determinado y cuantificado con precisión las ventajas del reconocimiento mutuo para las empresas acogidas al programa OEA de la Unión Europea y al programa C-TPAT de los Estados

---

**La UE está negociando acuerdos de reconocimiento mutuo de los programas de asociación comercial (OEA y programas similares) con algunos Estados vecinos y con sus principales interlocutores comerciales.**

---

Unidos, por lo que cualquier análisis costo-beneficio de los efectos en la actividad empresarial se basa en meras conjeturas. En el documento de debate de la CCI se manifiestan grandes inquietudes respecto del impacto potencial de esos programas en las pequeñas y medianas empresas (PYMES), y se destaca la necesidad de garantizar que esos programas sean adecuados para todas las entidades de la cadena de suministro, señalando, a ese respecto, que "los costos de aplicación pueden ser tan altos que impidan a muchas PYMES participar, lo que podría afectar a su competitividad". Ese riesgo es especialmente elevado en el caso de las PYMES de los países en desarrollo. Otra de las críticas que se han expresado es la de que ni el programa OEA ni el programa C-TPAT ofrecen ventajas sustanciales a las empresas participantes. La reducción de la categoría de riesgo que ofrecen ambos programas, con la consiguiente disminución de los controles y las inspecciones, no se considera

una ventaja suficiente, habida cuenta del elevado nivel de seguridad demostrado por las empresas durante el procedimiento de solicitud/validación. En un plano más general, la CCI destaca que para lograr el reconocimiento mutuo son indispensables la armonización, la estandarización y la simplificación de los procedimientos y prácticas, y señala que si no se alcanza un grado razonable de uniformidad, ello tendrá efectos negativos y redundará en costos e ineficiencias, pues los OEA quedarán expuestos a una diversidad de enfoques nacionales contradictorios o redundantes.

En el documento de debate de la CCI también se indican diversas cuestiones concretas que podrían dificultar el logro del reconocimiento mutuo entre la Unión Europea y los Estados Unidos y que deberían abordarse y subsanarse en un período de tiempo razonable. En ese contexto se señalan asimetrías estructurales entre el programa de OEA de la Unión Europea y el programa C-TPAT, así como la necesidad de interoperabilidad de los programas informáticos y sistemas de mensajería electrónica entre los Estados Unidos y la Unión Europea y entre los miembros de la UE, así como de un sistema de ventanilla única para que los datos electrónicos hayan de presentarse una sola vez.

También se destaca la necesidad de seguir las directrices de la OMA para "preservar la confidencialidad de la información comercial y de la información sensible desde el punto de vista de la seguridad, y garantizar que la información facilitada se utilice exclusivamente para los fines previstos"<sup>117</sup>.

#### *Notificación electrónica previa a la llegada de las mercancías*

---

**La Cámara de Comercio Internacional (CCI), una de las principales organizaciones que representan al empresariado mundial ha publicado un documento de debate en el que se plantean diversas inquietudes en relación con el reconocimiento mutuo de los programas de los Estados Unidos y de la Unión Europea y se formulan diversas recomendaciones.**

---

Otra medida estipulada en el Reglamento (CE) N° 1875/2006 es el requisito de notificación previa de las mercancías que entren en el territorio aduanero de la Unión Europea o salgan de él. Ese sistema, conocido también como "sistema de declaración previa de las mercancías", que corresponde en parte a la "regla de las 24 horas"<sup>118</sup> que adoptaron los Estados Unidos en octubre de 2002 para permitir a las autoridades aduaneras estadounidenses evaluar el riesgo

terrorista de los contenedores cargados en puertos extranjeros, entrañaría la obligación de los operadores económicos de enviar a las autoridades nacionales, por lo menos 24 horas antes de la carga de las mercancías, la información contenida en el manifiesto de carga. Ese requisito debía convertirse en obligatorio el 1° de julio de 2009, pero en abril de 2009 se aprobó el Reglamento (CE) N° 273/2009, por el que se suspendió temporalmente durante 18 meses, hasta el 31 de diciembre de 2010, la aplicación de esa medida. El preámbulo del Reglamento dice lo siguiente: "Debido a la complejidad de los procesos de implantación de las declaraciones electrónicas sumarias de entrada y salida, se han producido retrasos inesperados en los mismos, de modo que no todos los operadores económicos estarán en condiciones de utilizar tecnologías de la información ni redes informáticas a tales efectos para el 1° de julio de 2009. Si bien las tecnologías de la información y las redes informáticas facilitan el comercio internacional, también exigen inversiones en sistemas de transmisión automática de datos, que pueden ocasionar problemas a los operadores económicos a corto plazo. Resulta, por tanto, oportuno atender a tales situaciones, previendo que, durante un período transitorio, los citados operadores económicos puedan presentar

declaraciones electrónicas sumarias de entrada y salida, sin que exista obligación en tal sentido, al objeto de permitirles adaptar sus sistemas a los nuevos requisitos legales<sup>119</sup>. Habida cuenta de la complejidad de esos procesos, del nivel de tecnología y redes informáticas que requieren y de los costos que entrañan, no es de extrañar que muchos exportadores de países en desarrollo tengan dificultades para cumplir los requisitos<sup>120</sup>.

Conviene señalar que en los Estados Unidos se establecieron también requisitos adicionales de notificación previa a finales de 2008, al promulgarse la norma provisional sobre la declaración de seguridad del importador<sup>121</sup>, conocida como norma "10 + 2". En virtud de la nueva norma provisional, los importadores han de comunicar al Servicio de Aduanas y Protección de Fronteras de los Estados Unidos, por lo menos 24 horas antes de la carga de las mercancías en un buque con destino a los Estados Unidos, la información siguiente: a) nombre y dirección del fabricante o proveedor; b) nombre y dirección del vendedor; c) nombre y dirección del comprador; d) nombre y dirección del destinatario; e) lugar de carga de los contenedores; f) nombre y dirección del cargador de los contenedores; g) número del importador designado; h) número del consignatario; i) país de origen; y j) número de partida de las mercancías en el arancel armonizado de los Estados Unidos. Además, dentro de las 48 horas siguientes a la partida del buque hacia los Estados Unidos, el porteador ha de facilitar: a) el plano de estiba; y b) las características de carga de los contenedores. La entrada en vigor de esa norma provisional, originariamente prevista para el 26 de enero de 2009, se aplazó 12 meses teniendo en cuenta las posibles dificultades de los importadores para adaptar sus sistemas<sup>122</sup>.

Parece ser que también China ha relajado extraoficialmente la aplicación de sus requisitos de notificación previa con 24 horas de antelación, que debían entrar en vigor el 1º de enero de 2009. Según informaciones de prensa, se ofreció "extraoficialmente" un período de gracia sin penalizaciones de tres a seis meses, destinado también a permitir el ensayo de los sistemas con

miras a garantizar su fiabilidad para el cumplimiento de los requisitos<sup>123</sup>.

### c) *Organización Marítima Internacional*

La OMI ha participado activamente en los esfuerzos por promover la seguridad marítima, como componente clave de la lucha mundial contra el terrorismo, y por mantener la seguridad del transporte marítimo y de la cadena mundial de suministro en general.

El Comité de Seguridad Marítima (CSM) celebró su 85º período de sesiones del 26 de noviembre al 5 de diciembre de 2008. De conformidad con los resultados de la quinta reunión extraordinaria del Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, celebrada en Nairobi del 29 al 31 de octubre de 2007<sup>124</sup>, y en el contexto de las disposiciones tendentes a fortalecer ulteriormente las medidas de seguridad de las instalaciones portuarias, se llevaron a cabo varias

---

**En los Estados Unidos se establecieron también requisitos adicionales de notificación previa a finales de 2008, al promulgarse la norma provisional sobre la declaración de seguridad del importador.**

---

misiones de evaluación de las necesidades en relación con la seguridad marítima, en el marco del Programa Integrado de Cooperación Técnica de la OMI. Además, el Comité contra el Terrorismo realizó varias visitas sobre el terreno, en cumplimiento de la resolución 1373 (2001) del Consejo de Seguridad. Se señaló que esas

visitas habían revelado que, en un número considerable de casos, la legislación nacional necesaria para aplicar las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS) y del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) no se había promulgado, era insuficiente o se basaba en leyes nacionales que en algunos casos databan de principios del siglo XX. Por consiguiente, para ayudar a los gobiernos contratantes del Convenio SOLAS a mejorar esa situación, resultaría muy útil la elaboración de legislación modelo. En virtud del apartado c) del artículo III del Convenio SOLAS, los gobiernos contratantes tienen la obligación de comunicar al Secretario General de la OMI y depositar ante él, entre otras cosas, el texto de leyes, decretos, órdenes y reglamentos promulgados sobre diversas cuestiones comprendidas en el ámbito de aplicación del Convenio SOLAS. Se los exhortó, pues, a que

cumplieran con esa obligación, con el fin de facilitar la elaboración de la legislación modelo<sup>125</sup>.

El CSM, tras recibir y aprobar en su conjunto el informe del Grupo Especial de Trabajo sobre la Seguridad Marítima<sup>126</sup> (MSC 85/WP.6), aprobó asimismo el documento MSC.1/Circ.1283, titulado "Directrices no obligatorias sobre los aspectos de la seguridad de las operaciones de los buques no regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni por el Código PBIP". Esas directrices son meras recomendaciones, con las que no se pretende sentar las bases de un instrumento obligatorio, por lo que no deben interpretarse como el fundamento para la regulación de las operaciones de buques e instalaciones conexas no regidas por el Convenio SOLAS.

El CSM también examinó en su 85º período de sesiones los aspectos relacionados con la aplicación del denominado sistema LRIT. Como se informó en la edición de *El transporte marítimo* de 2008, la norma V/19-1 de SOLAS sobre un Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), adoptado en 2006, entró en vigor el 1º de enero de 2008. La norma se aplica a los buques de más de 500 t de registro bruto construidos a partir del 31 de diciembre de 2008, con un programa gradual de aplicación para los buques construidos antes de esa fecha. El sistema LRIT debía entrar en funcionamiento el 31 de diciembre de 2008<sup>127</sup>, pero el grupo especial sobre el LRIT informó de que se había retrasado el establecimiento de diversos centros nacionales de datos. Por consiguiente, el proceso de implantación de todo el sistema LRIT continuaría después del 31 de diciembre de 2008, y era posible que no pudiera concluirse antes de que transcurrieran varios meses de 2009. Representantes del sector señalaron que algunos Estados de pabellón habían cumplido con diligencia los requisitos del sistema LRIT. En cuanto a las pruebas de idoneidad del equipo, se explicó que equipo idéntico había funcionado en unos buques y no en otros. En total, los resultados habían sido insatisfactorios en un 25% de los casos. En segundo lugar, se temía que los gobiernos contratantes pertenecientes a la UE no estuvieran preparados para aplicar el sistema hasta

mediados de 2009<sup>128</sup>. No obstante, se tomó nota con satisfacción de una carta de los Estados Unidos en la que se aclaraba que por el momento no se aplicaría el requisito de notificación previa de la carga hasta que se hubiera alcanzado un nivel razonable de capacidad operacional<sup>129</sup>.

Aunque se sabía que el sistema no sería plenamente operacional y era necesario adoptar un enfoque pragmático, el CSM destacó la importancia de que se cumplieran los requisitos de la norma V/19-1 y de que se instalara el equipo necesario para ello, especialmente en el caso de los buques construidos antes del 31 de diciembre de 2008. El CSM convino en que el plazo de cumplimiento del requisito de transmisión de información LRIT no podía prorrogarse, y en que la norma V/19-1 no contenía ninguna disposición que permitiera otorgar aplazamientos.

En su 85º período de sesiones, tras examinar las diversas cuestiones relacionadas con el sistema LRIT, el CSM estableció un grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con el sistema LRIT, aprobó su mandato y le impartió instrucciones detalladas para la realización de su labor, incluidas las referentes a la futura elaboración de un proyecto de resolución sobre la designación de la Organización Internacional de Comunicaciones Móviles por Satélite (IMSO)<sup>130</sup> como coordinador del sistema LRIT en el marco de la norma V/19-1.14<sup>131</sup>. En su 86º período de sesiones, celebrado del 27 de mayo al 5 de junio de 2009, tras examinar el informe del grupo de trabajo sobre el sistema LRIT, el CSM aprobó los documentos titulados "Orientaciones sobre los reconocimientos y la certificación del cumplimiento por los buques de su obligación

---

**Durante 2008 se prosiguió la labor de elaboración de la serie ISO/PAS 28000, cuya finalidad es facilitar y mejorar los controles de las corrientes de transporte, con el fin de luchar contra el contrabando, hacer frente a las amenazas de la piratería y el terrorismo, y permitir una gestión segura de las cadenas de suministro.**

---

de transmitir información LRIT"<sup>132</sup>, "Orientaciones para los servicios de búsqueda y salvamento sobre la solicitud y recepción de información LRIT"<sup>133</sup> e "Información comunicada a la Organización en relación con el establecimiento de centros de datos LRIT y su situación con respecto a las pruebas de desarrollo y el entorno de producción del sistema LRIT"<sup>134</sup>.

d) *Organización Internacional de Normalización*

La serie de normas internacionales ISO/PAS 28000 especifica los requisitos que han de cumplir los sistemas de gestión de la seguridad para garantizar la seguridad en la cadena de suministro. Esas normas están diseñadas para su aplicación por organizaciones dedicadas a actividades de fabricación, servicios, almacenamiento o transporte, en todos los modos de transporte y en todas las etapas del proceso de producción o de suministro. Durante 2008 se prosiguió la labor de elaboración de la serie ISO/PAS 28000, cuya finalidad es facilitar y mejorar los controles de las corrientes de transporte, con el fin de luchar contra el contrabando, hacer frente a las amenazas de la piratería y el terrorismo, y permitir una gestión segura de las cadenas de suministro.

En la edición de *El transporte marítimo* de 2008 se presentó una somera descripción de cada una de las cinco últimas normas publicadas en relación con el transporte marítimo y la cadena de suministro, a saber, ISO 28000, ISO 28001, ISO 28003, ISO 28004 e ISO 20858, y de una norma en proceso de elaboración, ISO 28005.

Se ha seguido trabajando en la norma ISO 28005, que, con el fin de agilizar el proceso de elaboración, se ha dividido en dos partes, a saber, ISO 28005-1: *Electronic Port Clearance (EPC) – Single Window Concept*; e ISO 28005-2: *Electronic Port Clearance (EPC) – Technology and Data Dictionary*.

Además, se está trabajando en la modificación de la norma ISO 28004, con objeto de:

- a) Proporcionar orientación suplementaria específica para los puertos pequeños y medianos que estén aplicando las normas ISO 28000, de manera que desarrollen procesos que cumplan a la vez con sus requisitos y con las orientaciones generales contenidas en la norma ISO 28004 existente.
- b) Proporcionar orientación suplementaria específica para las pequeñas y medianas empresas (diferentes de los puertos de mar) que estén aplicando las normas ISO 28000, de manera que desarrollen procesos que cumplan a la vez con sus requisitos y con las orientaciones generales contenidas en la norma ISO 28004 existente.

- c) Proporcionar orientación suplementaria específica para las organizaciones que se propongan incorporar los requisitos de seguridad contenidos en la norma ISO 28001 (para operadores económicos autorizados) en su aplicación de ISO 28000. Las mejores prácticas en materia de seguridad contenidas en ISO 28000 se elaboraron cuidadosamente en enlace con la OMA y se diseñaron de manera que pudieran incorporarse a los sistemas de gestión existentes.

Otra norma en proceso de elaboración es ISO/AWI 28002: *Specification for Security Management for the Supply Chain – Resilience in Security in the Supply Chain*. Esa norma tiene por objeto asegurar que los proveedores y la cadena de suministro en sentido amplio planeen medidas para prevenir y mitigar las amenazas y peligros a los que están expuestos.

La ISO, a través de actividades de asistencia técnica y capacitación derivadas del Plan de Acción de la ISO para los Países en Desarrollo, ayuda a esos países a participar en las actividades internacionales de normalización. Organiza seminarios, talleres, cursos de capacitación, aprendizaje electrónico, patrocinios y otras actividades en respuesta a una amplia variedad de necesidades y solicitudes recibidas de miembros de la ISO en países en desarrollo y partes interesadas de esos países<sup>135</sup>.

e) *Naciones Unidas*

Conviene observar asimismo que, en cumplimiento de las resoluciones 61/222 y 62/215 de la Asamblea General, las deliberaciones de la novena reunión del proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar, celebrada en Nueva York en junio de 2008, se centraron en la cuestión de la seguridad marítima.

Los participantes en la reunión convinieron en que la seguridad marítima era esencial para que los océanos y mares pudieran promover los aspectos económicos, sociales y ambientales del desarrollo sostenible, como se estipulaba en el capítulo 17 del Programa 21, aprobado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, a través, entre otras actividades, del comercio internacional, el desarrollo económico, el alivio de la pobreza y la protección del medio ambiente. Convinieron también en que, habida

cuenta del alcance mundial de las amenazas y peligros para la seguridad de los océanos, sólo podía hacerseles frente eficazmente por medio de la cooperación y la coordinación internacionales.

Diversos elementos de consenso surgidos de la reunión se presentaron a la Asamblea General de las Naciones Unidas para su examen en relación con el tema del programa "Los océanos y el derecho del mar". En relación con la seguridad marítima, se propuso que la Asamblea General:

- a) "Recuerde que todas las medidas que se adopten para combatir las amenazas a la protección marítima deben ajustarse al derecho internacional, incluso la Convención y otros instrumentos jurídicos internacionales

pertinentes, a la vez que respetan la jurisdicción marítima, y reafirme que es preciso respetar la soberanía, la integridad territorial y la independencia política de los Estados, así como los principios de no uso o amenaza de uso de la fuerza, la igualdad soberana de los Estados y la libertad de navegación";

- b) "Reconozca la importancia fundamental de la cooperación internacional en los planos mundial, regional, subregional y bilateral para combatir las amenazas a la protección marítima de conformidad con el derecho internacional, mediante, entre otras cosas, un mayor intercambio de información entre los Estados relacionada con la detección, prevención y supresión de tales amenazas, y el enjuiciamiento de los infractores con el respeto debido de la legislación nacional, y la necesidad de seguir creando capacidad en apoyo de esos objetivos"<sup>136</sup>.

### 3. Instrumentos jurídicos y otras novedades relacionadas con el medio ambiente

La OMI sigue aplicando su ambicioso plan de acción para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero causadas por el transporte marítimo internacional y para establecer un régimen que regule esa cuestión a nivel mundial, con el fin de frenar el cambio climático. El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la OMI, en su 58° período de sesiones, aprobó las normas revisadas del anexo VI del Convenio Internacional para

prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)<sup>137</sup> y el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> de 2008, que tiene por objeto reducir la contaminación del aire causada por los buques. Acordó establecer un grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)

procedentes de los buques, que se ocuparía de un amplio conjunto de medidas técnicas y operativas. El CPMM ultimó asimismo el texto del Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, que fue aprobado en conferencia diplomática el 11 de mayo de 2009, y continuó su labor relacionada con el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques. Además, el Comité Jurídico de la OMI aprobó durante su 95° período de sesiones un proyecto de

protocolo del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, y el Consejo de la OMI, en su 102° período de sesiones, aprobó la celebración en abril de 2010 de una conferencia diplomática en la que se examinaría el proyecto de protocolo con miras a su aprobación.

---

**Se aprobó, bajo los auspicios de la OMI, el Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques.**

---



---

**La OMI sigue aplicando su ambicioso plan de acción para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero causadas por el transporte marítimo internacional y para establecer un régimen que regule esa cuestión a nivel mundial, con el fin de frenar el cambio climático.**

---

De conformidad con la creciente atención que se presta en la OMI al problema del cambio climático, el tema adoptado por la organización para el Día Marítimo Mundial de 2009, que se celebró el 24 de septiembre de 2009, fue "El cambio climático: ¡un desafío también para la OMI!".

a) *Reciclaje de buques*

En una conferencia diplomática celebrada en Hong Kong (China) del 11 al 15 de mayo de 2009 y a la que asistieron delegados de 63 países se aprobó, bajo los auspicios de la OMI, el Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques<sup>138</sup>.

Como se ha explicado en ediciones anteriores de *El transporte marítimo*, la OMI llevaba varios años trabajando en la elaboración de un convenio sobre el reciclaje de los buques, en cooperación con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y los órganos pertinentes del Convenio de Basilea. El nuevo convenio tiene por objeto establecer normas de reciclaje de los buques aplicables a escala mundial al transporte marítimo internacional y a las actividades de reciclaje, con el fin de que el reciclaje de los buques al término de su vida operacional no suponga riesgos innecesarios para la salud y la seguridad humanas ni para el medio ambiente.

El nuevo Convenio contiene normas para el diseño, la construcción, el funcionamiento y la preparación de los buques con miras a facilitar su reciclaje seguro y ambientalmente racional sin menoscabo de su seguridad y eficiencia operativa; para la utilización en forma segura y ambientalmente racional de las instalaciones de reciclaje de buques; y para el establecimiento de un mecanismo de vigilancia adecuado para el reciclaje de los buques, con requisitos de certificación y presentación de informes.

Para cada buque destinado al reciclaje deberá presentarse un inventario de sustancias peligrosas. En un apéndice del Convenio se incluirá una lista de sustancias peligrosas cuya instalación o utilización estará prohibida o restringida en los astilleros y los buques de las partes en el Convenio. Los buques deberán someterse a una inspección inicial para verificar el inventario de sustancias peligrosas, a inspecciones adicionales durante su vida útil y a una inspección final antes de su reciclaje. Las instalaciones de reciclaje deberán presentar un "plan de reciclaje de buques" en el que se especifique la forma en que se reciclará cada buque, en función de sus características y de su inventario. Las partes deberán adoptar medidas efectivas para garantizar

que las instalaciones de reciclaje de buques bajo su jurisdicción cumplan con las disposiciones del Convenio. Se están elaborando directrices para facilitar la aplicación del Convenio<sup>139</sup>.

El Convenio estará abierto a la firma desde el 1º de septiembre de 2009 hasta el 31 de agosto de 2010. A partir de entonces podrá adherirse a él cualquier Estado. Entrará en vigor 24 meses después de la fecha en que 15 Estados, que representen el 40% del tonelaje bruto de la flota mundial, lo hayan firmado sin reservas respecto de su ratificación, aceptación o aprobación, o hayan depositado en la secretaría de la OMI instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión. Además, el volumen máximo anual total de reciclaje de buques de esos Estados durante los diez años anteriores deberá representar no menos del 3% del tonelaje total de su flota mercante<sup>140</sup>.

b) *Contaminación atmosférica causada por los buques*

Aunque es el modo de transporte de carga más eficiente en cuanto al consumo de combustible, el transporte marítimo sigue presentando una fuerte dependencia de los combustibles fósiles. La utilización de esos combustibles fósiles genera considerables emisiones de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>)<sup>141</sup>, que tienen repercusiones negativas demostradas en la salud pública, y también dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), causante del calentamiento del planeta. No obstante, conviene recordar que las emisiones generadas por la utilización de combustibles para buques en el transporte marítimo internacional no están cubiertas por el marco normativo establecido en el Protocolo de Kyoto<sup>142</sup>.

El MARPOL 1973/1978, principal convenio internacional relativo a la contaminación ocasionada por los buques, que abarca diversos tipos de contaminación (por petróleo, productos químicos, sustancias contaminantes envasadas, aguas residuales y basura) no se aplicó a la contaminación atmosférica hasta 1997, año en que se aprobó

en una conferencia especial el nuevo anexo VI, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques". El anexo VI del MARPOL entró en vigor en mayo de 2005, y a 2 de octubre de 2009 había sido ratificado por 56 países, que representaban alrededor del 83,46% del

---

**El Convenio estará abierto a la firma desde el 1º de septiembre de 2009 hasta el 31 de agosto de 2010.**

---

tonelaje bruto de la flota mercante mundial<sup>143</sup>. El anexo VI trata de las emisiones de SO<sub>x</sub>, de NO<sub>x</sub> y de partículas, pero no abarca, en cambio, las emisiones de CO<sub>2</sub>, que son objeto de deliberaciones separadas en la OMI.

El CPMM aprobó por unanimidad en su 58º período de sesiones, celebrado en octubre de 2008, la revisión del anexo VI del MARPOL y el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> de 2008 (resoluciones MEPC 176(58) y MEPC 177(58))<sup>144</sup>. Ambos instrumentos jurídicos entrarán en vigor el 1º de julio de 2010 y no el 1º de marzo de 2010, como se había previsto originariamente, con el fin de dar suficiente tiempo a los Estados para actualizar las directrices existentes y elaborar las nuevas directrices requeridas por la revisión. El CPMM convino asimismo en que no era necesario incluir una definición de azufre en el anexo VI revisado, puesto que ya se contaba con la descripción del método de prueba de ISO 8754: 2003. En cuanto a las emisiones de NO<sub>x</sub> procedentes de buques, el CPMM convino en que la definición de motor diésel marino contenida en la norma 2(14) del anexo VI del MARPOL y en el párrafo 1.3.10 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> no debía abarcar los motores que en condiciones de servicio normales funcionan exclusivamente con gas<sup>145</sup>.

Además, en el 58º período de sesiones del CPMM se tomó nota con satisfacción de las principales constataciones de la fase 1 de un estudio actualizado de 2000 de la OMI sobre las emisiones de GEI causadas por los buques<sup>146</sup>, que abarca un inventario de emisiones de CO<sub>2</sub> en el transporte marítimo y futuros escenarios de emisiones. Una segunda fase del estudio abarca las emisiones de GEI distintos del y las sustancias pertinentes emitidas por los buques dedicados al transporte internacional, de conformidad con la metodología adoptada por la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, así como el examen de los potenciales de reducción futura a través de medidas técnicas, operacionales y basadas en el mercado. En su 59º período de sesiones, celebrado en julio de 2009, el CPMM tuvo ante sí el informe final<sup>147</sup>, que abarca ambas fases del estudio, y una versión resumida<sup>148</sup>. Las principales conclusiones del estudio, expuestas en la versión resumida, son las siguientes:

---

**Una segunda fase del estudio abarca las emisiones de GEI distintos del y las sustancias pertinentes emitidas por los buques dedicados al transporte internacional.**

---

- a) Según las estimaciones, las emisiones de CO<sub>2</sub> imputables a actividades de transporte marítimo ascendieron en 2007 a 1.046 millones de toneladas, lo que representa el 3,3% de las emisiones mundiales en ese año. De esas emisiones correspondieron al transporte marítimo internacional alrededor de 870 millones de toneladas, el 2,7% de las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub>.
- b) Los gases de escape son la principal fuente de emisiones procedentes de los buques. El dióxido de carbono es el principal GEI emitido por los buques. Otras emisiones de GEI procedentes de los buques tienen menos importancia, tanto cuantitativamente como en cuanto a su potencial de calentamiento atmosférico.
- c) Los escenarios intermedios de emisiones indican que, de no aplicarse políticas adecuadas, de aquí a 2050 las emisiones procedentes de los buques podrían crecer en un 150% a un 250% (respecto del nivel de 2007) como resultado del crecimiento de las actividades de transporte marítimo.
- d) Existe un potencial importante de reducción de los gases de efecto invernadero a través de medidas técnicas y operacionales. De aplicarse esas medidas, en conjunto podrían aumentar la eficiencia y reducir las tasas de emisiones en un 25% a un 75% respecto de los niveles actuales. Muchas de esas medidas parecen ser eficaces en función de los costos, aunque su aplicación puede verse dificultada por obstáculos no financieros, como se analizó en el capítulo 5.
- e) Para reducir las emisiones de GEI procedentes de los buques cabe adoptar diversas políticas. En el informe se analizan opciones que resultan pertinentes para el actual debate en la OMI, y se llega a la conclusión de que los instrumentos de política basados en el mercado son eficaces en función de los costos y muy adecuados desde el punto de vista ambiental. Esos instrumentos capturan mayor cantidad de emisiones, permiten la

aplicación en el sector del transporte marítimo de medidas técnicas y operacionales, y pueden contrarrestar las emisiones de otros sectores. La imposición de un límite obligatorio del índice de eficiencia energética en el diseño para los buques nuevos es una solución eficaz en función de los

---

**Para reducir las emisiones de GEI procedentes de los buques cabe adoptar diversas políticas.**

---

- costos que puede proporcionar un incentivo para mejorar la eficiencia del diseño de los nuevos buques. Sin embargo, su efecto ambiental es limitado, pues se aplica exclusivamente a los nuevos buques y sólo incentiva la mejora del diseño y no la del funcionamiento.
- f) Se ha demostrado que el transporte marítimo es en general eficiente desde el punto de vista energético en comparación con otros modos de transporte. Sin embargo, no todas las formas de transporte marítimo son más eficientes que todos los demás modos de transporte.
- g) Las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por el transporte marítimo conducen a "forzamiento radiativo" (que es una medida del cambio climático) y a un calentamiento atmosférico duradero. A corto plazo el forzamiento radiativo medio mundial imputable al transporte marítimo es negativo y entraña enfriamiento; sin embargo pueden producirse reacciones de temperatura regionales y otras manifestaciones de cambio climático. A largo plazo, las emisiones del transporte marítimo darán lugar a un calentamiento, pues el efecto a largo plazo se impondrá a cualesquiera efectos de enfriamiento a corto plazo.
- h) Si las condiciones climáticas se estabilizan antes de 2100 a un nivel de calentamiento de no más de 2°C respecto de los niveles preindustriales y las emisiones generadas por el transporte marítimo siguen la evolución prevista en el presente informe, éstas constituirían entre el 12% y el 18% de las emisiones mundiales totales de CO<sub>2</sub> con una probabilidad de éxito del 50%.

Conviene asimismo recordar que en el 58º período de sesiones del CPMM se decidió volver a establecer el Grupo de Trabajo sobre las emisiones de GEI procedentes de los buques para que trabajara en la elaboración de un conjunto de medidas técnicas y operacionales tendentes a reducir las emisiones de GEI generadas por las actividades de transporte internacional. Esas reducciones

se conseguirían, en el caso de los buques nuevos, mediante mejoras del diseño y de las tecnologías de propulsión, y para todos los buques, tanto los existentes como los de nueva construcción, mediante prácticas operacionales más adecuadas. Ese conjunto de medidas, centrado en la eficiencia energética, se ultimó en el 59º período de sesiones del CPMM, en julio de 2009, y debía aplicarse exclusivamente con carácter de prueba hasta el 60º período de sesiones del CPMM, que se celebraría en marzo de 2010 y en el que se ajustarían y mejorarían ulteriormente las medidas teniendo en cuenta los resultados pertinentes de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, celebrada en Copenhague en diciembre de 2009<sup>149</sup>. Entre esas medidas se cuentan las siguientes:

- a) Directrices provisionales sobre el método de cálculo del índice de diseño de eficiencia energética;
- b) Directrices provisionales para la verificación voluntaria del índice de diseño de eficiencia energética;
- c) Directrices para la elaboración de un plan de gestión de la eficiencia energética de los buques;
- d) Directrices para la utilización voluntaria del índice operacional de eficiencia energética<sup>150</sup>.

No obstante, el CPMM reconoció que a la luz de las expectativas de crecimiento del comercio mundial, las medidas técnicas y operacionales no serían suficientes por sí solas para reducir en medida satisfactoria las emisiones de GEI generadas por las actividades de transporte internacional. Por consiguiente, se consideraba necesario contar asimismo con mecanismos de reducción basados en el mercado dirigidos a dos fines principales: compensar el crecimiento de las emisiones

procedentes de buques en otros sectores, y establecer incentivos para que el sector del transporte marítimo invirtiera en buques más eficientes y utilizara más eficientemente los buques existentes desde el punto de vista energético.

También se señaló que los mecanismos basados en el mercado que se habían propuesto, como el sistema mundial de contribución (mediante la recaudación de un derecho) y el sistema mundial de comercio de derechos de emisión para buques, generarían probablemente ingresos considerables, que podrían utilizarse para diversos fines relacionados con la lucha contra el cambio climático, como actividades de mitigación y adaptación en países en desarrollo. Varias delegaciones recordaron la conveniencia de considerar atentamente el principio de "responsabilidad común pero diferenciada" para incluirlo en cualquier sistema de regulación que se adoptase, a fin de que tuviera mayor alcance y fuera aplicable a nivel mundial. Algunas delegaciones expresaron el temor de que las medidas basadas en el mercado supusieran una desventaja para los países en desarrollo al incrementar los costos de transporte, y advirtieron de que se necesitaría una considerable burocracia para garantizar el cumplimiento y prevenir fraudes potenciales<sup>151</sup>.

Tras un debate en profundidad, el CPMM aprobó un plan de trabajo para el ulterior examen de las medidas basadas en el mercado<sup>152</sup>. Convino, además, en que todo plan de regulación de las emisiones de GEI en el transporte marítimo internacional debía ser elaborado y aplicado por la OMI, en su calidad de principal organismo internacional competente<sup>153</sup>.

Conviene asimismo señalar que, como parte de su labor, el CPMM publicó antes de su 59º período de sesiones un documento que contenía extractos del primer proyecto de texto de negociación que, en los aspectos relacionados con el transporte internacional, habían de examinar las partes en el Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático en las "conversaciones del clima", de junio de 2009, en marco del proceso preparatorio de la Conferencia de las Naciones

Unidas sobre el Cambio Climático que debía celebrarse en diciembre de 2009<sup>154</sup>. En el documento se incluyen comunicaciones de Estados miembros de la OMI sobre medidas de cooperación a largo plazo en el marco de la Convención, incluidas propuestas y opiniones sobre posibles fuentes de financiación, y sobre las emisiones de sectores concretos<sup>155</sup>.

*c) Otros convenios de la OMI en la esfera del medio ambiente*

Durante su 95º período de sesiones, celebrado del 30 de marzo al 3 de abril de 2009, el Comité

**Durante su 95º período de sesiones, celebrado del 30 de marzo al 3 de abril de 2009, el Comité Jurídico de la OMI aprobó un proyecto de protocolo del Convenio Internacional de 1996 sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP).**

Jurídico de la OMI aprobó un proyecto de protocolo del Convenio Internacional de 1996 sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP). El proyecto de protocolo tiene por objeto subsanar algunos problemas prácticos que han impedido a muchos Estados ratificar el Convenio originario. El Convenio prevé el establecimiento de un sistema en

dos niveles para el pago de indemnizaciones en casos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, como productos químicos. Aunque hace muchos años que funciona con éxito un sistema de ese tipo para la contaminación por hidrocarburos ocasionada por buques petroleros, el Convenio SNP todavía no ha entrado en vigor. Al parecer, uno de los principales obstáculos que han impedido hasta el momento la ratificación del Convenio son las dificultades relacionadas con la obligación de los Estados de informar sobre las cantidades que reciben de las diversas sustancias nocivas y potencialmente peligrosas reguladas por el Convenio.

En su 102º período de sesiones, celebrado del 29 de junio al 3 de julio de 2009, el Consejo de la OMI aprobó la celebración en abril de 2010 de una conferencia diplomática para examinar y aprobar el proyecto de protocolo<sup>156</sup>.

En su 58º período de sesiones, el CPMM recordó que el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los

buques, que trata de la contaminación por organismos acuáticos dañinos presentes en el agua de lastre, estaba abierto a la adhesión de todos los Estados desde el 31 de mayo de 2005. Señaló que desde su anterior período de sesiones se habían adherido al Convenio otros 3 Estados, e instó a los demás Estados miembros a que se convirtieran en partes en el Convenio en cuanto les fuera posible. El Convenio entrará en vigor a los 12 meses de su ratificación por 30 Estados que representen el 35% del tonelaje total de la flota mercante mundial<sup>157</sup>.

En el 56° período de sesiones del CPMM se señaló que en la primera fecha de aplicación del Convenio sólo se dispondría de un número limitado de tecnologías de tratamiento del agua de lastre, y se plantearon dudas respecto de la capacidad de todos los buques sujetos al reglamento B-3.3 para cumplir en 2009 la norma D-2, debido a problemas logísticos y de procedimiento. Como consecuencia de una iniciativa adoptada por el Secretario General de la OMI para atender a esas inquietudes, la Asamblea de la OMI, en su 25° período de sesiones, aprobó la resolución A.1005(25), relativa a la aplicación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, en la que se exhorta a todos los Estados que todavía no lo hayan hecho a que ratifiquen el Convenio lo antes posible y se recomienda que, mientras tanto, los buques sujetos al reglamento B-3.3 construidos en 2009 no tengan que cumplir la norma D-2 hasta su segunda inspección anual o a más tardar el 31 de diciembre de 2011. En su resolución, la Asamblea de la OMI pidió asimismo al CPMM que examinara, a más tardar en su 58° período de sesiones, la disponibilidad inmediata de tecnología homologada para el cumplimiento por esos buques de las normas exigidas.

En sus períodos de sesiones 58° y 59°, el CPMM otorgó "aprobación básica" a seis sistemas de gestión del agua de lastre y "aprobación definitiva" a otros seis. En su 59° período de sesiones, señaló que el número de tecnologías de tratamiento del

agua de lastre disponibles había aumentado considerablemente, y existían en total diez sistemas que habían recibido "aprobación definitiva". También reconoció que la instalación de los sistemas de gestión del agua de lastre resultaba problemática si no se atendía a diversas dificultades relacionadas con la viabilidad física y técnica, la modificación del diseño de los buques y los plazos de aplicación de esas modificaciones. A pesar de esas dificultades, el CPMM señaló que ya había tecnologías disponibles para el tratamiento del agua de lastre, que se estaban instalando en buques, y confirmó que para los buques que se construyeran en 2010 podría optarse entre diversos sistemas de gestión del agua de lastre.

El CPMM, observando que el aplazamiento de las fechas estipuladas en la resolución A.1005(25) no favorecería el proceso de aplicación, crearía una impresión errónea y no alentaría la instalación en los buques de nuevas tecnologías de tratamiento del agua de lastre, llegó a la conclusión de que no era necesario introducir modificaciones en la resolución respecto de los buques construidos en 2010. Consciente de que en la presente etapa un enfoque proactivo era el que mejor respondía a los intereses del sector, el CPMM acordó dar instrucciones a la secretaría para que preparara y le presentara en su 60° período de sesiones, para su examen y aprobación, un proyecto de resolución en el que se pidiera a los gobiernos que alentaran la instalación de sistemas de gestión del agua de lastre en los buques de nueva construcción, de conformidad con las fechas de aplicación estipuladas en el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques<sup>158</sup>.

## D. ESTADO DE LOS CONVENIOS

Existen diversos convenios internacionales, preparados o aprobados bajo los auspicios de la UNCTAD, que afectan a las actividades comerciales y técnicas de transporte marítimo. En el recuadro 3 se presenta información sobre el estado de cada uno de ellos a 23 de octubre de 2009<sup>159</sup>.

## Recuadro 3

## Estados contratantes de algunos convenios de transporte marítimo, a 23 de octubre de 2009

Título del convenio	Fecha o condiciones de entrada en vigor	Estados contratantes
<b>Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, 1974</b>	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, Líbano, Liberia, Madagascar, Malasia, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, Montenegro, Mozambique, Niger, Nigeria, Noruega, Países Bajos, 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, Turquía, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de), Zambia. (78)
<b>Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo)</b>	Entró en vigor el 1º de noviembre de 1992	Albania, Austria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Chile, Egipto, Gambia, Georgia, Guinea, Hungría, Jordania, Kazajstán, Kenya, Lesotho, Líbano, 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)
<b>Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993</b>	Entró en vigor el 5 de septiembre de 2004	Ecuador, España, Estonia, Federación de Rusia, Lituania, Mónaco, Nigeria, Perú, República Árabe Siria, San Vicente y las Granadinas, Túnez, Ucrania, Vanuatu. (13)
<b>Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, 1980</b>	Todavía no ha entrado en vigor – Se requieren 30 partes contratantes	Burundi, Chile, Georgia, Líbano, Liberia, Malawi, Marruecos, México, Rwanda, Senegal, Zambia. (11)
<b>Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques, 1986</b>	Todavía no ha entrado en vigor – Se requieren 40 partes contratantes que representen por lo menos el 25% del tonelaje mundial, de conformidad con el anexo III del Convenio	Albania, Bulgaria, Côte d'Ivoire, Egipto, Georgia, Ghana, Haití, Hungría, Iraq, Jamahiriya Árabe Libia, Liberia, México, Omán, República Árabe Siria. (14)
<b>Convención Internacional sobre la detención de buques, 1999</b>	Todavía no ha entrado en vigor – Se requieren diez partes contratantes	Argelia, Bulgaria, España, Estonia, Letonia, Liberia, República Árabe Siria. (7)

Fuente: Información oficial sobre las ratificaciones en <http://www.un.org/law>.

## NOTAS

- <sup>1</sup> La Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (Reglas de Rotterdam) el 11 de diciembre de 2008. La Asamblea General autorizó la apertura a la firma del Convenio en una ceremonia de firma que se habría de celebrar el 23 de septiembre de 2009 en Rotterdam (Países Bajos), y recomendó que las normas consignadas en la Convención se conocieran como "Reglas de Rotterdam". El texto aprobado del Convenio figura en el anexo de la resolución A/RES/62/122 de la Asamblea General, así como en el anexo I del informe de la CNUDMI sobre su 41º período de sesiones (A/63/17), disponible en <http://www.uncitral.org>. El informe propiamente dicho contiene una útil reseña de las deliberaciones finales que precedieron a la ultimación del texto. Todos los demás documentos de trabajo del Grupo de Trabajo III (Transporte) pueden consultarse también en el sitio web de la CNUDMI. En lo sucesivo, a menos que se indique otra cosa, toda mención de "artículos" se referirá a las disposiciones de las nuevas Reglas de Rotterdam.
- <sup>2</sup> Artículo 94: "El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año a partir de la fecha en que haya sido depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión".
- <sup>3</sup> Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, 1924.
- <sup>4</sup> Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, 1924 (Reglas de La Haya), modificado por los protocolos Visby y SDR de 1968 y 1979, respectivamente.
- <sup>5</sup> Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978.
- <sup>6</sup> Art. 89, párr. 3.
- <sup>7</sup> Una vez que las Reglas de Rotterdam hayan sido ratificadas por 20 Estados contratantes y hayan entrado en vigor, el transporte de mercancías a cualquiera de los Estados contratantes o desde cualquiera de ellos podrá regirse por las Reglas de Rotterdam o por la legislación nacional, según esté comprendido o no el contrato en el ámbito de aplicación de las Reglas de Rotterdam y según las disposiciones de derecho sustantivo que, a tenor de las normas sobre conflicto de leyes del foro, se consideren aplicables a la diferencia de que se trate. En general, es de suponer que los tribunales de los Estados contratantes de las Reglas de La Haya-Visby no aplicarán ni las Reglas de Rotterdam ni las Reglas de La Haya-Visby a los envíos procedentes de un Estado contratante de las Reglas de Rotterdam.
- <sup>8</sup> El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional Multimodal de Mercancías, de 1980, no ha obtenido las 30 ratificaciones necesarias para su entrada en vigor. No obstante, varios Estados han promulgado leyes nacionales sobre transporte multimodal que se basan en ese Convenio. Véase UNCTAD, "Implementation of multimodal transport rules", UNCTAD/SDTE/TLB/2 y Add.1. Véase también UNCTAD, "Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument", UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1 (disponible en <http://www.unctad.org/ttl/legal>).
- <sup>9</sup> La Comisión de la CNUDMI, en su 34º período de sesiones, creó un grupo de trabajo encargado de considerar posibles normas uniformes aplicables al transporte marítimo. Habida cuenta de que la UNCTAD también se ocupaba de esa cuestión, la Comisión dispuso expresamente que el grupo de trabajo realizara su labor en estrecha cooperación con las organizaciones intergubernamentales interesadas, como la UNCTAD. Véanse también los párrafos 93 y 107 del Consenso de São Paulo, en los que se establece para la secretaría de la UNCTAD un mandato expreso de asistencia a los países en desarrollo en las negociaciones en curso.
- <sup>10</sup> En el sitio web de la UNCTAD, <http://www.unctad.org/ttl/legal>, puede encontrarse documentación pertinente en la que se resaltan las principales esferas de preocupación, en particular desde la perspectiva de los países en desarrollo. Véase, en UNCTAD/SDTE/TLB/4, un comentario artículo por artículo del texto originario del proyecto de instrumento publicado en 2002. El análisis sigue siendo en gran medida pertinente, incluso en relación con el texto definitivo del Convenio. Véanse también UNCTAD, "Carrier liability and freedom of contract under the UNCITRAL draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]", UNCTAD/SDTE/TLB/2004/2. La documentación está disponible asimismo en el sitio web de la CNUDMI como documentos de trabajo A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, A/CN.9/WG.III/WP.41 y A/CN.9/WG.III/WP.46.
- <sup>11</sup> En el sitio web de la CNUDMI (<http://www.uncitral.org>) puede encontrarse una bibliografía de textos académicos sobre las Reglas de Rotterdam. Para una reseña analítica del Convenio, véanse, por ejemplo: Diamond, A. (2008), *The Next Sea Carriage Convention?*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* (LMCLQ) 135; y Thomas, D. R. (2008), *An appraisal of the liability regime established under the new UN Convention*, 14, *Journal of International Maritime Law* (JIML) 496. Véase también Sturley, M. (2008), *Transport law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules*, 14, *JIML* 461. Para análisis anteriores de diferentes aspectos del proyecto de instrumento jurídico, véanse los documentos de un coloquio celebrado en 2002 en Romsey, publicado en *LMCLQ* (2004), 304 a 417; y los documentos de un simposio internacional celebrado en 2004 en Hamburgo, publicados en *Transportrecht* (2004), 274 a 308.

- <sup>12</sup> Desde el propio sector se han opuesto resueltamente a la ratificación del nuevo Convenio el Consejo de Cargadores Marítimos de Europa (CME), que representa los intereses de 12 organizaciones de usuarios de transporte/consejos de cargadores nacionales de 12 países (véanse el documento de posición del CME de 24 de marzo de 2009 y el comunicado de prensa de 29 de junio de 2009, disponibles en <http://www.europeanshippers.com>), y la CLECAT (Asociación Europea de Logística, Transporte y Aduanas), que representa a los expedidores, proveedores de servicios logísticos y agentes de aduanas europeos (véase el documento de posición de la CLECAT de 29 de mayo de 2009, disponible en <http://www.clecat.org>). Según información facilitada en el comunicado de prensa del CME mencionado *supra*, también la Comisión Europea tiene importantes reservas respecto de la ratificación y tiene intención de formular más adelante en 2009 propuestas para la elaboración de un instrumento equivalente de la UE. En el comunicado de prensa se hace referencia a una declaración del Director General de Transporte y Energía de la Unión Europea en un seminario del CME celebrado el 22 de junio de 2009 en Amberes, en la que al parecer señaló, entre otras cosas, que el nuevo Convenio "no responde a las expectativas europeas en materia de transporte multimodal".
- <sup>13</sup> Véanse, por ejemplo, las conclusiones de Thomas, D. R. (2008), *An appraisal of the liability regime established under the new UN Convention*, 14, JIML 496, pág. 511: "Como confirma el estudio del régimen de responsabilidad realizado en este artículo, las Reglas constituyen un código extraordinariamente amplio y complejo. Su debilidad no deriva necesariamente de los principios y el marco jurídicos propuestos, sino de su excesiva verbosidad, del uso poco preciso del lenguaje y de la escasa elegancia y eficacia de la redacción. Cuando llegue el momento de la aplicación práctica del texto [...] es probable que se imponga la conclusión de que las Reglas son insatisfactorias y pueden dar lugar a excesivas controversias para el sector del transporte marítimo". Véase también: Tetley, W. (2008), *Some general criticisms of the Rotterdam Rules*, 14, JIML 625, pág. 626.
- <sup>14</sup> A ese respecto, véanse Diamond, A. (2008), *The next sea carriage Convention?* LMCLQ 135; van der Ziel, G. (2008), *Delivery of the goods, rights of the controlling party and transfer of rights*, 14, JIML 597; Asariotis, R. (2008), *What future for the bill of lading as a document of title?* 14, JIML 75. Véase también: Asariotis, R. (2004), *Main obligations and liabilities of the shipper*, *Transportrecht* 284.
- <sup>15</sup> A ese respecto, véase Williams, R. (2008), *Transport documentation under the new Convention*, 14, JIML 566. Véanse también análisis de versiones anteriores del texto en Clarke, M. (2002), *Transport documents: their transferability as documents of title; electronic documents*. LMCLQ 356; y Schelin, J. (2004), *Documents*, *Transportrecht* 294.
- <sup>16</sup> A ese respecto, véase Goldby, M. (2008), *Electronic alternatives to transport documents and the new Convention: a framework for future development?* 14, JIML 586. Véanse también algunas observaciones sobre versiones anteriores del texto en van der Ziel, G. (2003), *The legal underpinning of e-commerce in maritime transport by the UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea*, 9, JIML 461.
- <sup>17</sup> Véanse los artículos 74 y 78. En general, las reglas referentes a la jurisdicción y al arbitraje establecidas en los capítulos 14 y 15 sólo se aplican a los Estados contratantes que se declaren obligados por ellas. En ausencia de tal declaración, se aplicarían las normas nacionales para determinar si es admisible la elección contractual de foro. Ambos capítulos contienen una lista de lugares que puede escoger el reclamante para la incoación de procedimientos judiciales/arbiterales contra el porteador. La elección contractual de foro sólo se permite en el contexto de contratos de volumen, y con sujeción a determinadas condiciones, pero está regulada específicamente la posición de terceras partes. El que las terceras partes estén vinculadas o no por una elección contractual de jurisdicción dependerá de la "ley del tribunal que conozca del caso" (en el caso de las cláusulas de jurisdicción) o la "ley aplicable" (en el caso de las cláusulas de arbitraje) y de si la jurisdicción seleccionada está situada en uno de los lugares enumerados. Véase un análisis pormenorizado en Baatz, Y. M. (2008), *Jurisdiction and arbitration under the Rotterdam Rules*, 14, JIML 608. Respecto de la misma cuestión en una etapa anterior del proceso de negociación, véase también Berlingieri, F. (2004), *Freedom of contract under the Rules, Forum and Arbitration Clauses*, *Transportrecht* 303.
- <sup>18</sup> Para un análisis de versiones anteriores del texto, véanse, por ejemplo, Sturley, M. F. (2005), *Solving the scope-of-application puzzle: contracts, trades and documents in the UNCITRAL transport law project*, 11, JIML 22; y Rosaeg, E. (2002), *The applicability of conventions for the carriage of goods and for multimodal transport*, LMCLQ 316.
- <sup>19</sup> El contrato de transporte se define en el párrafo 1 del artículo 1 como "todo contrato en virtud del cual un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros modos".
- <sup>20</sup> Véase un análisis de las disposiciones pertinentes en Hancock, C. (2008), *Multimodal transport and the new UN Convention on the carriage of goods*, 14, JIML 484. En relación con versiones anteriores del proyecto de convención, véanse Hoeks, M. (2008), *Multimodal carriage with a pinch of sea salt: door-to-door under the UNCITRAL draft instrument*, *European Transport Law* 257; Faghfour, M. (2006), *International regulation of liability for multimodal transport – in search of uniformity*, *World Maritime University (WMU) Journal of Maritime Affairs* 61; Haak, K. F., y Hoeks, M. (2004), *Arrangements of intermodal transport in the field of conflicting conventions*, 10, JIML 422; Clarke, M. (2003), *A conflict of conventions: The UNCITRAL/CMI draft transport instrument on your doorstep*, 9, JIML 28; Czerwenka, B. (2004), *Scope of application and rules on multimodal transport contracts*, *Transportrecht* 297; y Alcantara, J. M. (2002), *The new regime and multimodal transport*, LMCLQ 399.
- <sup>21</sup> Véase la definición de contrato de transporte establecida en el párrafo 1 del artículo 1: "Por "contrato de transporte" se entenderá todo contrato en virtud del cual un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además,

- su transporte por otros modos". La definición ha suscitado críticas por su falta de precisión, ya que la segunda frase parece estar abierta a diferentes interpretaciones. Véase un análisis de diversos enfoques posibles de la interpretación en Diamond, A. (2008), *The next sea carriage Convention? LMCLQ 135*, pág. 140.
- 22 El ámbito sustantivo de aplicación y las disposiciones referentes a la aplicación del Convenio al transporte multimodal siguieron suscitando polémicas, incluso en la reunión de la Comisión de la CNUDMI en la que se aprobó el texto definitivo, pues algunos Estados proponían que la aplicación multimodal del nuevo régimen internacional fuera opcional, o que se pudiera seguir aplicando la legislación nacional existente, y otros expresaron dudas sobre la idoneidad del régimen de responsabilidad sustantiva en relación con el transporte multimodal internacional. Véase A/63/17, párrs. 23, 93 a 98 y 270 a 278.
- 23 *Ibid.*
- 24 En particular el Convenio relativo al contrato internacional de transporte de mercancías por carretera (1956), modificado por el Protocolo de 1978 ("CMR"), las Reglas uniformes concernientes al contrato de transporte ferroviario internacional de mercancías (apéndice B de la Convención relativa a los transportes ferroviarios internacionales, modificada por el Protocolo de modificación de 1999 ("CIM-COTIF"), el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional ("Convenio de Montreal"), de 1999, y la Convención de Budapest sobre el contrato de transporte de mercaderías por vías navegables interiores ("CMNI"), de 2000.
- 25 Sólo se ha mantenido la aplicación de los convenios internacionales existentes (y de cualesquiera modificaciones futuras de los mismos referentes a la responsabilidad del porteador); véase el artículo 82. Las deliberaciones al respecto en el período de sesiones de 2008 de la Comisión de la CNUDMI se reseñan en A/63/17, párrs. 249 a 254.
- 26 El término "porteador" se define en el párrafo 5 del artículo 1 como "la persona que celebre un contrato de transporte con un cargador". En relación con la responsabilidad del porteador, véanse, por ejemplo, Nikaki, T. (2008), *The fundamental duties of the carrier under the Rotterdam Rules*, 14, *JIML 512*; Honka, H. (2004), *Main obligations and liabilities of the carrier*, *Transportrecht 278*; y Berlingieri, F. (2002), *Basis of liability and exclusions from liability*, *LMCLQ 336*.
- 27 Según la definición contenida en los párrafos 7 y 6 del artículo 1, por "parte ejecutante marítima" se entenderá toda parte ejecutante en la medida en que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control, "durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga de un buque y su salida del puerto de descarga de un buque. Un transportista interior o terrestre sólo será considerado parte ejecutante marítima si lleva a cabo o se compromete a llevar a cabo sus actividades únicamente dentro de una zona portuaria".
- 28 Sólo puede haber responsabilidad por retraso en la entrega cuando en el contrato se especifique una fecha de entrega. A tenor del artículo 21, "[h]ay retraso en la entrega cuando las mercancías no se han entregado en el lugar de destino indicado en el contrato de transporte dentro del plazo acordado".
- 29 Véase el artículo 59, en virtud del cual "la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio estará limitada a 875 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio, si esta última cantidad es mayor", salvo cuando se haya declarado un valor mayor de las mercancías o se haya acordado un límite de responsabilidad más elevado. Conviene señalar que la posible responsabilidad por la pérdida económica imputable a retraso en la entrega estará limitada a una cantidad equivalente a dos veces y media el flete acordado (art. 60). Ese límite es similar al estipulado en las Reglas de Hamburgo.
- 30 Las correspondientes limitaciones fijadas en las Reglas de La Haya-Visby y en las Reglas de Hamburgo son de 666,7 unidades de cuenta por bulto o 2 unidades de cuenta por kilogramo, y de 825 unidades de cuenta por bulto o 2,5 unidades de cuenta por kilogramo, respectivamente.
- 31 Conviene observar que se estipula una obligación expresa de poner y mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad, pero no una obligación correspondiente en relación con otros vehículos que puedan utilizarse en el cumplimiento del contrato.
- 32 Véase, en particular, artículo 17, párrs. 3 f), h), i), n) y o). Se han omitido las denominadas exención por "error de navegación" (art. 4, párr. 2 a) de las Reglas de La Haya-Visby) y exención "general" (art. 4, párr. 2 q) de las Reglas de La Haya-Visby). La exención por incendio (art. 4, párr. 2 b) de las Reglas de La Haya-Visby) se ha mantenido, pero ya no protege al porteador en casos de negligencia probada (art. 17, párr. 4). Los hechos o circunstancias eximentes que no tienen equivalencia expresa en las Reglas de La Haya-Visby son "carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías efectuada con arreglo a un pacto concluido conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 13" y "medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente". Además, la lista de hechos o circunstancias comprende "actos del porteador en el ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 15 y 16". El artículo 15, que trata de la carga potencialmente peligrosa, otorga amplios poderes al porteador para deshacerse de las mercancías, "no obstante" sus obligaciones relativas a la entrega y el cuidado de las mercancías (arts. 11 y 13). El artículo 16 otorga al porteador amplios poderes para "sacrificar mercancías durante el viaje por mar", "no obstante" lo dispuesto en los artículos 11, 13 y 14, e independientemente de la obligación de mantenimiento del estado de navegabilidad del buque.
- 33 El término "cargador documentario" se define en el párrafo 9 del artículo 1 como "la persona, distinta del cargador, que acepte ser designada como "cargador" en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte".

- <sup>34</sup> Véase un análisis detallado en Asariotis, R. (2008), Burden of proof and allocation of liability for loss due to a combination of causes under the Rotterdam Rules, 14, JIML 537. Para análisis anteriores, véanse también UNCTAD (2004), "Carrier liability and freedom of contract under the UNCITRAL draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]", UNCTAD/SDTE/TLB/2004/2; y Asariotis, R. (2002), Allocation of liability and burden of proof in the draft instrument on transport law, LMCLQ 382.
- <sup>35</sup> *Ibid.* Véanse también Sturley, M. (2009), Modernizing and Reforming US Maritime Law: The Impact of the Rotterdam Rules in the United States, 44, Texas International Law Journal 427, págs. 447 y 448; y Hooper C (ex presidente de la Asociación de Derecho Marítimo de los Estados Unidos y miembro de la delegación de los Estados Unidos en el Grupo de Trabajo de la CNUDMI), The Rotterdam Rules – simpler than they appear, The Arbitrator 40 (2009) 5, disponible en [http://www.smany.org/sma/pdf/Vol40\\_No3\\_Apr2009.pdf](http://www.smany.org/sma/pdf/Vol40_No3_Apr2009.pdf).
- <sup>36</sup> El término "cargador" se define en el párrafo 8 del artículo 1 como "la persona que celebre un contrato de transporte con el porteador". Sobre la responsabilidad del cargador, véase Baughen, S. (2008), Obligations of the shipper to the carrier, 14, JIML 555, pág. 564. Para un análisis de las disposiciones pertinentes contenidas en una versión anterior del proyecto de convenio, véase Asariotis, R. (2004), Main obligations and liabilities of the shipper, Transportrecht 284. Véase también Zunarelli, S. (2002), The liability of the shipper, LMCLQ 350.
- <sup>37</sup> Las obligaciones de información y la responsabilidad potencial por su incumplimiento pueden adquirir mayor importancia en el futuro como consecuencia de la adopción de normas internacionales y nacionales tendentes a mejorar la seguridad del transporte marítimo y de la cadena de suministro. Podrían producirse pérdidas, por ejemplo, como resultado del retraso de un buque, o por no proporcionar el cargador la documentación o la información necesarias. Para más información, véase un informe de la UNCTAD de 2004 titulado "Container security: major initiatives and related international developments" (UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1), disponible en <http://www.unctad.org/ttl/legal>.
- <sup>38</sup> Véanse notas 34 y 35, *supra*.
- <sup>39</sup> Obsérvese, sin embargo, que todas las reclamaciones en virtud del Convenio están sujetas a un plazo de prescripción de dos años (art. 62).
- <sup>40</sup> Véase el párrafo 2 del artículo 58, en el que se estipula que "un tenedor" que "ejercite algún derecho derivado del contrato de transporte" "asumirá todas las responsabilidades que el contrato le imponga". Sin embargo, se ha argumentado, respecto de la formulación del párrafo 2 del artículo 58 y del párrafo 2 b) del artículo 79, que las obligaciones estipuladas en el capítulo 7 pueden entenderse como obligaciones personales del cargador que no pueden transferirse contractualmente a los destinatarios. Véanse Baughen, S. (2008), Obligations of the shipper to the carrier, 14, JIML 555, pág. 564; y el análisis de Williams, R. (2008), Transport documentation under the new Convention, 14, JIML 566, pág. 583.
- <sup>41</sup> CIF son las iniciales en inglés de "costo, seguro y flete". Véase INCOTERMS 2000, publicado por la Cámara de Comercio Internacional.
- <sup>42</sup> Véase una reseña general del papel y las funciones de diferentes tipos de documentos de transporte en UNCTAD, "The use of transport documents in international trade", UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, párrs. 9 a 42, disponible en <http://www.unctad.org/ttl/legal>. Para una evaluación crítica del enfoque adoptado en las Reglas de Rotterdam, véanse las referencias contenidas en la nota 14, *supra*.
- <sup>43</sup> Para un análisis de la regulación de los contratos de volumen en el Convenio, véase Asariotis, R., UNCITRAL draft convention on contracts for the carriage of goods wholly or partly by sea: Mandatory rules and freedom of contract, en Antapassis, Athanassiou y Rosaeg eds. (2009), Competition and regulation in shipping and shipping-related industries, Martinus Nijhoff 349. Sobre esa cuestión en una etapa anterior del proceso de negociación, véase también Berlingieri, F. (2004), Freedom of contract under the Rules; Forum and Arbitration Clauses, Transportrecht 303.
- <sup>44</sup> Véanse el párrafo 8 del artículo 3 de las Reglas de La Haya y de las Reglas de La Haya-Visby y el artículo 23 de las Reglas de Hamburgo.
- <sup>45</sup> Artículo 5 de las Reglas de La Haya-Visby y párrafo 2 del artículo 23 de las Reglas de Hamburgo.
- <sup>46</sup> La aplicación obligatoria de las Reglas de La Haya y de las Reglas de La Haya-Visby abarca el "conocimiento de embarque o cualquier documento de título similar" (véase el apartado b) del artículo 1 de las Reglas de La Haya-Visby). Las cartas de porte marítimo no están expresamente comprendidas. Sin embargo, puesto que son también documentos estandarizados emitidos por un porteador y utilizados como recibo y como prueba de un contrato de transporte, la legislación nacional de algunos Estados amplía la protección de las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby a las cartas de porte marítimo no negociables. Las Reglas de Hamburgo se aplican a todos los contratos para el transporte marítimo de mercancías, salvo las pólizas de fletamento (párrafo 6 del artículo 1, párrafo 1 del artículo 2 y artículo 3 de las Reglas de Hamburgo), por lo que abarcan contratos basados tanto en documentos de transporte negociables como en documentos no negociables. Véase el informe de la UNCTAD titulado "The use of transport documents in international trade", UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3.
- <sup>47</sup> Véase cap. 4, cuadro 32.

- 48 Para una reseña general del proceso del que surgieron las disposiciones referentes a los contratos de volumen y del correspondiente debate en el Grupo de Trabajo de la CNUDMI, véase el informe final del Grupo de Trabajo, A/CN.9/645, párrs. 235 a 253. Las propuestas presentadas por las delegaciones durante las deliberaciones del Grupo de Trabajo de la CNUDMI en relación con los contratos de volumen figuran en los documentos A/CN.9/WG.III/WP.34 y 42 (Estados Unidos) y A/CN.9/WG.III/WP.88 (Australia y Francia). Las comunicaciones de los gobiernos a la Comisión de la CNUDMI en Relevant submissions by Governments to the UNCITRAL Commission at which the text was finalized pueden consultarse en el sitio web de la CNUDMI (entre los documentos del 41º período de sesiones de la Comisión). Conviene señalar que diversas delegaciones, entre ellas las de Australia, Nueva Zelanda y China, expresaron especial inquietud en relación con el tratamiento de los contratos de volumen, a pesar de lo cual no se introdujeron modificaciones en el texto final que aprobó la Comisión.
- 49 Art. 80, párr. 2.
- 50 Art. 80, párr. 4.
- 51 Conviene reiterar que las obligaciones de información y la responsabilidad potencial por su incumplimiento pueden adquirir mayor importancia en el futuro como consecuencia de la adopción de normas internacionales e internacionales tendentes a mejorar la seguridad del transporte marítimo y de la cadena de suministro. Véase nota 37, *supra*.
- 52 Véase el informe del Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la labor realizada en su período de sesiones final, en enero de 2008, A/CN.9/645, párr. 36.
- 53 Aunque toda condición que se aparte del régimen del Convenio debe constar de manera visible en el contrato de volumen, se permite la incorporación por remisión de condiciones contractuales (estandarizadas); véase art. 80, párrs. 2 y 3.
- 54 Art. 80, párr. 2 b).
- 55 Art. 80, párr. 2 c).
- 56 Art. 80, párr. 5.
- 57 Conviene observar que cuando se elaboró el presente informe la ratificación del Convenio sólo había sido apoyada por representantes de los portadores, como la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA), la Cámara Naviera Internacional y el Consejo Mundial de Navieros, mientras que el Consejo de Cargadores Marítimos de Europa (CME), la Asociación Europea de Logística, Transporte y Aduanas (CLECAT) y la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga (FIATA) habían manifestado una resuelta oposición. Los documentos de posición de esos y otros representantes de las empresas del sector pueden consultarse en el sitio web de la CNUDMI, en <http://www.uncitral.org>.
- 58 Véase también la nota 13, *supra*.
- 59 Véanse la nota 17, *supra*, y el texto correspondiente.
- 60 El Convenio de 1988 entró en vigor el 1º de marzo de 1992. A 2 de octubre de 2009 eran parte en él 154 países, que representaban el 93,45% del tonelaje mundial. El texto del Convenio puede consultarse en <http://www.admiraltylawguide.com>, y en el sitio web de la OMI, <http://www.imo.org>, figura información actualizada sobre las ratificaciones.
- 61 Véase una descripción de las modificaciones del Convenio de 1988 introducidas en su Protocolo, aprobado en 2005 bajo los auspicios de la OMI, en *El transporte marítimo en 2006*. A 2 de octubre de 2009 todavía no había entrado en vigor la enmienda de 2005 del Convenio, pues sólo se habían adherido nueve Estados contratantes, que representaban el 6,01% del tonelaje mundial.
- 62 Los informes se publican en la serie MSC.4/Circ y sus textos están disponibles en <http://docs.imo.org>.
- 63 <http://www.icc-ccs.org>.
- 64 La OMI, en su "Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques", establece una distinción entre "piratería" y "robo a mano armada", en que los delitos de piratería se limitan a los actos ilegales definidos en el artículo 101 de la Convención de 1982 de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El Código de prácticas fue aprobado en noviembre de 2001 durante el 22º período de sesiones de la Asamblea de la OMI, en la resolución A/922 (22). Véase el texto del Código en MSC 74/24/Add.1, Informe del Comité de Seguridad Marítima sobre su 74º período de sesiones, anexos 1 a 22, anexo 18, artículo 2.2; o MSC/Circ.984; disponible en <http://www.docs.imo.org>. La Oficina Marítima Internacional define "piratería y robo a mano armada" como "todo acto de abordaje o intento de acceder a una embarcación con el aparente intento de cometer un robo u otro crimen con el intento aparente o la capacidad real de usar la fuerza en la consecución de ese acto". Esa definición actualizada abarca tanto los ataques efectivamente perpetrados o intentados contra buques atracados, fondeados o en alta mar (<http://www.icc-ccs.org>).
- 65 ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Informe anual de 2008.
- 66 Véase el *Informe del Comité de Seguridad Marítima sobre su 85º período de sesiones*, MSC 85/26, pág. 100.
- 67 MSC.1/Circ.622/Rev.1; MSC.1/Circ.623/Rev.3; y resolución A.922(22).
- 68 MSC 86/18/1.

- 69 Para más información sobre los debates celebrados y sobre las modificaciones y actualizaciones concretas introducidas en las orientaciones, véase el *Informe del Comité de Seguridad Marítima sobre su 86º período de sesiones*, MSC 86/26.
- 70 MSC.1/Circ.1333 (antes MSC.1/Circ.622/Rev.1).
- 71 MSC.1/Circ.1334 (antes MSC.1/Circ.623/Rev.3).
- 72 MSC.1/Circ.1302.
- 73 Resolución A.922(22).
- 74 Resolución A.1002(25) sobre "Actos de piratería y robos a mano armada contra los buques frente a la costa de Somalia" (<http://docts.imo.org>).
- 75 ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Primer trimestre de 2009.
- 76 Véase, por ejemplo, información sobre la labor de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y la Comisión de las Naciones Unidas de Prevención del Delito y Justicia Penal (<http://www.unodc.org>). Véase también "Piracy must be defeated in courts, ports and banks, not just at sea", editorial de Antonio María Costa, Director Ejecutivo de la UNODC, *Lloyd's List*, 5 de febrero de 2009.
- 77 Los textos de las resoluciones pueden encontrarse en el sitio web del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, <http://www.un.org/docs/sc>.
- 78 Véase S/RES/1846/2008, aprobada el 2 de diciembre de 2008, párr. 9 a).
- 79 Véase el texto de las declaraciones por las que se establecen los grupos en <http://www.marad.dot.gov>. Participaron en la reunión representantes de Alemania, la Arabia Saudita, Australia, China, Dinamarca, Djibouti, Egipto, los Emiratos Árabes Unidos, España, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, Francia, Grecia, la India, Italia, el Japón, Kenya, Omán, los Países Bajos, el Reino Unido, la República de Corea, Somalia (Gobierno Federal de Transición), Turquía y el Yemen, así como la Unión Africana, la Unión Europea, la Organización del Tratado del Atlántico Norte, la Secretaría de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional. Se sumaron también al Grupo de Contacto Bélgica, Djibouti, Noruega, Portugal, Suecia y la Liga Árabe. Véase asimismo el comunicado de prensa de la UNODC de 20 de enero de 2009 sobre la lucha contra los piratas somalíes.
- 80 Circular de la OMI N° 2933, de 23 de diciembre de 2008. Según el documento de la OMI LEG 96/7/Corr.1, a 23 de septiembre de 2009 se habían recibido respuestas de Alemania, la Argentina, Australia, Azerbaiyán, las Bahamas, Bélgica, el Brasil, Chile, Colombia, Dinamarca, el Ecuador, España, los Estados Unidos, Estonia, la Federación de Rusia, Filipinas, Grecia, Guatemala, Italia, Jamaica, el Japón, Marruecos, México, Nueva Zelanda, el Perú, la República de Corea, la República Islámica del Irán, Sri Lanka, Tailandia y el Uruguay. También Hong Kong (China) presentó los textos de sus leyes pertinentes. Se observó que algunas de las respuestas a la circular no contenían los textos de las leyes correspondientes, sino un resumen de los mismos.
- 81 Para más información, véase <http://www.mschoa.org>.
- 82 Véase ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Primer trimestre de 2009, pág. 31. Véase también New "hunters" stalk pirates, *Fairplay*, 15 de enero de 2009.
- 83 En su resolución 1846 (2008), de 2 de diciembre de 2008, el Consejo de Seguridad acogió con agrado las iniciativas del Canadá, Dinamarca, España, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, Francia, la India, los Países Bajos y el Reino Unido para luchar contra la piratería frente a las costas de Somalia, de conformidad con las resoluciones anteriores al respecto del Consejo de Seguridad.
- 84 ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Primer trimestre de 2009, pág. 31.
- 85 Véase <http://www.wcoomd.org>.
- 86 Marco Normativo SAFE para asegurar y facilitar el comercio mundial, rev. junio de 2007, pág. 6, nota 1.
- 87 Véase Marco SAFE, rev. junio de 2007, subsección 5.2, pág. 37.
- 88 Los Estados miembros de la CEAP son Australia, Brunei Darussalam, el Canadá, Chile, China, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, Filipinas, Hong Kong (China), Indonesia, el Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Papua Nueva Guinea, el Perú, la República de Corea, Singapur, Tailandia y Viet Nam.
- 89 Por ejemplo, Australia, Canadá, China, Estados Unidos, Japón, Nueva Zelanda y Singapur.
- 90 Entre los Estados miembros de la Unión Europea los que cuentan con programas de certificación más avanzados son Alemania, los Países Bajos, el Reino Unido y Suecia.
- 91 Argentina, Canadá, China, Estados Unidos, Japón, Jordania, Noruega, Nueva Zelanda, República de Corea y Singapur. También se iniciará en breve un programa de OEA.
- 92 Australia, Botswana, Chile, México, Serbia y ex República Yugoslava de Macedonia.

- <sup>93</sup> El primer acuerdo bilateral de reconocimiento mutuo en relación de los programas de OEA fue el Acuerdo de reconocimiento mutuo entre los Estados Unidos y Nueva Zelandia, anunciado en junio de 2007 (véase el comunicado de prensa de 29 de junio de 2007 sobre el establecimiento por los Estados Unidos y Nueva Zelandia de disposiciones conjuntas de seguridad comercial, disponible en <http://www.cbp.gov>). En junio de 2008 los Estados Unidos firmaron un acuerdo con el Canadá para el reconocimiento mutuo del programa de asociación comercial y aduanera antiterrorista (Customs-Trade Partnership Against Terrorism, C-TPAT) y del programa Partners in Protection (PIP). El PIP es comparable al C-TPAT y al programa de OEA de la Unión Europea; véase el sitio web del Organismo de Servicios Fronterizos del Canadá, <http://cbsa-asfc.gc.ca>. Los demás acuerdos de reconocimiento mutuo son los acuerdos Estados Unidos-Jordania, Japón-Nueva Zelandia, Estados Unidos-Japón, UE-Suiza y UE-Noruega.
- <sup>94</sup> Andorra y San Marino.
- <sup>95</sup> Véase el discurso del Secretario General de la OMA ante el Foro Internacional de Transporte de 2009, taller de la IRU, Leipzig, 27 de mayo de 2009, disponible en <http://www.wcoomd.org>.
- <sup>96</sup> Prospecto del Programa Columbus de la OMA – Enhancing the global dialogue on capacity-building. Véase también el compendio para el fomento de la capacidad, instrumento de aplicación de la fase 2 del Programa Columbus, disponible en <http://www.wcoomd.org>.
- <sup>97</sup> Esos países son Azerbaiyán, el Brasil, Burkina Faso, China, la Federación de Rusia, Egipto, Hong Kong (China), Hungría, la India, el Japón, Kenya, el Líbano, Malasia, la República Dominicana, Sudáfrica y Zimbabue. Véase <http://www.wcoomd.org>.
- <sup>98</sup> Para más información, véase WCO News, N° 58, febrero de 2009, <http://www.wcoomd.org>.
- <sup>99</sup> El texto del informe puede consultarse en el sitio web de la OMA, <http://www.wcoomd.org>.
- <sup>100</sup> Para más información, véase el informe "Customs in the twenty-first century: Enhancing growth and development through trade facilitation and border security", disponible en <http://www.wcoomd.org>.
- <sup>101</sup> *Ibid.*
- <sup>102</sup> Reglamento N° 1875/2006, *Diario Oficial*, L 360, 19 de diciembre de 2006, pág. 64.
- <sup>103</sup> La Comisión Europea ha preparado diversos documentos de orientación e instrumentos de trabajo, entre ellos unas orientaciones detalladas sobre los OEA que se publicaron en junio de 2007, un marco común para la evaluación del riesgo de los operadores económicos, denominado COMPACT, que se publicó en junio de 2006, un manual de autoevaluación para OEA, y un manual de aprendizaje por medios electrónicos para OEA. Las Orientaciones sobre los OEA (TAXUD/2006/1450) y el modelo COMPACT (TAXUD/2006/1452) están disponibles en <http://ec.europa.eu>.
- <sup>104</sup> Véase el párrafo 12 del artículo 1 del Reglamento (CEE) N° 2454/93, modificado por el artículo 1 del Reglamento (CE) N° 1875/2006.
- <sup>105</sup> Véanse las Orientaciones sobre los OEA (TAXUD/2006/1450), págs. 8 y 9.
- <sup>106</sup> Véase información actualizada en [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/dds/cgi-bin/aeoquery?Lang=EN](http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/cgi-bin/aeoquery?Lang=EN).
- <sup>107</sup> Información facilitada por la secretaria de la UE, Dirección General de Fiscalidad y Unión Aduanera.
- <sup>108</sup> *Diario Oficial*, L 98/3, 17 de abril de 2009 (<http://eur-lex.europa.eu>).
- <sup>109</sup> Para más información, véase <http://ec.europa.eu>.
- <sup>110</sup> Véanse las Orientaciones sobre el sistema EORI, TAXUD/2008/1633 rev.1.9, publicadas el 14 de mayo de 2009. Para información sobre las autoridades de los Estados miembros encargadas de la asignación de los números del sistema EORI, véase el sitio web de la Comisión Europea (<http://www://ec.europa.eu>). Además, en ese sitio web se ofrecerá en breve un instrumento de aprendizaje electrónico sobre el sistema EORI.
- <sup>111</sup> En particular, Andorra, China, Japón y San Marino. También está previsto el inicio de negociaciones con el Canadá. Para más información, véase el sitio web de la Comisión Europea (<http://ec.europa.eu>). Véase también *El transporte marítimo en 2008*.
- <sup>112</sup> Véase el documento de debate de la CCI "ICC recommendations on mutual recognition of US-EU trade partner programmes for border security", cuarta revisión, 23 de enero de 2009, disponible en <http://www.iccwbo.org>.
- <sup>113</sup> Comunicado de prensa de 27 de marzo de 2008. Para más información, véase el sitio web del Servicio de Aduanas y Protección de Fronteras de los Estados Unidos, <http://www.cbp.gov>.
- <sup>114</sup> Comisión Europea, comunicado de prensa de la Dirección General de Fiscalidad y Unión Aduanera, "United States Customs and Border Protection and European Commission adopt the joint roadmap towards mutual recognition trade partnership programmes", 27 de marzo de 2008.
- <sup>115</sup> Abridged external partner version of the United States–European Union Joint Customs Cooperation Committee roadmap towards mutual recognition of trade partnership programmes. El texto puede consultarse en el sitio web del Servicio de Aduanas y Protección de Fronteras de los Estados Unidos, <http://www.cbp.gov>.

- 116 Documento de debate de la CCI "ICC recommendations on mutual recognition of US-EU trade partner programmes for border security", cuarta revisión, 23 de enero de 2009, disponible en <http://www.iccwbo.org>.
- 117 OMA, Directrices sobre los OEA, sección F a).
- 118 Para más información sobre la norma de las 24 horas de los Estados Unidos, véase <http://www.cbp.gov>. Véase también el informe de la UNCTAD titulado "Container security: Major initiatives and related international developments" (UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1), disponible en <http://www.unctad.org/ttl/legal>.
- 119 Reglamento (CE) N° 273/2009 de la Comisión, de 2 de abril de 2009, que fija determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) N° 2913/92 del Consejo por el que se aprueba el código aduanero comunitario, que constituyen excepciones al reglamento (CEE) N° 2454/93 de la Comisión, *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 91/14, <http://eur-lex.europa.eu>.
- 120 En ese contexto, véase, por ejemplo, el informe de la UNCTAD titulado "Maritime security: ISPS implementation, costs and related financing" (UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1), en el que se recogen los resultados de una encuesta realizada por la secretaría, que demuestran que los costos de aplicación del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) eran proporcionalmente mayores para los puertos de menor tamaño.
- 121 Véase el texto de la norma en <http://edocket.access.gpo.gov/2008/pdf/E8-27048.pdf>, donde figuran también las primeras observaciones de las partes interesadas.
- 122 Para más información, véase también el documento sobre las preguntas más frecuentes, cuya última actualización está disponible en <http://www.cbp.gov>.
- 123 Véase "China "amnesty" on 24-hour electronic manifest rule", *Lloyd's List*, 7 de enero de 2009.
- 124 Para más información, véase *El transporte marítimo en 2008*.
- 125 Véase el Informe del Comité de Seguridad Marítima sobre su 85° período de sesiones, MSC 85/26, 18 de diciembre de 2008, disponible en <http://docs.imo.org>.
- 126 El Grupo Especial de Trabajo sobre Seguridad Marítima volvió a constituirse en el 83° período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima. Véase *El transporte marítimo en 2008*.
- 127 Para más información sobre el LRIT y las decisiones pertinentes adoptadas en períodos de sesiones anteriores del Comité de Seguridad marítima, véase *El transporte marítimo en 2008*.
- 128 Según un comunicado de prensa de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (<http://www.emsa.europa.eu>), el Centro de Datos LRIT de la UE entró en funcionamiento el 1° de junio de 2009, tras ser ensayado con éxito. Los países/territorios participantes son Alemania, las Antillas Neerlandesas, Aruba, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Grecia, Groenlandia, Finlandia, Francia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, los Países Bajos, Polonia, Portugal, el Reino Unido, la República Checa, Rumania y Suecia.
- 129 Véase el *Informe del Comité de Seguridad Marítima sobre su 85° período de sesiones*, MSC 85/26, 18 de diciembre de 2008, disponible en <http://docs.imo.org>.
- 130 La IMSO, que se estableció para prestar servicios relacionados con el sistema mundial de socorro y seguridad marítimos de la OMI, ha desempeñado un papel rector en el desarrollo del sistema LRIT y se ha convertido oficialmente en su organismo de coordinación. En el 84° período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se pidió a la IMSO, como coordinador del sistema LRIT, que autorice, en nombre del Comité y con sujeción a la aprobación, aceptación o apoyo de la medida por el Comité, la integración en el sistema LRIT, con carácter provisional, de los centros de datos que han concluido satisfactoriamente los ensayos". Véase el *Informe del Comité de Seguridad Marítima sobre su 85° período de sesiones*, MSC 85/26.
- 131 Véanse las instrucciones detalladas impartidas en el *Informe del Comité de Seguridad Marítima sobre su 85° período de sesiones*, MSC 85/26, pág. 62.
- 132 MSC.1/Circ.1307.
- 133 MSC.1/Circ.1308.
- 134 MSC.1/Circ.1309. Para más información sobre los debates celebrados, véase el *Informe del Comité de Seguridad Marítima sobre su 86° período de sesiones*, MSC 86/26, 18 de diciembre de 2008, págs. 38 a 55.
- 135 Para más información, véase el sitio web de la ISO, [http://www.iso.org/iso/developing\\_countries](http://www.iso.org/iso/developing_countries).
- 136 Para más información, véase "Informe sobre la labor realizada por el proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar en su novena reunión" A/63/174, 28 de julio de 2008 (<http://ods.un.org>).
- 137 Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 sobre la cuestión (MARPOL).

- 138 En la conferencia se aprobaron asimismo seis resoluciones, entre ellas resoluciones sobre la labor futura en relación con el Convenio, sobre la aplicación del Convenio y sobre la explotación y vigilancia de las mejores prácticas para el cumplimiento de los requisitos del Convenio.
- 139 Véase la resolución 4 aprobada por la Conferencia.
- 140 Artículo 17 del Convenio.
- 141 Incremento del riesgo de muerte prematura por enfermedades pulmonares y agravamiento de afecciones respiratorias.
- 142 *Informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 57º período de sesiones*, MEPC 57/21, 7 de abril de 2008. Véase también el sitio web del Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, [http://unfccc.int/methods\\_and\\_science/emissions\\_from\\_intl\\_transport/items/1057.php](http://unfccc.int/methods_and_science/emissions_from_intl_transport/items/1057.php).
- 143 Véase información actualizada sobre las ratificaciones en <http://www.imo.org>.
- 144 Véase el texto de las resoluciones en MEPC 58/23/Add.1. El contenido de las enmiendas aprobadas anteriormente sobre las emisiones de SO<sub>x</sub> y NO<sub>x</sub> y de partículas figura en *El transporte marítimo en 2008*.
- 145 Véase el *Informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 58º período de sesiones*, MEPC 58/23 (<http://docs.imo.org>).
- 146 A ese respecto, véanse los documentos MEPC 58/4/2 y MEPC 58/4/4.
- 147 MEPC 59/INF.10.
- 148 MEPC 59/4/7.
- 149 Véase el *Informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 59º período de sesiones*, MEPC 59/24.
- 150 *Ibid.*, anexos 17 a 20.
- 151 *Ibid.*, págs. 44 a 50.
- 152 *Ibid.*, anexo 16.
- 153 MEPC 59/24, párr. 4107.
- 154 MEPC 59/4/40, que complementa la información contenida en los documentos MEPC 59/4 y MEPC 59/INF.29 sobre el proceso en marcha en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.
- 155 Para más información sobre los proyectos de texto de negociación y otras comunicaciones pertinentes de las partes, véanse los anexos 1, 2 y 3 del documento MEPC 59/4/40.
- 156 Véase el documento del Consejo de la OMI C.102/D, de 9 de julio de 2009, Resumen de las decisiones. El texto del proyecto de protocolo figura en el Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 95º período de sesiones, LEG 95/10, anexo 3.
- 157 Según la información facilitada en el sitio web de la OMI, a 2 de octubre de 2009 se habían adherido al Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques 18 Estados, que representaban el 15,36% del tonelaje mundial.
- 158 Véase el Informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 59º período de sesiones, MEPC 59/24, pág. 18.
- 159 La información actualizada y autorizada sobre el estado de los convenios internacionales puede obtenerse de sus respectivos depositarios. En el caso de los convenios de las Naciones Unidas, véase el sitio web de las Naciones Unidas, <http://www.un.org/law>. En él se facilitan también enlaces con diversos sitios de otras organizaciones, como la OMI (<http://www.imo.org>), la OIT (<http://www.ilo.org>) y la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (<http://www.uncitral.org>), que contienen información sobre los convenios aprobados bajo los auspicios de cada una de ellas. Desde el período abarcado por el anterior informe, cuatro Estados, a saber, Alemania, Bulgaria, Dinamarca y el Reino Unido, han presentado notificaciones de denuncia de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, de 1974.



## Capítulo 7

# EXAMEN DE LO ACONTECIDO EN LAS REGIONES: ÁFRICA

*Todos los años, en el transporte marítimo se examinan más detalladamente las novedades ocurridas en el sector del transporte en una región determinada. En la edición de 2008 se centró la atención en América Latina y el Caribe. En la de 2009 se ha escogido África, puesto que la UNCTAD no había informado sobre esa región desde 2006. A pesar de la crisis financiera mundial, la región africana siguió registrando en 2008 un fuerte crecimiento (5,1%), especialmente en los países ricos en recursos. La participación de África en el comercio mundial siguió siendo muy reducida, de sólo un 2,7%. Las empresas mundiales de explotación portuaria han tratado de extender sus operaciones a lo largo de las principales rutas internacionales de transporte marítimo que pasan por África, pero en algunos países ese proceso se ha visto entorpecido por limitaciones físicas, jurídicas, sociales y económicas. Entre los problemas más frecuentes destacan el elevado número de documentos necesarios para el paso de las fronteras, las deficientes conexiones con el interior, las cuestiones de seguridad, los costos de transacción excesivos y los retrasos. Esos problemas tienen consecuencias graves en el caso de los países sin litoral, cuya dependencia de los países de tránsito complica los procesos de exportación y de importación, y en los que se estima que el costo de las importaciones es de tres a cinco veces superior al promedio mundial. En los últimos años se ha tomado creciente conciencia de la necesidad de mejorar el funcionamiento de los puertos y la conectividad interior de la región. Sin embargo, la crisis financiera mundial puede afectar a las nuevas inversiones planeadas para África.*

### A. ANTECEDENTES ECONÓMICOS

A pesar de la crisis financiera mundial, África registró en 2008 un fuerte crecimiento del PIB, estimado en un 5,1% (frente al 6% de 2007). Ese crecimiento fue impulsado principalmente por la pujante demanda y los precios elevados de los productos básicos, en particular del petróleo, y los países exportadores de petróleo aportaron más de la mitad (53,3%) del PIB total del continente<sup>1</sup>. El aumento de la inversión interna, las cancelaciones de deuda, el aumento de las exportaciones no petroleras y la estabilidad social

y económica contribuyeron también al buen desempeño económico de África.

En 2008 la tasa de crecimiento del PIB de los países exportadores de petróleo fue de 5,9%, mientras que la de los países importadores de petróleo fue algo menor, de 4,4% (véase el gráfico 26). El aumento de los costos de las importaciones energéticas y alimentarias, unido a la disminución de la demanda de exportaciones, redundó en una reducción de los ingresos totales de los países importadores de petróleo. En los últimos tres años esos países no han conseguido llegar a la tasa de crecimiento del 7% que se considera la mínima necesaria para alcanzar los Objetivos de Desarrollo del

---

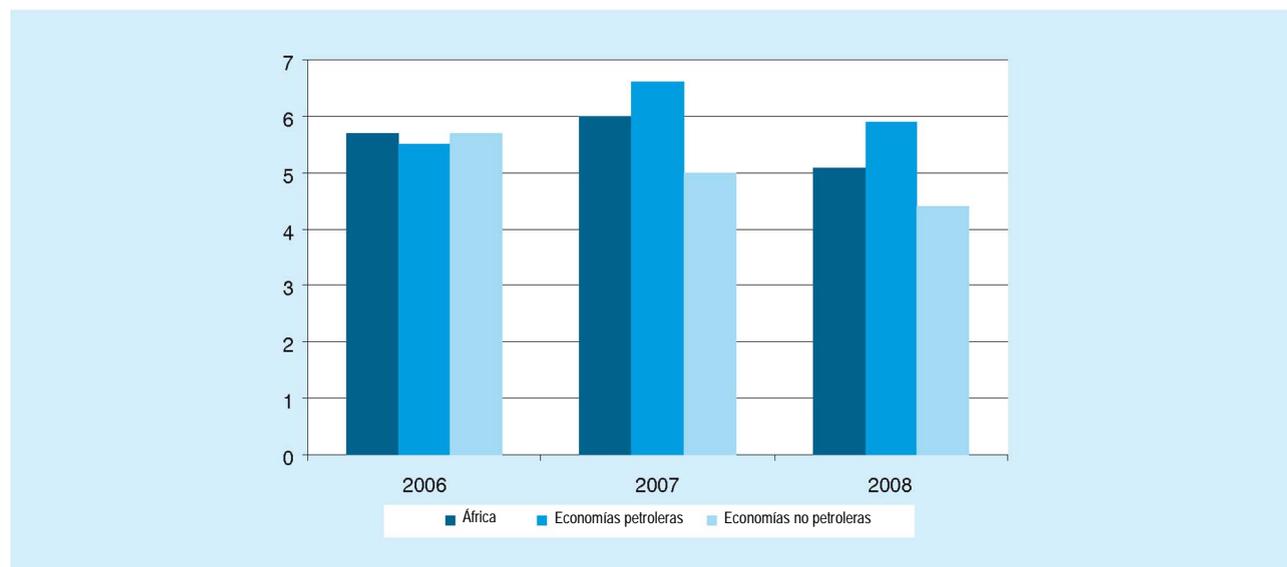
**La tasa general de crecimiento del PIB fue en 2008 menor que en 2007. No obstante, en dos de las cinco subregiones del continente, África Occidental y África Central, las tasas de crecimiento aumentaron de 5,2% y 3,9% en 2007 a 5,4% y 4,9% en 2008, respectivamente. Disminuyeron, en cambio, las tasas de crecimiento del África Septentrional, Oriental y Meridional.**

---

Milenio de las Naciones Unidas<sup>2</sup>.

Gráfico 26

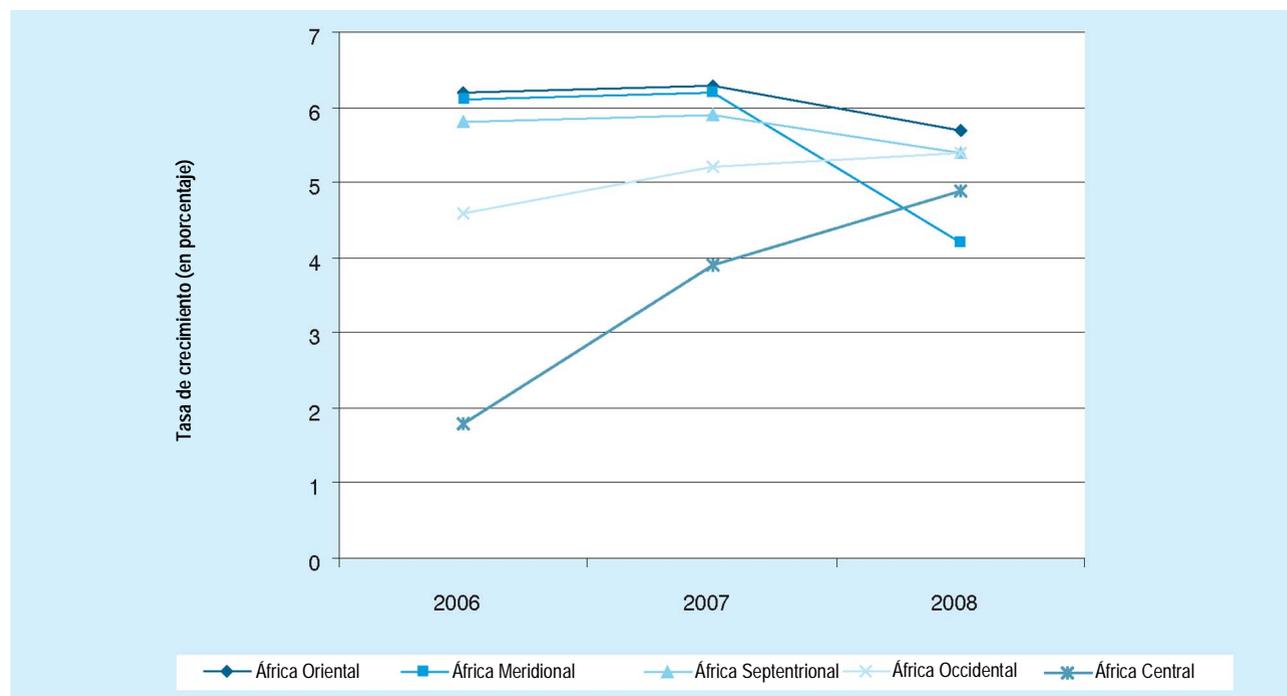
**Crecimiento en África, economías petroleras y no petroleras, 2006 a 2008**  
(En porcentaje)



*Fuente:* Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, Africa Database, Naciones Unidas, Nueva York, noviembre de 2008.

Gráfico 27

**Crecimiento del PIB por subregiones africanas, 2006 a 2008**  
(En porcentaje)



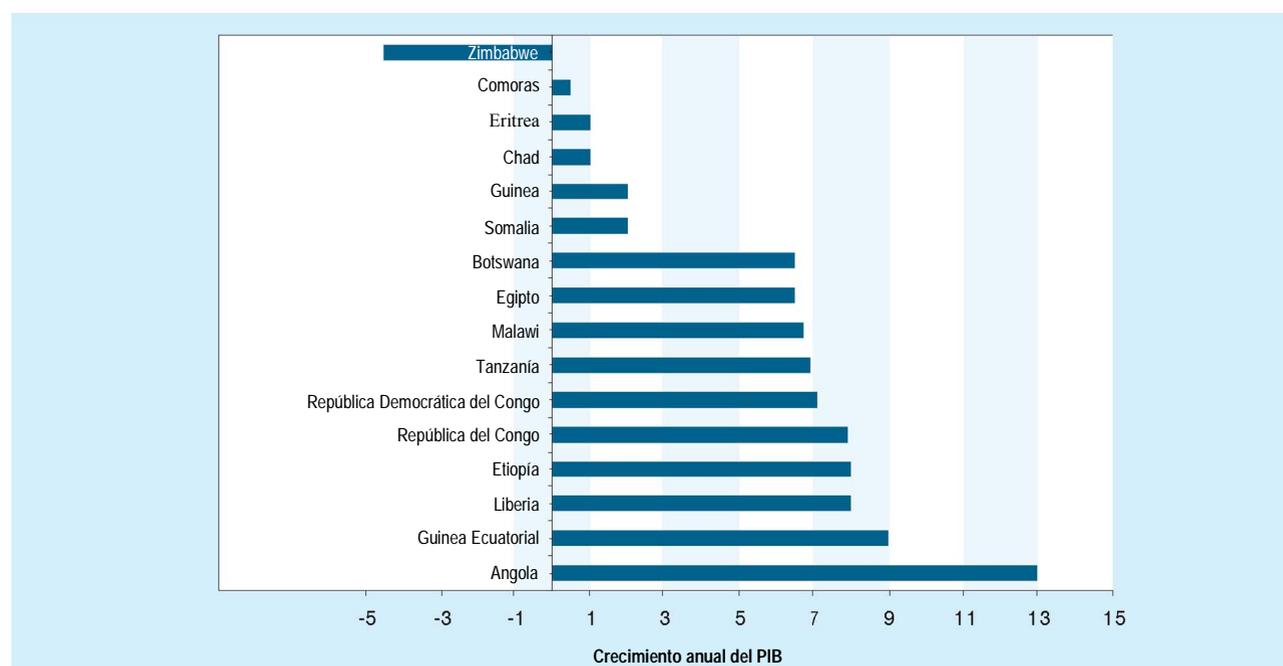
*Fuente:* Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, Africa Database, Naciones Unidas, Nueva York, noviembre de 2008.

La tasa general de crecimiento del PIB fue en 2008 menor que en 2007. No obstante, en dos de las cinco subregiones del continente, África Occidental y África Central, las tasas de crecimiento aumentaron de 5,2% y 3,9% en 2007 a 5,4% y 4,9% en 2008, respectivamente. Disminuyeron, en cambio, las tasas de crecimiento del África Septentrional, Oriental y Meridional. En el gráfico 27 se muestran los resultados económicos de todas las subregiones.

Los países africanos que registraron un crecimiento mayor del PIB (véase el gráfico 28) fueron los países exportadores ricos en recursos. Casi todos los países que registraron mejores resultados económicos, con la excepción de Egipto, tienen economías relativamente poco diversificadas. Las economías con peores resultados fueron el Chad, las Comoras, Eritrea, Somalia y Zimbabwe, que han permanecido más de tres años en la lista de las economías rezagadas. Entre las principales causas de ese retraso se cuentan un entorno poco propicio para la actividad empresarial y la falta de estabilidad política.

Gráfico 28

**Países de África con mejores y peores resultados económicos**  
(Crecimiento anual en porcentaje)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, Africa Database, Naciones Unidas, Nueva York, noviembre de 2008.

En 2007 el valor total del comercio de mercancías en África fue de 782.000 millones de dólares, lo que sitúa en un 2,7% la participación del continente en el comercio mundial. Las exportaciones aumentaron en 2006-2007 en un 15,6%, lo que representa un descenso respecto de la tasa de crecimiento del 20% registrada en el periodo 2002-2005 (gráfico 29)<sup>3</sup>.

Los principales interlocutores comerciales de África son la Unión Europea (que recibe alrededor del 40% de las exportaciones del continente) y América del Norte (25%). Los principales países exportadores de África son Argelia, Nigeria y Sudáfrica. Esos tres

países, cuyas exportaciones totales sumaron 195.500 millones de dólares, representaron en 2007 el 1,9% del comercio mundial de mercancías<sup>4</sup>.

Los principales países importadores de la región son Argelia, Egipto, Marruecos, Nigeria, Sudáfrica y Túnez. Esos países realizaron en 2007 importaciones de mercancías por un valor total de 225.900 millones de dólares y representaron el 2,3% del comercio mundial de mercancías<sup>5</sup>.

La estructura comercial de los países africanos no se ha modificado en los últimos años, y la mayoría de

los países siguen siendo exportadores de productos básicos. Alrededor del 79% de las exportaciones totales de las economías africanas en el período 2003-2006 correspondía a productos primarios, entre los que se incluye el petróleo. El cacao representaba el 90% de las exportaciones de Santo Tomé y Príncipe, el mineral de hierro el 64% de las de Mauritania, y el algodón el 64% de las de Benin, y sólo unos pocos países obtenían de productos manufacturados un porcentaje importante de sus ingresos de exportación. Por consiguiente, el continente africano está muy expuesto a fluctuaciones de la demanda y de los precios en los mercados de productos básicos.

Los pocos países ricos en recursos de combustibles sumaban en 2007 no menos del 61,3% de las exportaciones totales de mercancías del continente, pero la mayoría de los países de África son exportadores de productos básicos distintos del petróleo. El África Subsahariana es la principal región en desarrollo exportadora de combustibles. De 2000 a 2007, las exportaciones de combustibles de África crecieron a razón de un 19% anual. Los principales países exportadores de combustibles son Nigeria (62.500 millones de dólares), Argelia (59.100 millones de dólares) y la Jamahiriya Árabe Libia (44.100 millones de dólares). Desde 1990 esos tres países han incrementado sus exportaciones de combustibles en un 400% como mínimo<sup>6</sup>.

En 2007 las exportaciones de productos manufacturados ascendieron a 79.800 millones de dólares y se dirigieron principalmente a Europa, que fue el destino de alrededor del 50% de esas mercancías, mientras que Asia y América del Norte recibieron el 10% y el 9%, respectivamente. Los productos manufacturados representaron el 18,8% de las exportaciones totales de mercancías del continente y el 68% de sus importaciones. La proporción de productos manufacturados en las exportaciones es menor en África que en las demás regiones del mundo. Las importaciones procedentes de la Unión Europea ascendieron a 108.400 millones de dólares, mientras que las procedentes de los Estados Unidos sumaron 15.400 millones de dólares y las procedentes de China 34.400 millones de dólares. Una tendencia destacable es el aumento de las exportaciones de productos manufacturados de China a África, que entre 2000 y 2007

registraron un aumento del 35%<sup>7</sup>, en la estela del número creciente de acuerdos y asociaciones bilaterales entre países africanos y China.

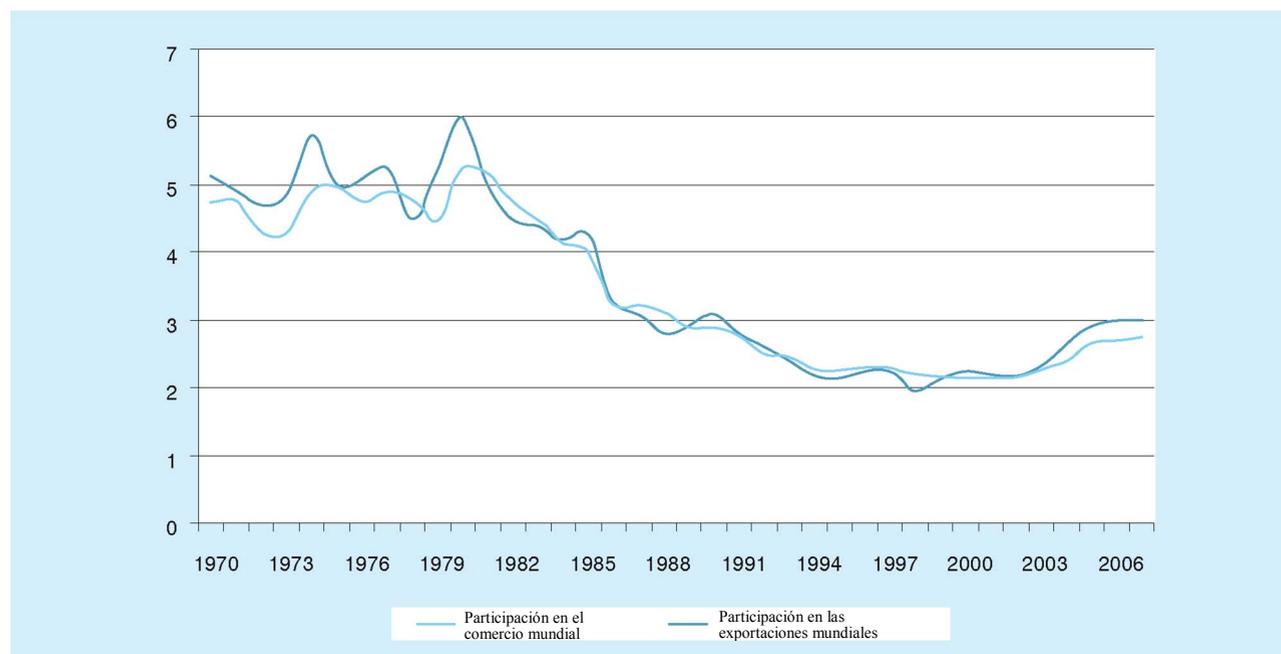
La participación de África en las importaciones mundiales de productos agrícolas era del 14%, lo que convertía al continente en la principal región importadora<sup>8</sup>. La participación en las exportaciones de productos agrícolas era de sólo un 8,1%, y del 10,4% la participación en las exportaciones de productos primarios<sup>9</sup>. El valor total de las exportaciones de productos agrícolas ascendía en 2007 a 34.300 millones de dólares.

Los principales mercados de los productos agrícolas de África eran Europa (16.500 millones de dólares), Asia (5.700 millones de dólares), y el Oriente Medio y América del Norte (1.700 y 1.600 millones de dólares, respectivamente). Los principales exportadores de productos agrícolas, por valor total de sus exportaciones, fueron Sudáfrica (5.600 millones de dólares), Côte d'Ivoire (3.900 millones de dólares) y Marruecos (2.800 millones de dólares). Muchas economías africanas incrementaron considerablemente sus exportaciones agrícolas de 1990 a 2007. Por ejemplo, Kenya, Etiopía y Túnez registraron resultados de exportación particularmente buenos, con tasas de crecimiento de 299%, 297% y 262%, respectivamente, y también el Camerún y Côte d'Ivoire incrementaron sus exportaciones en esos años en un 58% y un 64%, respectivamente<sup>10</sup>.

Los principales países importadores de alimentos eran Nigeria (6.600 millones de dólares), Argelia (5.500 millones de dólares) y Egipto (5.200 millones de dólares), aunque fueron Marruecos, Kenya y Sudáfrica los que registraron entre 1990 y 2007 las mayores tasas de crecimiento, de 464%, 397% y 381%, respectivamente. Esas cifras ilustran la tendencia observada en los dos últimos decenios, de rápido crecimiento de las importaciones de alimentos de los países africanos. Los principales exportadores de alimentos fueron en 2007 Sudáfrica (4.200 millones de dólares), Côte d'Ivoire (3.200 millones de dólares) y Marruecos (2.600 millones de dólares). Incluso una economía pequeña como Malawi exportó alimentos por valor de 584 millones de dólares<sup>11</sup>.

Gráfico 29

**Participación de África en el comercio mundial, 1970 a 2007**  
(En porcentaje)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, basada en Foro Económico Mundial, *Africa Competitiveness Report 2009*.

En 2007 el comercio entre los propios países de África siguió siendo reducido, a pesar de las elevadas tasas de crecimiento del PIB. El comercio intrarregional no desempeña, pues, sino un papel secundario en la economía de África. Por ejemplo, las exportaciones intrarregionales de mercancías representaron en total alrededor del 10% de las exportaciones totales, una proporción más baja que en los demás continentes<sup>12</sup>. En el período comprendido entre 1996 y 2006 las mayores tasas de crecimiento del comercio intrarregional se registraron en el África Occidental (véase el cuadro 43).

**En 2007 el comercio entre los propios países de África siguió siendo reducido, a pesar de las elevadas tasas de crecimiento del PIB. El comercio intrarregional no desempeña, pues, sino un papel secundario en la economía de África.**

Aunque las estimaciones indican que África es más vulnerable a las fluctuaciones de los precios de los productos básicos que a las de los mercados financieros mundiales<sup>13</sup>, es posible que la crisis afecte ulteriormente a la actividad económica y al comercio exterior.

Habida cuenta de la considerable dependencia de los países africanos respecto del comercio exterior, la calidad, la eficiencia y la eficacia en función de los costos del transporte marítimo son factores fundamentales para la competitividad del continente.

De ahí la importancia de examinar las novedades ocurridas en los puertos de mar de África y su desempeño económico.

Cuadro 43

**Proporción del comercio intrarregional en el comercio total de África**  
(En porcentaje)

Subregiones	2006			Promedio 1996 a 2006		
	Proporción de comercio intrarregional	Tasa de crecimiento del comercio intrarregional	Tasa de crecimiento del comercio total del grupo	Proporción de comercio intrarregional	Tasa de crecimiento del comercio intrarregional	Tasa de crecimiento del comercio total del grupo
África	8,33	17,59	21,34	10,57	11,22	12,94
África Oriental	14,33	18,85	20,62	9,11	7,52	6,99
África Central	0,53	23,59	31,74	6,93	6,18	18,24
África Septentrional	2,72	23,04	26,49	9,51	12,26	16,8
África Meridional	..	..	..	..	..	6,59
África Occidental	8,41	8,57	22,44	11,78	14,29	12,82

Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

## B. LOS PUERTOS AFRICANOS: MEJORAS LOGRADAS Y PREVISTAS

Los grandes puertos del mundo se encuentran en su mayor parte cerca de las principales rutas de navegación internacionales que siguen el eje Este-Oeste. En África la principal ruta atraviesa el mar Rojo, el canal de Suez, el Mediterráneo y el estrecho de Gibraltar (véase el gráfico 30). Los buques que siguen esa ruta transportan mercancías principalmente entre Asia y Europa, aunque en los últimos años también ha venido aumentando el comercio intrarregional.

Las empresas mundiales dedicadas a la explotación de puertos o terminales han procurado expandir sus actividades a lo largo de las principales rutas internacionales de navegación marítima. Sin embargo, no operan actualmente en Somalia, Eritrea, el Sudán, la Jamahiriya Árabe Libia ni Túnez, por razones que abarcan desde limitaciones físicas locales (por ejemplo, calado de los puertos, instalaciones o infraestructuras existentes en la costa), hasta dificultades sociales, políticas, jurídicas o económicas. Esa ausencia ha afectado a su vez a las corrientes comerciales, pues son cada vez más los buques que evitan el paso por el canal

de Suez y toman la ruta más larga que dobla el cabo de Buena Esperanza.

A medida que aumenta el volumen del comercio resulta cada vez más importante mejorar las operaciones de manipulación de carga en los puertos de África. Aunque la mayoría de los puertos africanos pueden procesar contenedores, sus operaciones de manipulación de carga seguirán siendo menos eficientes si no se utilizan grúas especiales para contenedores. En algunos puertos africanos, por ejemplo, son frecuentes tasas de manipulación de contenedores de 25 movimientos por hora, mientras que los puertos más desarrollados pueden funcionar al doble o al triple de esa velocidad (véase información más detallada sobre el funcionamiento de los puertos en el capítulo 5)<sup>14</sup>.

**En los últimos años ha aumentado la conciencia de la necesidad de mejorar el funcionamiento de los puertos de algunos países de África.**

**Se plantean importantes desafíos para los países en desarrollo, y en particular para las compañías de línea que prestan servicios a la región subsahariana...**

En los últimos años ha aumentado la conciencia de la necesidad de mejorar el funcionamiento de los puertos de algunos países de África. Nigeria, por ejemplo, adoptó en 2006 el modelo corriente de estructura organizativa en el que el sector público se encarga de la planificación portuaria y el sector privado (mediante concesiones) de las operaciones marítimas y de terminales, o del desarrollo de la infraestructura y el equipo portuarios. Entre las ventajas de esa distribución del trabajo se cuentan mejoras de la eficiencia, reducciones del tiempo de atraque e

incrementos de la productividad portuaria en general<sup>15</sup> (véase cuadro 44, *infra*).

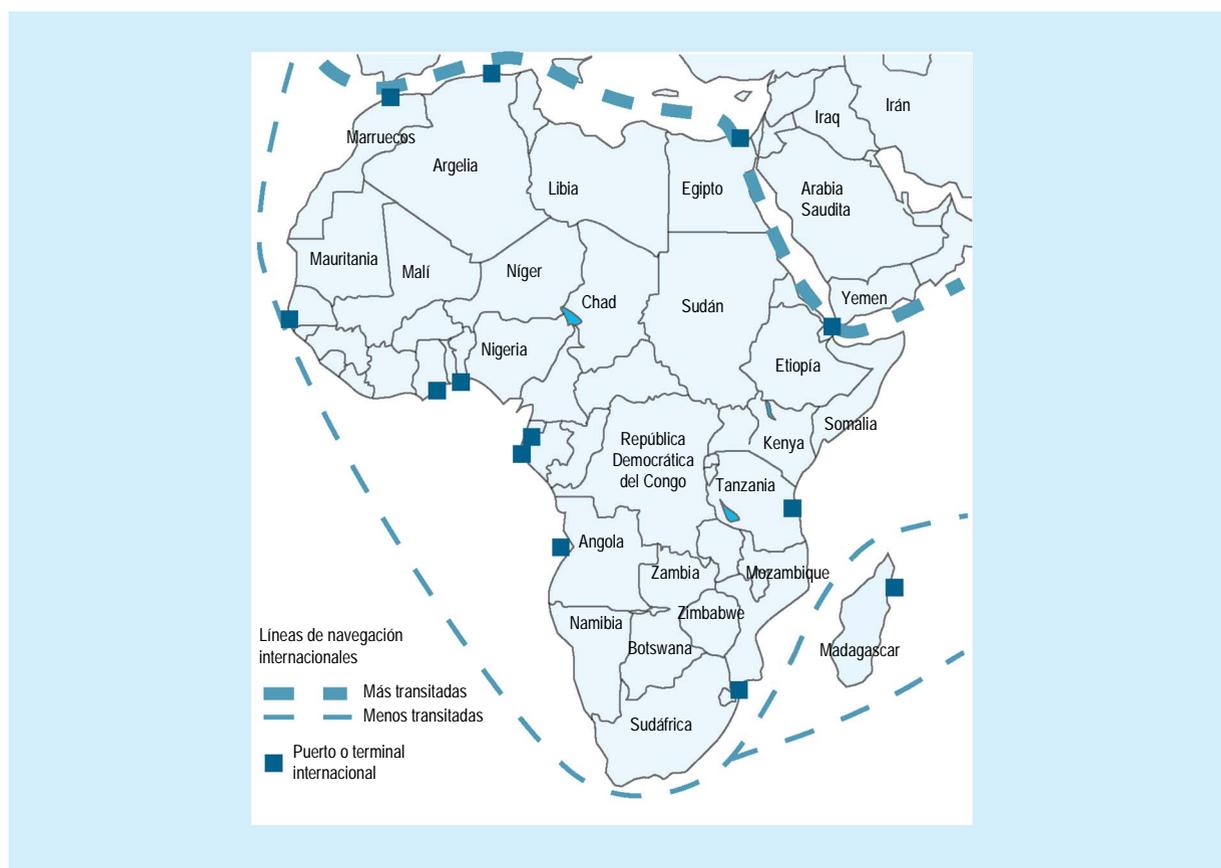
En Ghana también se han adoptado diversas medidas para mejorar la eficiencia de las operaciones portuarias, como la instalación de grúas-pórtico para el traslado de carga del buque a tierra y de grúas-pórtico con ruedas de caucho, la construcción de una terminal de contenedores, y la habilitación de una nueva zona de vaciado de contenedores fuera de los muelles. Para facilitar el proceso de despacho aduanero, el Consejo de Expedidores Marítimos de Ghana introdujo un régimen de inspección en destino, escáneres para el examen de los contenedores, y un sistema de seguimiento por satélite para supervisar el tránsito de mercancías. Además, se han reacondicionado las instalaciones portuarias y se han instalado cámaras para mejorar la seguridad y reducir los robos<sup>16</sup>.

### C. REDES DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y CONECTIVIDAD DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE LÍNEA REGULAR EN ÁFRICA: UN CAMINO DIFÍCIL

El acceso a los mercados mundiales depende en gran medida de la conectividad del transporte marítimo. Se plantean importantes desafíos para los países en desarrollo, y en particular para las compañías de línea que prestan servicios a la región subsahariana, pues se ha de atender a numerosos mercados relativamente pequeños, abastecidos en muchos casos desde puertos en los que no se han realizado las inversiones necesarias para superar los niveles mínimos de eficiencia. Las operaciones se han visto entorpecidas asimismo por trámites burocráticos innecesarios y conexiones interiores deficientes, y en algunos casos también por la inestabilidad política y económica.

Gráfico 30

#### Principales rutas de navegación internacionales, África



Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

Cuadro 44

## Indicadores de resultados

(En días)

País	Tiempo necesario para la importación				Tiempo necesario para la exportación			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
Angola	58	58	58	62	64	64	64	68
Argelia	22	22	23	23	15	15	17	17
Benin	41	41	41	40	34	34	34	32
Botswana	43	43	43	42	33	33	33	31
Burkina Faso	54	54	54	54	45	45	45	45
Burundi	71	71	71	71	47	47	47	47
Camerún	53	33	33	33	39	27	27	27
Chad	102	102	102	102	78	78	78	78
Congo	62	62	62	62	50	50	50	50
Côte d'Ivoire	43	43	43	43	23	23	23	23
Djibouti	..	26	18	16	..	25	22	19
Egipto	29	25	18	15	27	20	15	14
Eritrea	69	69	69	60	69	59	59	50
Etiopía	42	42	42	42	46	46	46	46
Gabón	..	22	22	22	19	19	19	20
Gambia	..	23	23	23	..	23	23	24
Ghana	55	42	29	29	47	21	19	19
Guinea	32	32	32	32	33	33	33	33
Guinea-Bissau	..	24	24	24	..	25	25	25
Kenya	62	37	37	26	45	29	29	29
Lesotho	49	49	49	49	44	44	44	44
Malawi	54	54	54	54	45	45	45	45
Malí	65	65	65	42	44	44	44	38
Marruecos	30	30	19	18	18	18	14	14
Mauritania	40	42	42	42	42	35	35	35
Mozambique	38	38	38	32	27	27	27	26
Namibia	24	24	24	24	29	29	29	29
Níger	64	64	64	64	59	59	59	59
Nigeria	53	46	46	42	41	26	26	25
República Centroafricana	66	66	66	66	57	57	57	57
República Democrática del Congo	62	66	66	66	50	46	46	46
República Unida de Tanzania	51	30	30	31	30	24	24	24
Rwanda	92	95	69	42	63	60	47	42
Senegal	26	26	26	18	20	20	20	14
Sierra Leona	34	34	34	34	31	31	31	29
Sudáfrica	35	35	35	35	30	30	30	30
Sudán	83	83	54	49	56	56	39	35
Swazilandia	..	33	33	33	..	21	21	21
Togo	43	29	29	29	34	24	24	24
Túnez	29	29	22	23	18	18	17	17
Uganda	67	67	37	37	42	42	39	39
Zambia	64	64	64	64	53	53	53	53
Zimbabwe	67	67	67	73	52	52	52	53
Promedio <sup>a</sup>	52	47	44	42	41	37	36	35

Fuente: Banco Mundial, *Doing Business: Trading Across Borders*.<sup>a</sup> Cifras redondeadas.

En general, las tendencias regionales han seguido la pauta mundial, caracterizada por la penetración y el dominio de los mercados por parte de unas pocas empresas navieras internacionales. En efecto, el

comercio de África con Europa y América del Norte está dominado por unas pocas compañías de línea regular, como A.P. Moller-Maersk Group, la Mediterranean Shipping Company (MSC),

Safmarine, Mitsui O.S.K. Lines (MOL), Deutsche Afrika-Linien (DAL) y la Compagnie Maritime d'Affrètement-Compagnie Générale Maritime (CMA-CGM), todas ellas con sede en Europa. En la ruta del Lejano Oriente y el Asia Sudoriental operan, en cambio, muchas compañías, entre ellas algunas de las grandes compañías de Europa y Asia.

Sudáfrica sigue siendo el principal mercado en volumen del comercio contenedorizado, con un tráfico de 3,9 millones de TEU en 2008. Durban, el mayor puerto de la región, con una tasa de crecimiento del 6,6%, registró en 2008 un tráfico de contenedores de 2,6 millones de TEU. Los otros grandes puertos del país, Ciudad del Cabo y Port Elisabeth, registraron tasas de crecimiento muy pequeñas. La mayor parte del volumen de carga destinado a Europa, América del Norte, Asia y el Oriente Medio es transportado por las dos principales compañías navieras, el Grupo A.P. Moller-Maersk y sus filiales, y MSC. Sudáfrica cuenta con seis puertos, que atraen a 30 compañías que prestan servicios de línea regular. La favorece su posición geográfica, que le permite atender no sólo al comercio regional, sino a algunos de los servicios de transporte marítimo entre América del Sur y Asia. Sin embargo, los buques utilizados en esas rutas suelen ser de pequeño tamaño (el mayor buque recibido por un puerto sudafricano, en enero de 2009, tenía una capacidad de 6.742 TEU). Sudáfrica es el país del continente africano con mayor número de conexiones marítimas intrarregionales, en las que compañías internacionales proporcionan servicios directos a otros 29 países de África.

Ha mejorado también la conectividad en otros países del África Meridional, especialmente en Mauricio, que presta servicios de transbordo, y en Namibia, donde con las inversiones realizadas en el puerto de Walvis Bay se prevé atraer carga desde una zona más amplia, que abarca Botswana y Zambia. En cambio, las pequeñas economías insulares de las Comoras y Seychelles han

registrado en los últimos años una disminución de su conectividad.

Los principales puertos del África Occidental (los del Camerún, Côte d'Ivoire, Ghana, Nigeria y el Senegal) han experimentado en los últimos años un pronunciado aumento de su movimiento de mercancías, aunque no se dispone de datos fiables al respecto. Las tasas de crecimiento más elevadas se han registrado en los puertos de los países exportadores de petróleo, como Angola, el Camerún y Nigeria. El mercado del África Occidental acusa

---

**Las operaciones se han visto entorpecidas asimismo por trámites burocráticos innecesarios y conexiones interiores deficientes, y en algunos casos también por la inestabilidad política y económica.**

---

un predominio del Grupo A.P. Moller-Maersk y de CMA-CGM, cuya cuota de mercado es particularmente elevada en los países francófonos. Conviene señalar que la gran demanda de automóviles y otros vehículos ha permitido sobrevivir a las compañías navieras que disponen de buques ro-ro<sup>17</sup>. La conectividad del transporte marítimo ha mejorado en los últimos años en la mayoría de los países del África Occidental, incluso en Côte d'Ivoire tras el retroceso de 2006. En el Senegal, en particular, se ha mejorado considerablemente el acceso a servicios de transporte marítimo desde 2005, año en que compañías adicionales empezaron a introducir nuevos servicios, y entre 2006 y 2007 se dobló el tamaño máximo de los buques, al ganar el operador portuario DP World, que tiene su sede en Dubai, una concesión para explotar la terminal de contenedores existente y construir nuevas instalaciones en Dakar.

---

**En lo que respecta a los componentes del Índice de conectividad, el número total de buques por país, la capacidad de carga en TEU y el promedio del tamaño máximo de los buques han aumentado desde 2004, tanto a nivel mundial como en África.**

---

El menor volumen de carga del África Subsahariana se registra en el África Oriental, región a la que prestan servicios principalmente los dos grandes puertos de Mombasa y Dar-es-Salaam. Como consecuencia del reducido volumen de comercio que tiene su origen o destino en el África Oriental (en 2007 el tráfico de contenedores por Mombasa y Dar-es-Salaam fue de 800.000 TEU), no hay ninguna compañía de línea regular que preste servicios sólo a esta región. Los puertos de Djibouti, Kenya y República Unida de Tanzania registraron importantes mejoras de la conectividad entre 2006 y 2007, mientras que el

Sudán ha sufrido un lento pero constante retroceso en los últimos cinco años, a pesar de su proximidad a la ruta del canal de Suez.

En cuanto a Egipto, en enero de 2009 había 47 compañías navieras internacionales que proporcionaban servicios regulares a sus puertos de contenedores, y esas compañías utilizaban en total 405 buques, con una capacidad máxima de 9.580 TEU. Egipto se ve favorecido por su posición geográfica y por la existencia del canal de Suez, que forma parte de la ruta de transporte marítimo más concurrida del mundo, que conecta Europa con Asia. De ahí que inversores del sector privado hayan promovido la construcción de varias terminales que en la actualidad ya están prestando servicios a compañías de transporte marítimo que redistribuyen carga hacia otros destinos del Mediterráneo y de África. Los comerciantes egipcios disponen, pues, de conexiones directas con otros 59 países (más que cualquier otro país de África y más del doble del promedio de la región, que se sitúa en 24 conexiones directas). De esas 59 conexiones directas, 9 unen a Egipto con otros países de África, en particular del África Septentrional y del África Oriental.

Los puertos de Marruecos atraen sólo a 18 compañías, pero éstas utilizan buques de hasta 11.000 TEU de capacidad. De ahí que el país, favorecido por su posición geográfica, registrara en 2008 y 2009 un aumento de la conectividad de su comercio marítimo, tras la inauguración en Tánger de nuevas instalaciones especializadas de transbordo. En Tánger se cruzan las principales rutas de transporte marítimo Este-Oeste y Norte-Sur, incluidas las que unen Europa con América del Sur y África Occidental. Esa mejora de la conectividad beneficia en última instancia a los importadores y exportadores marroquíes, que tienen acceso a más destinos mediante servicios directos de transporte marítimo y pueden aprovechar la reducción de los costos de transporte resultante de las economías de escala que entraña la utilización de buques de mayor tamaño.

El Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD sirve para medir el nivel de integración de cada país en las redes mundiales de transporte marítimo de línea regular. Consta de cinco componentes: a) número de buques; b) capacidad de carga de contenedores de esos buques; c) tamaño máximo de los buques; d) número de servicios; y e) número de

compañías<sup>18</sup>. El país del mundo con mayor nivel de conectividad es China (con un índice de 132), seguida por otros países de Asia y algún país de Europa. El índice de conectividad de la mayoría de los países africanos es inferior al promedio mundial. Los países de África con mayor conectividad son Egipto, Marruecos y Sudáfrica (véase, en el cuadro 45, el índice de conectividad de los países africanos en el período 2004 a 2009).

En lo que respecta a los componentes del Índice de conectividad, es interesante observar que el número total de buques por país, la capacidad de carga en TEU y el promedio del tamaño máximo de los buques han aumentado desde 2004, tanto a nivel mundial como en África. En cambio, el número de compañías que ofrecen servicios de línea regular ha disminuido. En Egipto, por ejemplo, el número de compañías internacionales que prestan sus servicios en los puertos del país disminuyó de 61 en 2004 a 47 en 2009 (según los datos más recientes disponibles); en Sudáfrica operan actualmente 30 compañías, frente a 38 en 2004. Esa tendencia a la concentración del transporte de línea podría tener consecuencias preocupantes, especialmente para los países con baja conectividad, en los que una ulterior disminución del número de proveedores de servicios daría lugar a estructuras de mercado oligopólicas o monopolísticas. Eritrea, Seychelles y Somalia, por ejemplo, sólo tienen acceso a una compañía internacional de transporte de línea, Liberia a dos, y Cabo Verde y Sierra Leona a tres.

Las conexiones intrarregionales africanas de transporte marítimo de línea están determinadas en gran medida por las rutas de transporte marítimo que comunican a los países de África con Europa y Asia, y en menor medida con las Américas. Los puertos del África Occidental están bien conectados con los países de Europa, pero no con los países del África Oriental y Septentrional; por ejemplo, no existen servicios directos de transporte marítimo entre Côte d'Ivoire y Kenya ni entre Côte d'Ivoire y Argelia, mientras que son 15 las compañías navieras que ofrecen servicios regulares entre Côte d'Ivoire y Ghana. Análogamente, hay 12 compañías que proporcionan servicios directos entre Mombasa, en Kenya, y Dar-es-Salaam, en la República Unida de Tanzania, pero ninguno de esos dos puertos cuenta con conexiones directas con la costa occidental o septentrional de África. Por consiguiente, el comercio marítimo entre países de África situados en la misma ruta Norte-Sur se apoya en servicios de transporte relativamente frecuentes, mientras que el

comercio marítimo entre las costas opuestas del continente depende de servicios de transbordo, en general a través de Europa o de Sudáfrica.

Por lo general, toda operación de transbordo en un puerto de un tercer país supone costos más elevados y plazos de entrega más largos que los servicios directos de puerto a puerto. Está mejorando el funcionamiento de los centros de transbordo de África, como los existentes en Djibouti, Egipto, Marruecos, el Senegal y Sudáfrica, que, además de beneficiar a los importadores y exportadores de sus respectivos países, contribuyen al fomento del comercio intrarregional Sur-Sur, especialmente en las rutas en las que el volumen de comercio no es suficiente para justificar comercialmente un servicio de transporte directo. No obstante, conviene recordar que aun los servicios de transporte más eficientes precisan de servicios de apoyo y procedimientos administrativos adecuados. Por consiguiente, la facilitación del comercio es otro factor importante para la competitividad de cada uno de los países africanos y del continente en su conjunto. Una breve reseña de la situación indica que la evolución reciente apunta en la dirección correcta, pero que es mucho lo que queda por hacer.

#### D. CUESTIONES DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO EN ÁFRICA

La facilitación del comercio y la disponibilidad de servicios de transporte y de logística eficientes han adquirido creciente importancia en los últimos años como factores determinantes fundamentales del acceso a los mercados. Como resultado de los procesos de producción geográficamente fragmentados y de las técnicas de gestión de existencias en tiempo ajustado, la velocidad, la transparencia y la seguridad se han convertido en elementos esenciales para la integración en las cadenas de valor mundiales.

La facilitación del comercio tiene particular importancia en el contexto del desarrollo de África.

El comercio intrarregional africano adolece de costos de transacción excesivos, inseguridad operacional y demoras en los trámites en frontera<sup>19</sup>. Los países subsaharianos se enfrentan a plazos comparativamente más largos para las importaciones y exportaciones, costos de transporte

---

**... las soluciones de facilitación del comercio son más eficaces cuando se aplican por encima de las fronteras —en el marco de acuerdos multilaterales, regionales o bilaterales— mediante procesos de cooperación y armonización. Los efectos beneficiosos son tanto mayores cuantos más son los países que impulsan reformas tendentes a facilitar el comercio y el transporte.**

---

más elevados, y requisitos más onerosos en materia de presentación de documentos (cuadro 46; gráfico 31). Esos obstáculos al comercio afectan a las corrientes comerciales y contrarrestan las ventajas potenciales de la liberalización del comercio.

De los 118 países sometidos a seguimiento mediante el Índice de facilitación del comercio del Foro Económico Mundial, sólo se encuentran entre los países con resultados medianos dos de los 17 países subsaharianos, a saber, Mauricio (puesto 40) y Sudáfrica (puesto 59) (véase el

cuadro 47).

Esos obstáculos al comercio impiden que se materialicen todas las posibilidades de integración económica regional. Es necesario eliminar los obstáculos operacionales y administrativos al comercio intrarregional para poder aprovechar plenamente las ventajas que ofrece un mercado único, una zona de libre comercio o una unión aduanera. Además, las soluciones de facilitación del comercio son más eficaces cuando se aplican por encima de las fronteras —en el marco de acuerdos multilaterales, regionales o bilaterales— mediante procesos de cooperación y armonización. Los efectos beneficiosos son tanto mayores cuantos más son los países que impulsan reformas tendentes a facilitar el comercio y el transporte. Los costos pueden reducirse promoviendo soluciones regionales basadas en las normas internacionales que resulten más eficientes para armonizar los procedimientos y formalidades. Los países pueden también apoyarse mutuamente en la aplicación de las experiencias compartidas y en la creación de capacidad para el desarrollo de la infraestructura y los servicios necesarios, incluidas aplicaciones de tecnologías de la información.

Cuadro 45

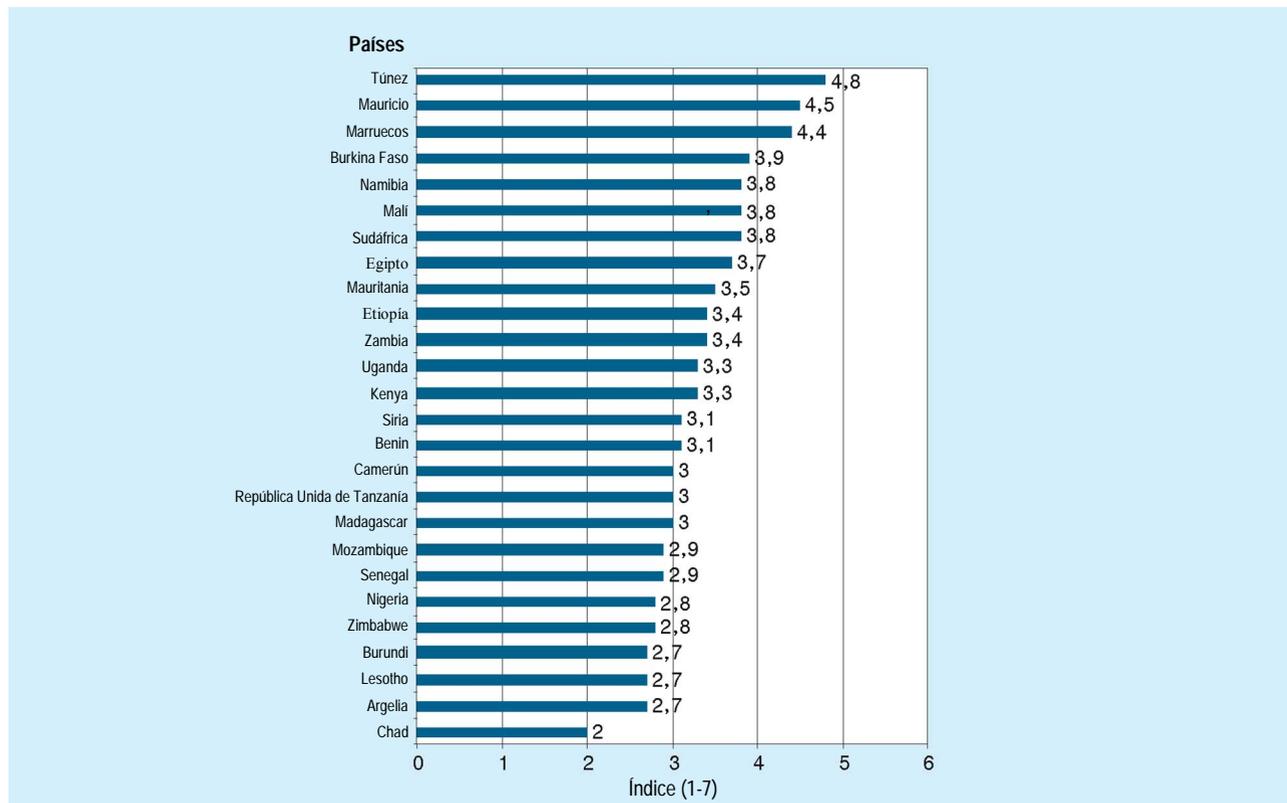
## Indicadores de la conectividad del transporte marítimo de línea de los países de África

	Puesto en la clasificación mundial según el Índice de conectividad		Valores del índice de conectividad						Porcentaje de conexiones directas con otros países africanos <sup>a</sup>
	2004	2009	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Angola	76	75	9,7	10,5	9,5	9,9	10,2	11,3	43
Argelia	74	96	10,0	9,7	8,7	7,9	7,8	8,4	14
Benin	73	70	10,1	10,2	11,0	11,2	12,0	13,5	52
Cabo Verde	153	115	1,9	2,3	2,8	2,5	3,6	5,1	44
Camerún	69	73	10,5	10,6	11,4	11,7	11,0	11,6	50
Comoras	105	117	6,1	5,8	5,4	5,5	5,2	5,0	64
Congo	87	74	8,3	9,1	9,1	9,6	11,8	11,4	43
Côte d'Ivoire	50	53	14,4	14,5	13,0	15,0	16,9	19,4	45
Djibouti	98	58	6,8	7,6	7,4	10,5	10,4	18,0	24
Egipto	16	17	42,9	49,2	50,0	45,4	52,5	52,0	15
Eritrea	138	145	3,4	1,6	2,2	0,0	3,3	3,3	33
Gabón	81	88	8,8	8,8	8,7	8,6	8,9	9,2	48
Gambia	119	103	4,9	6,1	4,8	4,7	5,0	7,5	44
Ghana	58	54	12,5	12,6	13,8	15,0	18,1	19,3	43
Guinea	104	97	6,1	6,9	8,7	8,5	6,4	8,3	54
Guinea-Bissau	152	143	2,1	5,2	5,0	5,1	5,3	3,5	50
Guinea Ecuatorial	127	141	4,0	3,9	3,8	3,4	3,9	3,7	55
Jamahiriya Árabe Libia	114	84	5,3	5,2	4,7	6,6	5,4	9,4	13
Kenya	84	72	8,6	9,0	9,3	10,9	10,9	12,8	32
Liberia	113	112	5,3	6,0	4,5	4,5	4,3	5,5	67
Madagascar	96	91	6,9	6,8	8,3	8,0	7,8	8,6	63
Marruecos	78	23	9,4	8,7	8,5	9,0	29,8	38,4	35
Mauricio	54	64	13,1	12,3	11,5	17,2	17,4	14,8	41
Mauritania	112	104	5,4	6,0	6,2	7,9	7,9	7,5	50
Mozambique	99	85	6,6	6,7	6,7	7,1	8,8	9,4	48
Namibia	102	69	6,3	6,6	8,5	8,4	11,1	13,6	58
Nigeria	56	50	12,8	12,8	13,0	13,7	18,3	19,9	43
República Democrática del Congo	142	137	3,0	3,0	2,7	2,7	3,4	3,8	100
República Unida de Tanzania	90	83	8,1	8,6	8,7	10,6	10,5	9,5	30
Santo Tomé y Príncipe	159	153	0,9	1,3	1,6	1,6	2,5	2,4	45
Senegal	72	63	10,1	10,1	11,2	17,1	17,6	15,0	59
Seychelles	120	118	4,9	4,9	5,3	5,3	4,5	4,9	75
Sierra Leona	107	111	5,8	6,5	5,1	5,1	4,7	5,6	43
Somalia	140	149	3,1	1,3	2,4	3,1	3,2	2,8	33
Sudáfrica	32	29	23,1	25,8	26,2	27,5	28,5	32,1	40
Sudán	95	86	6,9	6,2	5,7	5,7	5,4	9,3	33
Togo	71	68	10,2	10,6	11,1	10,6	12,6	14,4	52
Túnez	83	107	8,8	7,6	7,0	7,2	7,0	6,5	19

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International Online*.

<sup>a</sup> Basado en datos de 2008.

Gráfico 31

**Agilidad de los procedimientos aduaneros en África, 2007**

Fuente: Foro Económico Mundial, *Africa Competitiveness Report 2009*.

La mayoría de los acuerdos económicos regionales africanos (véase el cuadro 48, *supra*) contienen disposiciones o protocolos específicos sobre transporte, tránsito y cooperación aduanera. Sin embargo, la aplicación de esas disposiciones y el cumplimiento de los compromisos se han rezagado respecto de los objetivos fijados, debido, entre otras razones, a la escasa capacidad institucional, a la deficiente coordinación operacional y a limitaciones financieras y de recursos humanos. En el contexto de las recientes negociaciones sobre la facilitación del comercio realizadas en la OMC en el marco de la Ronda de Doha para el Desarrollo y de las negociaciones sobre los acuerdos de cooperación económica, los órganos de integración regionales y subregionales, como el Mercado

Común del África Meridional y Oriental (COMESA), la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo (SADC), la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO), han multiplicado sus esfuerzos para promover la consecución de sus objetivos de facilitación del comercio y del transporte, en particular mediante la amplia utilización del programa de automatización aduanera SIDUNEA de la UNCTAD<sup>20</sup>.

**El comercio intrarregional africano adolece de costos de transacción excesivos, inseguridad operacional y demoras en los trámites en frontera. Los países subsaharianos se enfrentan a plazos comparativamente más largos para las importaciones y exportaciones, costos de transporte más elevados, y requisitos más onerosos en materia de presentación de documentos.**

Las iniciativas subregionales en esta esfera abarcan actividades de armonización de los procedimientos, adopción de sistemas de seguro transfronterizo y la producción de documentos normalizados, así como cooperación e intercambio de información

entre administraciones de aduanas. Entre las esferas en las que se han logrado progresos cabe destacar las siguientes:

- a) La utilización por los Estados miembros de la CEDEAO de un único documento aduanero para la importación, la exportación y el tránsito. Los miembros de la CEDEAO han adoptado asimismo el sistema armonizado como nomenclatura aduanera, y utilizan un certificado de origen común. La subregión de la UEMAO está trabajando en un amplio proyecto tendente a establecer puestos fronterizos conjuntos;
- b) Los avances de la COMESA en la facilitación del transporte transfronterizo mediante la adopción de la licencia de portadores de la COMESA, el sistema de seguros de responsabilidad civil para vehículos automotores, y la armonización de las cargas aplicables al tránsito por carretera. En el ámbito aduanero, los miembros del COMESA han introducido un documento común de declaración de aduanas y han adoptado como nomenclatura aduanera el sistema armonizado de la Organización Mundial de Aduanas, también en el marco de la aplicación en la subregión del sistema SIDUNEA. Además, los miembros se proponen introducir un sistema de garantía aduanera reconocido regionalmente;
- c) La adopción por los miembros de la SADC del documento aduanero común AAD 500 para los trámites aduaneros de importación, exportación y tránsito, promovido también por proyectos del SIDUNEA en los países miembros; y
- d) La regulación por los miembros de la Unión Aduanera del África Meridional (UAAM) de los derechos de tráfico transfronterizo para el transporte de mercancías con permisos de transporte transfronterizo de la UAAM.

Esas recientes actividades de aplicación se han enmarcado en las negociaciones sobre la facilitación

del comercio que se están celebrando en la OMC con el fin de clarificar y mejorar aspectos pertinentes de los artículos V, VIII y X (relativos a la libertad de tránsito; a los derechos y formalidades; y a la publicación y aplicación de los reglamentos comerciales, respectivamente) del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT). Las negociaciones se iniciaron a finales de 2004, y las delegaciones han presentado numerosas propuestas sobre disposiciones de facilitación del comercio en esferas tales como las siguientes:

- a) Acceso a la información relacionada con el comercio;
- b) Agilización del despacho aduanero y la puesta en circulación de las mercancías;
- c) Fortalecimiento de la administración uniforme de los reglamentos comerciales;
- d) Simplificación y reducción de procedimientos y formalidades; y
- e) Fortalecimiento de los sistemas de garantía de tránsito y de la coordinación nacional e internacional de los organismos de control de fronteras.

La aplicación de muchas de las disposiciones propuestas tiene una dimensión regional. Por consiguiente, en la medida en que los objetivos de facilitación del comercio a nivel regional guarden conformidad con los compromisos negociados en la OMC, el proceso de negociación multilateral puede contribuir a impulsar las reformas regionales, a condición de que se facilite asistencia técnica para la aplicación. Uno de los objetivos de las negociaciones de la OMC es promover las actividades de asistencia técnica relacionadas con la facilitación del comercio y ayudar a las delegaciones en la elaboración de disposiciones sobre trato especial y diferenciado que vinculen la aplicación de los compromisos a la capacidad de aplicación de cada país. Los países de África miembros de la OMC y el Grupo Africano en su conjunto han desempeñado un papel muy activo en las negociaciones (a través de las actividades de asistencia técnica y de fomento de la capacidad).

Cuadro 46

## Indicadores de eficiencia de la administración de fronteras en África

País	Agilidad de los procedimientos aduaneros	Índice de servicios aduaneros	Eficacia y eficiencia del despacho aduanero	Tiempo necesario para la importación	Documentos necesarios para la importación	Costo de la importación
	Escala de 1 a 7	Escala de 0 a 11,5	Escala de 1 a 5	Días	Número de documentos	Dólares de los EE.UU.
Argelia	2,7	3,7	1,6	23,0	9,0	1 378
Benin	3,1	3,8	1,8	41,0	7,0	1 202
Burkina Faso	3,9	2,7	2,1	54,0	11,0	3 522
Burundi	2,7	..	2,2	71,0	10,0	3 705
Camerún	3,0	5,8	2,6	33,0	8,0	1 529
Chad	2,0	..	2,0	102,0	9,0	5 520
Egipto	3,7	3,7	2,1	18,0	7,0	729
Etiopía	3,4	4,2	2,1	42,0	8,0	2 793
Kenya	3,3	4,0	2,3	37,0	8,0	1 995
Lesotho	2,7	2,7	2,4	49,0	8,0	1 210
Madagascar	3,0	2,3	2,2	49,0	10,0	1 282
Mali	3,8	2,3	2,2	65,0	11,0	2 680
Marruecos	4,4	8,2	2,2	19,0	11,0	800
Mauricio	4,5	6,5	2,0	16,0	6,0	673
Mauritania	3,5	1,8	2,4	42,0	11,0	1 363
Mozambique	2,9	..	2,2	38,0	10,0	1 185
Namibia	3,8	3,0	2,1	24,0	9,0	1 550
Nigeria	2,8	3,0	2,2	46,0	9,0	1 047
República Unida de Tanzania	3,0	3,0	2,1	30,0	7,0	1 425
Senegal	2,9	4,0	2,4	26,0	11,0	1 720
Sudáfrica	3,8	..	3,2	35,0	9,0	1 195
Túnez	4,8	..	2,8	22,0	7,0	810
Uganda	3,3	6,0	2,2	37,0	7,0	2 990
Zambia	3,4	6,7	2,1	64,0	11,0	2 840
Zimbabwe	2,8	4,5	1,9	67,0	13,0	2 420
ETI <sup>a</sup> a medio de los países de la muestra	3,9	5,7	2,7	27,1	7,6	1 338
ETI mínimo de la muestra	2,0	1,7	1,6	3,0	3,0	367
ETI máximo de la muestra	6,4	10,2	4,0	104,0	14,0	5 520
Promedio de África	3,3	4,1	2,2	42,0	9,1	1 903
Mínimo de África	2,0	1,8	1,6	16,0	6,0	673
Máximo de África	4,8	8,2	3,2	102,0	13,0	5 520

Fuente: Foro Económico Mundial, *Africa Competitiveness Report 2009*.

<sup>a</sup> El ETI es el Índice de facilitación del comercio (*Enabling Trade Index*).

## E. UN CASO ESPECIAL: TRANSPORTE TERRESTRE Y TRANSPORTE EN TRÁNSITO PARA LOS PAÍSES AFRICANOS EN DESARROLLO SIN LITORAL

De los 31 países en desarrollo sin litoral existentes, 16 se cuentan entre los países más pobres del mundo, y 15 se encuentran en África. Las dificultades macroeconómicas de esos países son evidentes. Durante el período 2003-2005, el PIB per

cápita de los países en desarrollo sin litoral representaba en promedio alrededor del 50% del de los países en desarrollo de tránsito, y sólo una cuarta parte del de los países en desarrollo en su conjunto<sup>21</sup>.

Los principales problemas que afectan al comercio exterior de los países en desarrollo sin litoral son su lejanía del mar y su dependencia de los sistemas de transporte de países vecinos y/o costeros. Esa dependencia del tránsito aumenta los costos de transacción y complica los procesos de exportación e importación de los países. De ahí que los países en desarrollo sin litoral realicen menos actividades

comerciales y registren un crecimiento menor que sus vecinos costeros. Ninguno de los países sin litoral, salvo Etiopía, depende exclusivamente de una ruta comercial. Los países en desarrollo sin litoral suelen poder optar entre dos o más puertos. La elección de una ruta de tránsito depende principalmente de los costos de transporte, del tiempo necesario para realizar las operaciones pertinentes, y de la calidad y la fiabilidad de los servicios de apoyo al comercio disponibles para las mercancías en tránsito.

Los países sin litoral se ven afectados por el elevado costo del transporte de mercancías y la imposibilidad de predecir el tiempo necesario para

las operaciones de transporte. En países como Burundi, Malí, la República Centroafricana y Uganda los costos de transporte representan en promedio un 15% de los ingresos de exportación, y en algunos de ellos la proporción llega al 50%. Según datos recientes del Banco Mundial, el costo del transporte de un contenedor desde un país en desarrollo sin litoral hasta un puerto de un país desarrollado es alrededor del 20% más elevado que el del transporte desde un país costero<sup>22</sup>. Los principales factores que determinan ese sobreprecio son los procedimientos de tránsito inadecuados, que hacen que las cadenas de transporte resulten poco fiables, el exceso de reglamentaciones, los múltiples controles, y las carencias de los servicios de apoyo.

Cuadro 47

### Índice mundial de facilitación del comercio, África, 2008

Países	Posición entre los 25 países de África incluidos en el índice <sup>a</sup>	Posición entre los 118 países incluidos en el índice <sup>b</sup>	Índice
Mauricio	1	40	4,50
Túnez	2	49	4,23
Sudáfrica	3	59	3,98
Marruecos	4	74	3,71
Namibia	5	77	3,66
Uganda	6	79	3,63
Zambia	7	85	3,52
Kenya	8	86	3,51
Egipto	9	87	3,51
Madagascar	10	88	3,49
Malí	11	90	3,42
Camerún	12	92	3,42
Lesotho	13	95	3,36
Mauritania	14	97	3,34
Benin	15	98	3,34
Burkina Faso	16	99	3,33
Senegal	17	100	3,33
Mozambique	18	101	3,30
República Unida de Tanzania	19	112	3,27
Etiopía	20	106	3,06
Argelia	21	108	3,04
Nigeria	22	111	3,02
Zimbabwe	23	112	2,98
Burundi	24	117	2,70
Chad	25	118	2,60
África			3,80
África Septentrional			3,80
África Subsahariana			3,90
ASEAN			4,61
América Latina y el Caribe			3,79

Fuente: Foro Económico Mundial, *Africa Competitiveness Report 2009*.

Cuadro 48

## Principales comunidades económicas regionales de África

Principales comunidades económicas regionales	Tipo de acuerdo	Esferas de integración y cooperación	Fecha de entrada en vigor	Estados miembros	Objetivo declarado
<b>Unión del Maghreb Árabe (UMA)</b>	Zona de libre comercio	Bienes, servicios, inversión, migración	17 de febrero de 1989	Argelia, Jamahiriya Árabe Libia, Marruecos, Mauritania, Túnez	Unión económica plena
<b>Mercado Común del África Meridional y Oriental (COMESA)</b>	Zona de libre comercio	Bienes, servicios, inversión, migración	8 de diciembre de 1994	Angola, Burundi, Comoras, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Kenya, Madagascar, Malawi, Mauricio, Namibia, República Democrática del Congo, Rwanda, Seychelles, Sudán, Swazilandia, Uganda, Zambia, Zimbabwe	Mercado común
<b>Comunidad de Estados del Sahel y del Sáhara (CENSAD)</b>	Zona de libre comercio	Bienes, servicios, inversión, migración	4 de febrero de 1998	Benin, Burkina Faso, Chad, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Gambia, Jamahiriya Árabe Libia, Malí, Marruecos, Níger, Nigeria, República Centroafricana, Senegal, Somalia, Sudán, Togo, Túnez	Zona de libre comercio e integración en algunos sectores
<b>Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC)</b>	Zona de libre comercio	Bienes, servicios, inversión, migración	1º de julio de 2007	Angola, Burundi, Camerún, Chad, Congo, Gabón, Guinea Ecuatorial, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Santo Tomé y Príncipe, Rwanda	Unión económica plena
<b>Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO)</b>	Zona de libre comercio	Bienes, servicios, inversión, migración	24 de julio de 1993	Benin, Burkina Faso, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Malí, Níger, Nigeria, Senegal, Sierra Leona, Togo	Unión económica plena
<b>Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD)</b>	Zona de libre comercio	Bienes, servicios, inversión, migración	25 de noviembre de 1996	Djibouti, Eritrea, Etiopía, Kenya, Somalia, Sudán, Uganda	Unión económica plena
<b>Comunidad del África Meridional para el Desarrollo (SADC)</b>	Zona de libre comercio	Bienes, servicios, inversión, migración	1º de septiembre de 2000	Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Mauricio, Mozambique, Namibia, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Seychelles, Sudáfrica, Swazilandia, Zambia, Zimbabwe	Unión económica plena
<b>Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC)</b>	Unión aduanera	Bienes, servicios, inversión, migración	24 de junio de 1999	Camerún, Chad, Congo, Gabón, Guinea Ecuatorial, República Centroafricana	Unión económica plena
<b>Comunidad del África Oriental (CAO)</b>	Unión aduanera	Bienes, servicios, inversión, migración	7 de julio de 2000	Burundi, Kenya, República Unida de Tanzania, Rwanda, Uganda	Unión económica plena
<b>Unión Aduanera del África Meridional (UAAM)</b>	Unión aduanera	Bienes, servicios, inversión, migración	15 de julio de 2004	Botswana, Lesotho, Namibia, Sudáfrica, Swazilandia	Unión aduanera
<b>Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO)</b>	Unión aduanera	Armonización del derecho mercantil, convergencia de las políticas macroeconómicas	10 de enero de 1994	Benin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinea-Bissau, Malí, Níger, Senegal, Togo	Unión económica plena

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, *Informe sobre el desarrollo económico de África, 2009*.

El costo de las importaciones parece estar aumentando, especialmente en los países sin litoral (gráfico 32). De un reciente estudio sobre los costos del comercio para los países en desarrollo sin litoral se desprende que para erradicar la ineficiencia y reducir los costos de transporte no basta con mejorar el estado de la infraestructura de carreteras. Los principales problemas se derivan de la infraestructura portuaria y de la calidad de los servicios portuarios, que afectan al proceso de expedición de las mercancías desde los puertos de tránsito<sup>23</sup>.

Varios países sin litoral planean diseñar o mejorar líneas ferroviarias de conexión con los puertos vecinos (véanse en el gráfico 33 los corredores de tránsito existentes). Por ejemplo, se han planeado líneas de ferrocarril para unir Dar-es-Salaam, principal puerto de la República Unida de Tanzania, con Burundi, la República Democrática del Congo, el Sudán Meridional y Uganda. Esas conexiones harían que la ruta de Dar-es-Salaam resultara más barata y directa que la ruta de Mombasa, y podrían desviar parte del tránsito de mercancías que se realiza actualmente a través de Uganda, afectando así al comercio ugandés. De ahí que también

Uganda esté planeando mejoras de su infraestructura para que su red ferroviaria y de carreteras siga siendo la vía más rápida entre el océano Índico y los países del África Oriental y Central. Las mejoras planeadas consisten en tender una línea de vía normal, más ancha, para sustituir la abandonada conexión septentrional a Gulu y Juba, y en establecer una conexión con Rwanda y la parte oriental de la República Democrática del Congo. Se prevé que el ferrocarril de vía normal funcione desde el puerto de Mombasa y atraviese Kenya, Uganda, Rwanda y Burundi, y que a más tardar en 2017 se conecte por el norte con Etiopía y el Sudán Meridional<sup>24</sup>.

El Banco Africano de Desarrollo financia el proyecto de conexión ferroviaria directa entre Dar-es-Salaam y la capital de Rwanda, Kigali. Esa nueva conexión y las mejoras planeadas de las instalaciones de manipulación de carga tienen por objeto proporcionar al puerto de Dar-es-Salaam una cuota importante del creciente tráfico de importación y exportación de Rwanda. El proyecto, que se espera terminar en 2013, entraña el tendido de 770 km de nuevas vías. La línea podrá transportar carga pesada a mayor velocidad, lo que redundará probablemente

en una mejora de la seguridad del transporte en tránsito (al reducir el vandalismo en las carreteras y los ataques a camiones en tránsito)<sup>25</sup>.

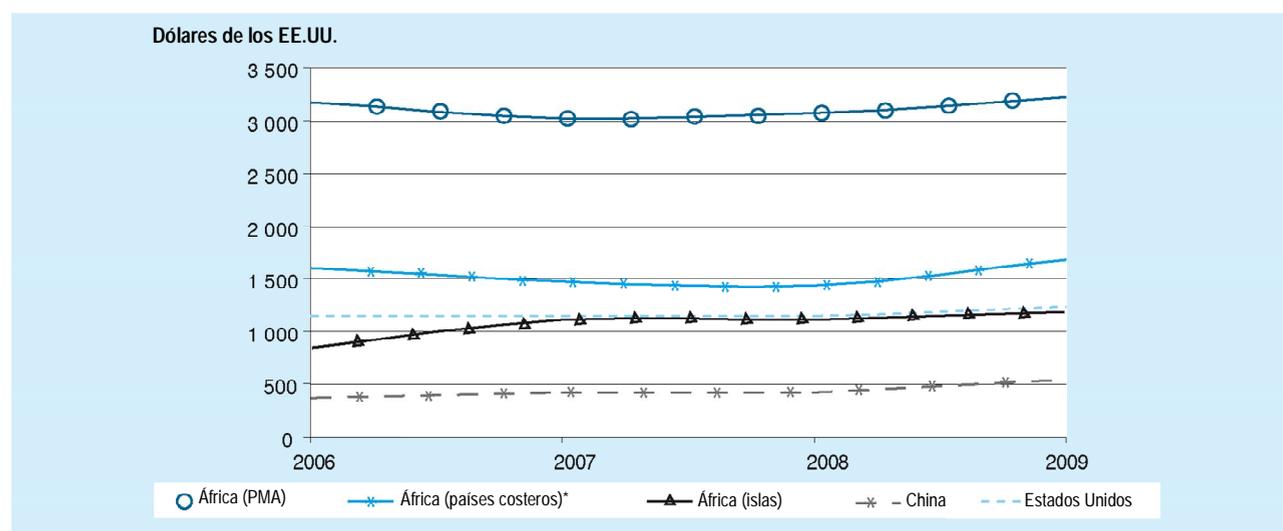
**Los países sin litoral se ven afectados por el elevado costo del transporte de mercancías y la imposibilidad de predecir el tiempo necesario para las operaciones de transporte. En países como Burundi, Malí, la República Centroafricana y Uganda los costos de transporte representan en promedio un 15% de los ingresos de exportación, y en algunos de ellos la proporción llega al 50%.**

Las mercancías en tránsito hacia países sin litoral quedan retenidas demasiado tiempo en las fronteras y están sujetas a procedimientos de despacho aduanero innecesariamente dilatados. Las demoras son imputables en gran parte a los trámites burocráticos del despacho aduanero, así como a procedimientos aduaneros ineficientes y complicados. Por ejemplo, las mercancías destinadas al interior de Kenya permanecen en el puerto de Mombasa cinco días menos en promedio que mercancías similares destinadas a Uganda. Lo mismo ocurre en otros

puertos de tránsito de África con las mercancías destinadas a otros países en desarrollo sin litoral. Aunque en los últimos años se ha venido reduciendo el número de documentos necesarios para las importaciones destinadas a países sin litoral del África Oriental y Central (gráfico 34), es necesario seguir trabajando para reducir esos obstáculos al comercio mediante la aplicación de políticas que mejoren las operaciones bilaterales entre países vecinos.

Gráfico 32

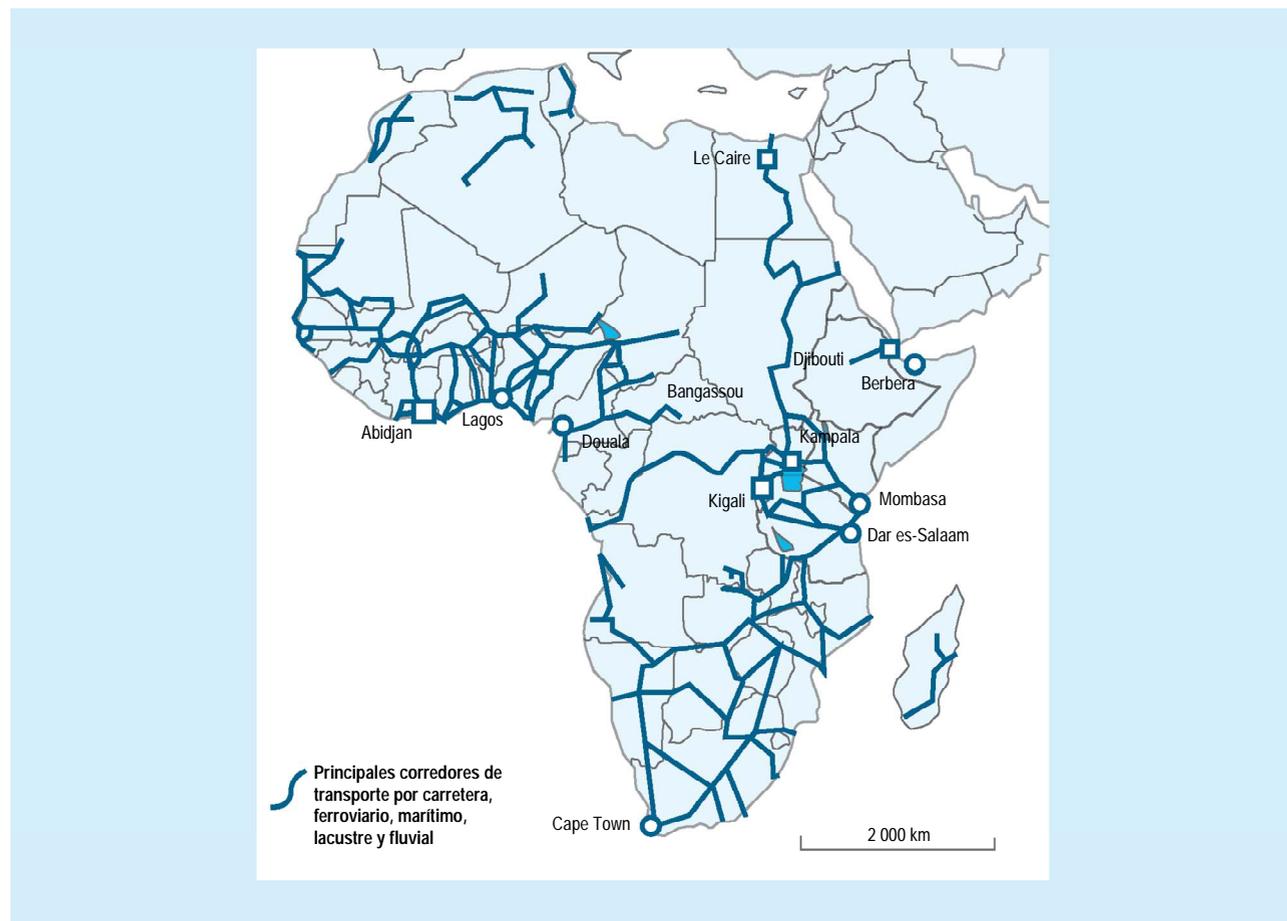
### Costo anual medio de la importación de un contenedor



Fuente: Banco Mundial, *Doing Business: Trading Across Borders*.

Gráfico 33

**Principales corredores de transporte por carretera, ferroviario, marítimo, lacustre y fluvial de África**



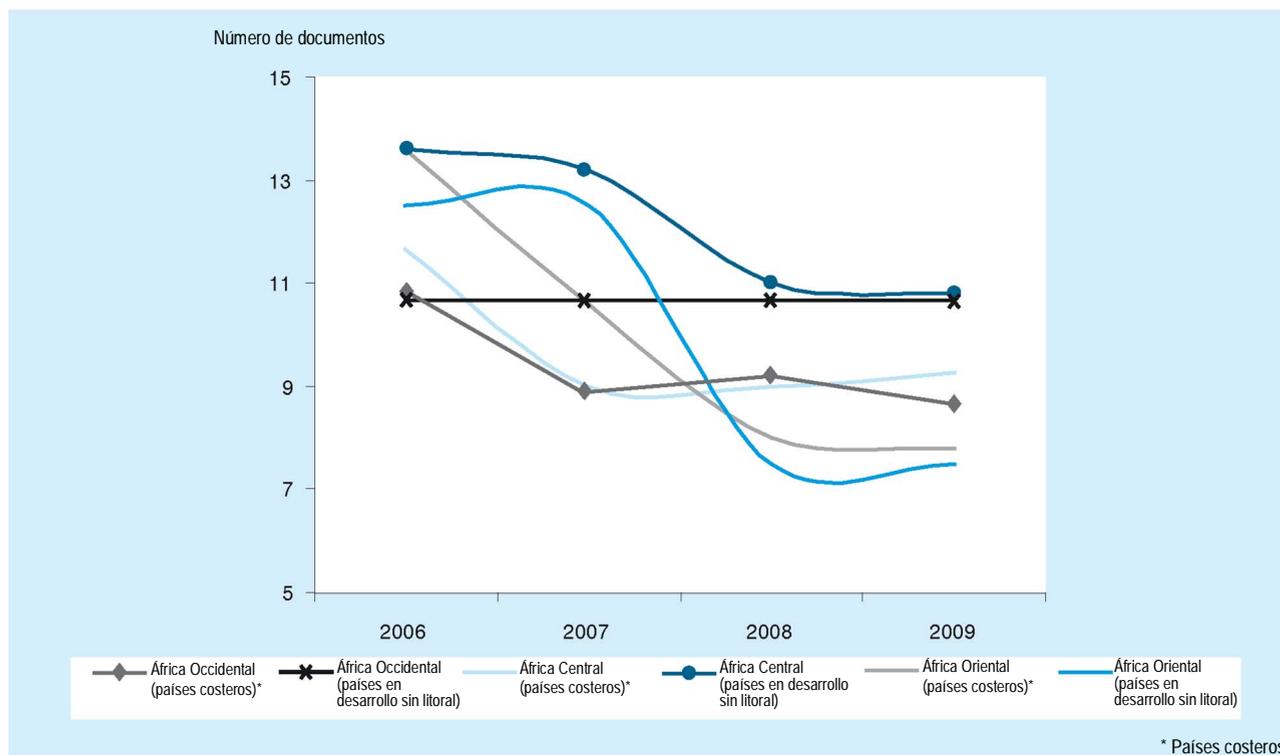
Fuente: Bolloré, *The Economist*.

En 2006 y 2007, los tiempos necesarios para la importación eran menores en el caso de los países sin litoral del África Meridional que en el de los de otros países sin litoral, en particular de los del África Occidental y Central (gráfico 35). En 2008 los países sin litoral del África Oriental redujeron considerablemente el tiempo necesario para las operaciones de importación. Esa mejora es imputable a la introducción de medidas encaminadas a aumentar la transparencia en el comercio intrarregional y la eficiencia de los procedimientos de despacho aduanero. En efecto, la

Comunidad del África Oriental, en la tercera reunión de su comité directivo, celebrada recientemente en Kampala, adoptó un sistema común de operadores económicos autorizados (OEA), basado en el Marco Normativo de la OMA para asegurar y facilitar el comercio mundial ("Marco SAFE"). Ese modelo tiene por objeto introducir procedimientos aduaneros modernos y promover relaciones estructuradas entre las administraciones de aduanas y el sector privado a nivel nacional y regional.

Gráfico 34

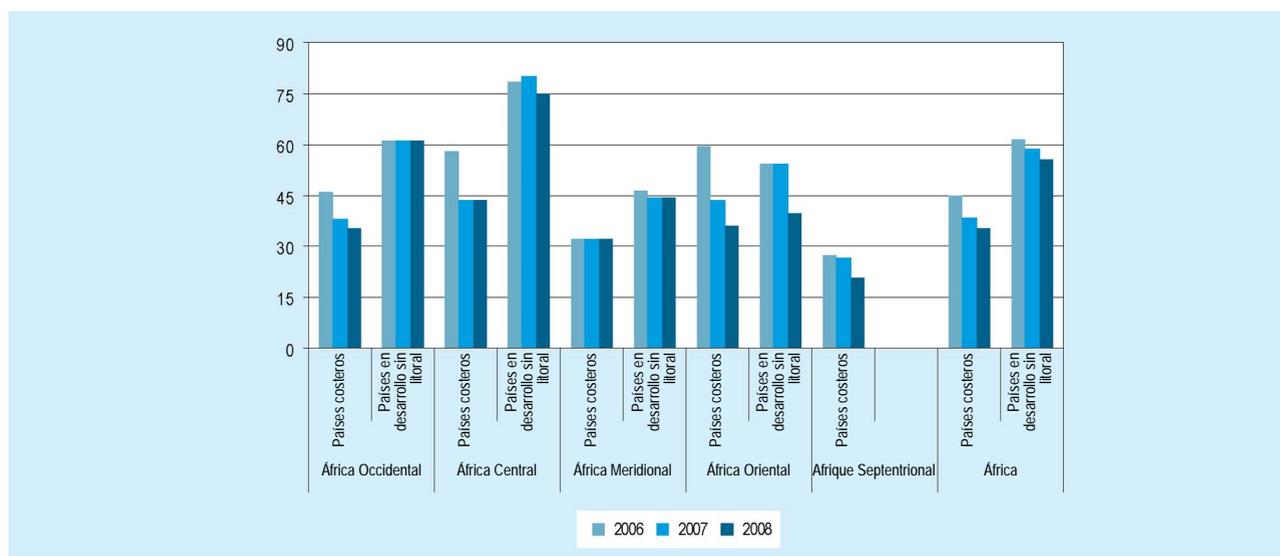
Número de documentos necesarios en promedio para las operaciones de importación



Fuente: Banco Mundial, *Doing Business: Trading Across Borders*.

Gráfico 35

Tiempo necesario para las operaciones de importación  
(En días)



Fuente: Banco Mundial, *Doing Business: Trading Across Borders*.

Muchos de los puertos más activos de África están situados dentro de ciudades, por que se plantean en ellos problemas de congestión. Esa situación dificulta la gestión eficaz del crecimiento del volumen del tráfico portuario, por lo que muchos países de África están estudiando formas de ampliar sus puertos de mar y de mejorar los procesos y las infraestructuras portuarios. Una posible solución a ese creciente problema reside en la utilización de puertos secos/depósitos interiores de contenedores, que se están convirtiendo por ende en parte integral del diseño logístico de los puertos africanos. Esas instalaciones pueden desempeñar funciones diferentes según las características de cada país. En el caso de los países sin litoral, los depósitos interiores de contenedores constituyen una puerta de acceso a las rutas comerciales mundiales, mientras que en los países costeros sirven en muchos casos para mitigar el problema de la congestión de las carreteras y de las zonas próximas a los puertos.

En los últimos años se ha prestado gran atención a la búsqueda de medidas adecuadas para la facilitación del comercio y del transporte de los países en desarrollo sin litoral, basadas en la colaboración con los países de tránsito. La cuestión se abordó en el examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty, celebrado en octubre de 2008. En el informe titulado "Oportunidades de facilitación del comercio y del transporte para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito", elaborado por la UNCTAD para la reunión preparatoria mundial de ese examen de mitad de período, se destacaron las siguientes esferas de interés concretas:

- a) Promoción de una mayor conciencia de los costos que entraña la carencia de litoral, mediante la realización de investigaciones sobre las características económicas y la economía política de los corredores de tránsito, en particular mediante estudios y monografías, y la difusión de sus resultados;
- b) Ejecución de programas de fomento de la capacidad destinados a establecer mecanismos de colaboración en relación

con corredores concretos, y desarrollar las competencias necesarias para ello;

- c) Fomento de proyectos focalizados en países de tránsito y sin litoral para poner en práctica, cuando sea necesario, reformas fundamentales relacionadas con la facilitación, especialmente en la esfera del transporte y las aduanas;
- d) Prestación de ayuda a grupos de países integrantes de un corredor o una subregión comercial para hacer frente a problemas sistémicos, en particular mediante la concepción y aplicación de regímenes de tránsito, sobre la base de las mejores prácticas internacionales; y
- e) Desarrollo de sistemas de evaluación del funcionamiento de los corredores de tránsito que sean eficaces en función del costo y sostenibles y faciliten la evaluación comparativa de corredores y utilizar guías prácticas e iniciativas de fomento de la capacidad para ayudar a los países de tránsito y a los países sin litoral a aplicar esos sistemas.

Esta breve reseña de las novedades recientes relacionadas con la facilitación del transporte y del comercio en África demuestra que, debido a la persistente dependencia de los mercados exteriores, que en algunos casos incluso ha aumentado, serán necesarios ulteriores esfuerzos para mejorar el desempeño del sector del transporte marítimo, en particular en lo referente a las instalaciones portuarias y la conectividad. Al mismo tiempo, para no entorpecer el comercio intrarregional, deberán introducirse importantes mejoras en las conexiones con el interior, así como en los servicios de transporte y de cruce de fronteras. Esas mejoras podrán ser de ámbito subregional o, si procede, bilaterales, en el caso de algunos países sin litoral y sus vecinos costeros. La UNCTAD se ocupa de estas cuestiones realizando actividades de seguimiento y estableciendo asociaciones con países y mecanismos regionales para el fomento de la capacidad y la determinación de las medidas adecuadas para promover las mejoras necesarias.

## NOTAS

- <sup>1</sup> *Economic Report on Africa 2009.*
- <sup>2</sup> *Economic Report on Africa 2009.*
- <sup>3</sup> *Economic Report on Africa 2009.*
- <sup>4</sup> Excluido el comercio interior de la UE-27. El valor total de las exportaciones de África en 2007 fue de 424.140 millones de dólares, según cifras de OMC, *Estadísticas del comercio internacional, 2008.*
- <sup>5</sup> Excluido el comercio interior de la UE-27, cifras de OMC, *Estadísticas del comercio internacional, 2008.*
- <sup>6</sup> OMC, *Estadísticas del comercio internacional, 2008.*
- <sup>7</sup> OMC, *Estadísticas del comercio internacional, 2008.*
- <sup>8</sup> Las cifras correspondientes a las demás regiones son las siguientes: América del Norte, 6,0%; América del Sur y Central, 8,7%; Europa, 9,2%; Comunidad de Estados Independientes, 10,9%; Oriente Medio, 10,2%; y Asia, 7,4%. Datos de OMC, *Estadísticas del comercio internacional, 2008.*
- <sup>9</sup> Las cifras correspondientes a las demás regiones son las siguientes: América del Norte, 9,6%; América del Sur y Central, 25,1%; Europa, 9,0%; Comunidad de Estados Independientes, 7,6%; Oriente Medio, 2,5%; y Asia, 5,6%. Datos de OMC, *Estadísticas del comercio internacional, 2008.*
- <sup>10</sup> OMC, *Estadísticas del comercio internacional, 2008.*
- <sup>11</sup> OMC, *Estadísticas del comercio internacional, 2008.*
- <sup>12</sup> OMC, *Estadísticas del comercio internacional, 2008.*
- <sup>13</sup> Fondo Monetario Internacional (2008), *Regional Economic Outlook: Sub-Saharan Africa*, Washington, D.C.
- <sup>14</sup> Los puertos más desarrollados de Asia pueden procesar hasta 452 contenedores por hora (véase <http://www://tradeinservices.mofco.gov.cn/en/f/2008-01-10/22497.shtml>).
- <sup>15</sup> Pálsson, G., Harding, A, y Raballand, G. (2007), Port and maritime transport challenges in West and Central Africa. Sub-Saharan Africa Transport Policy Programme, Working paper 84, Banco Mundial, Washington, D.C.
- <sup>16</sup> *The Statesman* (junio de 2007), GUTA (Ghana Union Traders Association) educated on import procedures, artículo de Adu Koranteng.
- <sup>17</sup> Los buques ro-ro (roll-on roll-off) son los diseñados para transportar carga con ruedas.
- <sup>18</sup> Datos de *Containerisation International Online*.
- <sup>19</sup> Para más información, véase UNCTAD, *Informe sobre el desarrollo económico de África, 2009*, disponible en <http://www.unctad.org/Templates/WebFlyer.asp?intItemID=4923&lang=1>.
- <sup>20</sup> Para más información sobre las experiencias de integración regional en África, véase UNCTAD, *Informe sobre el desarrollo económico de África, 2009*, disponible en <http://www.unctad.org/Templates/WebFlyer.asp?intItemID=4923&lang=1>.
- <sup>21</sup> Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, Indicadores y estadísticas correspondientes a los países en desarrollo sin litoral, 2007.
- <sup>22</sup> Banco Mundial, "Improving trade and transport for landlocked developing countries: World Bank contributions to implementing the Almaty Programme of Action", informe para el examen de mitad de período, octubre de 2008.
- <sup>23</sup> Arvis, J.-F., Raballand, G., y Marteau, J.-F. (2007), The cost of being landlocked: logistics costs and supply chain reliability, World Bank Policy Research working paper 4258.
- <sup>24</sup> "Tanzania/Rwanda plan to build rail link", *Containerisation International Online*, 1º de mayo de 2008; y "Uganda rail at crossroads as attention shifts to Dar – US gives Shs 1.8 trillion for rail link from Dar to Kigali", artículo de Patrick Kagenda en *The Independent*, 11 de febrero de 2009.
- <sup>25</sup> "Tanzania/Rwanda plan to build rail link", *Containerisation International Online*, 1º de mayo de 2008.

## Anexo I

Clasificación de los países y territorios<sup>a, b, c, d</sup>**I. Economías desarrolladas**

<b>Grupo 1</b>	Bermudas Canadá Estados Unidos de América	Groenlandia San Pedro y Miquelón
<b>Grupo 2</b>	Alemania Austria Bélgica Bulgaria Chipre Dinamarca Eslovaquia Eslovenia España Estonia Finlandia Francia Gibraltar Grecia Guadalupe Guyana Francesa Hungría Irlanda Islandia	Islas Faroe Italia Letonia Lituania Luxemburgo Malta Martinica Mónaco Noruega Países Bajos Polonia Portugal Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte República Checa Reunión Rumania Suecia Suiza
<b>Grupo 3</b>	Israel	Japón
<b>Grupo 4</b>	Australia	Nueva Zelanda

**II. Economías en transición**

<b>Grupo 5.1 Europa</b>	Albania Belarús Bosnia y Herzegovina Croacia ex República Yugoslava de Macedonia	Federación de Rusia Montenegro República de Moldova Serbia Ucrania
<b>Grupo 5.2 Asia</b>	Armenia Azerbaiyán Georgia Kazajstán	Kirguistán Tayikistán Turkmenistán Uzbekistán

## Anexo I (continuación)

## III. Economías en desarrollo

<b>Grupo 6.1</b> <b>África Septentrional</b>	Argelia Egipto Jamahiriya Árabe Libia	Marruecos Túnez
<b>Grupo 6.2</b> <b>África Occidental</b>	Benin Burkina Faso Cabo Verde Côte d'Ivoire Gambia Ghana Guinea Guinea-Bissau Liberia	Malí Mauritania Níger Nigeria Santa Elena Senegal Sierra Leona Togo
<b>Grupo 6.3</b> <b>África Oriental</b>	Burundi Comoras Djibouti Eritrea Etiopía Kenya Madagascar Malawi Mauricio	Mozambique República Unida de Tanzania Rwanda Seychelles Somalia Sudán Uganda Zambia Zimbabwe
<b>Grupo 6.4</b> <b>África Central</b>	Angola Camerún Chad Congo Gabón	Guinea Ecuatorial República Centroafricana República Democrática del Congo Santo Tomé y Príncipe
<b>Grupo 6.5</b> <b>África Meridional</b>	Botswana Lesotho Namibia	Sudáfrica Swazilandia
<b>Grupo 7.1</b> <b>Caribe</b>	Anguila Antigua y Barbuda Antillas Neerlandesas Aruba Bahamas Barbados Cuba Dominica Granada Haití Islas Caimán	Islas Turcas y Caicos Islas Vírgenes de los Estados Unidos Islas Vírgenes Británicas Jamaica Montserrat República Dominicana Saint Kitts y Nevis San Vicente y las Granadinas Santa Lucía Trinidad y Tabago
<b>Grupo 7.2</b> <b>América Central</b>	Belice Costa Rica El Salvador Guatemala	Honduras México Nicaragua Panamá

## Anexo I (continuación)

<b>Grupo 7.3</b> <b>América del Sur</b> <b>Costa septentrional</b>	Guyana Suriname	Venezuela (República Bolivariana de)
<b>Grupo 7.4</b> <b>América del Sur</b> <b>Costa occidental</b>	Chile Colombia	Ecuador Perú
<b>Grupo 7.5</b> <b>América del Sur</b> <b>Costa oriental</b>	Argentina Bolivia (Estado Plurinacional de) Brasil	Islas Malvinas (Falkland) <sup>e</sup> Paraguay Uruguay
<b>Grupo 8.1</b> <b>Asia Occidental</b>	Arabia Saudita Bahrein Emiratos Árabes Unidos Iraq Jordania Kuwait	Líbano Omán Qatar República Árabe Siria Turquía Yemen
<b>Grupo 8.2</b> <b>Asia Meridional</b>	Afganistán Bangladesh Bhután India Irán (República Islámica del)	Maldivas Nepal Pakistán Sri Lanka
<b>Grupo 8.3</b> <b>Asia Oriental</b>	China Hong Kong (China) Macao (China) Mongolia	Provincia china de Taiwán República de Corea República Popular Democrática de Corea
<b>Grupo 8.4</b> <b>Asia Sudoriental</b>	Brunei Darussalam Camboya Filipinas Indonesia Malasia Myanmar	República Democrática Popular Lao Singapur Tailandia Timor-Leste Viet Nam
<b>Grupo 9</b> <b>Oceanía</b>	Fiji Guam Isla Christmas (Australia) Isla Wake Islas Marshall Islas Salomón Kiribati Nauru	Nueva Caledonia Papua Nueva Guinea Polinesia Francesa Samoa Samoa Americana Tonga Tuvalu Vanuatu

## Notas al anexo I

- <sup>a</sup> Esta clasificación ha sido establecida sólo a efectos estadísticos y no implica juicio alguno acerca del nivel de desarrollo ni de la situación política de ningún país o territorio.
- <sup>b</sup> Para la presentación de las estadísticas se han utilizado los grupos siguientes de países y territorios:
- Economías desarrolladas:** Grupos 1, 2, 3 y 4
- Economías en transición:** Grupos 5.1 y 5.2
- Economías en desarrollo:** Grupos 6, 7, 8 y 9
- de las cuales:*
- |             |                                 |
|-------------|---------------------------------|
| de África:  | Grupos 6.1, 6.2, 6.3, 6.4 y 6.5 |
| de América: | Grupos 7.1, 7.2, 7.3, 7.4 y 7.5 |
| de Asia:    | Grupos 8.1, 8.2, 8.3 y 8.4      |
| de Oceanía: | Grupo 9                         |
- <sup>c</sup> En algunos casos, cuando procede, los países de libre matrícula figuran en un grupo separado.
- <sup>d</sup> Las estadísticas comerciales se basan en datos registrados en los puertos de carga y descarga. El comercio procedente de países vecinos o con destino a ellos se atribuye a los países en los que están situados los puertos; de ahí que no figuren en los cuadros los países sin litoral. En cambio, los datos estadísticos sobre las marinas mercantes contienen datos de los países sin litoral que poseen flotas.
- <sup>e</sup> La soberanía de las Islas Malvinas (Falkland) es objeto de litigio entre el Gobierno de la Argentina y el del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

## Anexo II

**Comercio marítimo mundial<sup>a</sup>, por grupos de países**  
(En millones de toneladas)

Región <sup>a</sup>	Año	Mercancías cargadas			Total mercancías cargadas	Mercancías descargadas			Total mercancías descargadas
		Petróleo		Carga seca		Petróleo		Carga seca	
		Crudo	Productos <sup>b</sup>			Crudo	Productos <sup>b</sup>		
<b>Economías desarrolladas</b>									
América del Norte	2006	22,2	86,4	436,8	545,4	511,0	155,7	492,1	1 158,7
<b>Grupo 1</b>	2007	23,9	91,8	519,7	635,5	513,5	156,1	453,1	1 122,7
	2008	24,3	91,5	544,8	660,6	453,9	148,1	492,6	1 094,5
Europa	2006	100,9	235,8	768,6	1 105,2	535,6	281,9	1 245,2	2 062,7
<b>Grupo 2</b>	2007	96,9	253,3	779,6	1 129,8	492,2	262,2	1 154,7	1 909,2
	2008	79,3	269,7	839,3	1 188,3	483,4	251,0	1 188,5	1 922,8
Japón e Israel	2006	0,0	10,0	153,1	163,1	210,3	84,4	559,6	854,3
<b>Grupo 3</b>	2007	0,0	14,4	164,2	178,7	213,3	88,5	560,9	862,6
	2008	0,0	10,0	162,7	172,7	215,2	92,7	597,0	904,8
Australia y Nueva Zelandia	2006	9,9	4,2	632,7	646,8	26,2	13,5	50,2	90,0
<b>Grupo 4</b>	2007	13,3	4,0	662,3	679,6	27,0	17,3	51,7	96,0
	2008	13,3	4,1	703,0	720,5	28,4	19,1	59,0	106,6
<b>Subtotal: economías desarrolladas</b>	2006	132,9	336,4	1 991,3	2 460,5	1 283,0	535,5	2 347,2	4 165,7
	2007	134,2	363,5	2 125,8	2 623,6	1 246,0	524,0	2 220,5	3 990,5
	2008	116,9	375,4	2 249,7	2 742,0	1 180,8	510,8	2 337,1	4 028,7
<b>Economías en transición</b>									
<b>Grupos 5.1 y 5.2</b>	2006	123,1	41,3	245,9	410,3	5,6	3,1	61,9	70,6
	2007	124,4	39,9	253,7	417,9	7,3	3,5	66,0	76,8
	2008	133,4	33,9	312,8	480,2	6,3	4,5	77,4	88,1
<b>Economías en desarrollo</b>									
África Septentrional	2006	117,4	63,8	77,2	258,5	6,0	13,3	142,0	161,3
<b>Grupo 6.1</b>	2007	116,1	61,8	83,2	261,1	7,5	14,6	155,4	177,4
	2008	116,6	61,3	78,3	256,2	7,7	15,1	144,2	166,9
África Occidental	2006	110,6	12,6	31,1	154,3	5,4	14,2	62,4	82,0
<b>Grupo 6.2</b>	2007	110,1	10,3	34,5	155,0	7,6	17,1	55,5	80,2
	2008	99,1	11,9	34,3	145,3	7,6	16,0	65,6	89,3
África Oriental	2006	11,8	1,1	19,7	32,6	1,9	8,2	25,6	35,7
<b>Grupo 6.3</b>	2007	13,6	1,2	19,9	34,7	2,0	9,3	27,9	39,2
	2008	11,6	1,4	21,6	34,6	1,9	9,7	28,4	39,9
África Central	2006	114,0	2,6	6,3	122,8	2,2	1,7	7,3	11,2
<b>Grupo 6.4</b>	2007	122,7	2,6	7,8	133,1	2,8	1,9	7,7	12,3
	2008	131,5	3,1	6,4	141,0	3,0	1,7	8,4	13,1
África Meridional	2006	0,0	5,9	129,9	135,8	25,6	2,6	39,1	67,4
<b>Grupo 6.5</b>	2007	0,0	5,9	129,9	135,8	25,6	2,6	39,1	67,4
	2008	0,0	6,1	135,6	141,6	22,1	2,7	43,7	68,5
<b>Subtotal: África en desarrollo</b>	2006	353,8	86,0	264,2	704,0	41,1	39,9	276,5	357,5
	2007	362,5	81,8	275,3	719,6	45,5	45,5	285,6	376,6
	2008	358,8	83,7	276,2	718,7	42,2	45,2	290,3	377,7
Caribe y América Central	2006	108,4	34,6	73,5	216,6	18,5	42,1	101,5	162,2
<b>Grupos 7.1 y 7.2</b>	2007	100,4	32,4	75,2	208,1	38,8	44,5	103,1	186,5
	2008	92,3	36,4	80,1	208,8	39,2	45,5	102,1	186,8
América del Sur: costa septentrional y oriental	2006	110,8	49,1	499,5	659,4	16,9	10,3	119,1	146,4
<b>Grupos 7.3 y 7.5</b>	2007	120,2	47,2	541,0	708,4	19,9	10,8	132,4	163,1
	2008	132,3	51,8	563,5	747,6	20,4	10,9	132,9	164,2
América del Sur: costa Occidental	2006	32,1	10,2	112,4	154,8	14,1		45,9	67,8
<b>Grupo 7.4</b>	2007	31,6	10,5	118,3	160,4	17,2	8,7	47,5	73,4
	2008	33,9	12,0	133,3	179,3	19,2	9,0	53,5	81,7

## Anexo II (continuación)

Región <sup>a</sup>	Año	Mercancías cargadas			Total mercancías cargadas	Mercancías descargadas			Total mercancías descargadas
		Petróleo		Carga seca		Petróleo		Carga seca	
		Crudo	Productos <sup>b</sup>			Crudo	Productos <sup>b</sup>		
<b>Subtotal: América en desarrollo</b>	2006	251,3	93,9	685,5	1 030,7	49,6	60,1	266,6	376,3
	2007	252,3	90,1	734,5	1 076,8	76,0	64,0	283,0	423,0
	2008	258,6	100,1	776,9	1 135,6	78,8	65,4	288,5	432,8
<b>Asia Occidental Grupo 8.1</b>	2006	723,1	126,2	182,8	1 032,2	27,0	50,3	282,4	359,7
	2007	751,5	120,4	188,8	1 060,7	34,4	51,2	330,8	416,4
	2008	758,9	122,3	194,2	1 075,5	36,1	54,2	350,2	440,4
<b>Asia Meridional y Oriental Grupos 8.2 y 8.3</b>	2006	132,3	102,5	927,6	1 162,3	313,4	104,0	1 421,0	1 838,4
	2007	128,1	104,7	964,2	1 197,0	455,0	106,9	1 598,1	2 160,1
	2008	132,0	103,4	972,9	1 208,2	414,1	115,8	1 685,6	2 215,5
<b>Asia Sudoriental Grupo 8.4</b>	2006	62,3	78,7	597,2	738,2	113,5	95,3	330,1	538,8
	2007	56,4	90,7	632,3	779,4	130,8	104,0	369,6	604,5
	2008	70,9	96,4	633,2	800,5	133,0	107,0	340,7	580,7
<b>Subtotal: Asia en desarrollo</b>	2006	917,6	307,5	1 707,7	2 932,7	453,9	249,6	2 033,5	2 737,0
	2007	936,0	315,7	1 785,3	3 037,0	620,2	262,2	2 298,6	3 181,0
	2008	961,8	322,1	1 800,3	3 084,2	583,2	277,0	2 379,4	3 239,7
<b>Oceanía en desarrollo Grupo 9</b>	2006	4,4	0,1	2,4	6,8	0,0	6,7	6,2	12,9
	2007	4,5	0,1	2,5	7,1	0,0	7,0	6,5	13,5
	2008	4,6	0,1	2,5	7,3	0,0	7,1	6,6	13,8
<b>Subtotal: economías y territorios en desarrollo</b>	2006	1 527,0	487,5	2 659,7	4 674,2	544,6	356,4	2 582,8	3 483,7
	2007	1 555,3	487,8	2 797,5	4 840,6	741,7	378,7	2 873,6	3 994,1
	2008	1 583,8	506,1	2 856,0	4 945,8	704,3	394,7	2 964,9	4 063,9
<b>Total mundial</b>	2006	1 783,0	865,2	4 896,9	7 545,0	1 833,2	895,0	4 991,9	7 720,1
	2007	1 813,9	891,1	5 177,1	7 882,0	1 995,0	906,2	5 160,1	8 061,3
	2008	1 834,1	915,3	5 418,6	8 168,0	1 891,4	910,0	5 379,4	8 180,7

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por países informantes, puertos y fuentes especializadas y publicados en los sitios web de los puertos. Se utilizan los datos actualizados más recientes revisados en la fuente.

<sup>a</sup> Véase la composición de los grupos en el anexo I.

<sup>b</sup> Comprende GNL, GPL, nafta, gasolina, combustible para reactores, queroseno, aceite ligero, aceite pesado y otros productos.

## Anexo III a)

Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula<sup>a</sup>, grupos de países y tipos de buques<sup>b</sup>, a 1° de enero de 2009

(En miles de TRB)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general <sup>c</sup>	Portacontenedores	Otros tipos de buques
<b>ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA</b>						
Angola	59	5	0	12	0	42
Argelia	748	17	121	45	0	565
Benin	1	0	0	0	0	1
Cabo Verde	29	3	0	9	0	18
Camerún	17	0	0	2	0	14
Comoras	757	90	161	378	13	114
Congo	4	0	0	0	0	4
Côte d'Ivoire	9	1	0	0	0	8
Djibouti	4	0	0	0	0	4
Egipto	1 070	201	388	259	54	168
Eritrea	13	2	0	10	0	1
Etiopía	118	0	0	118	0	0
Gabón	14	1	0	4	0	9
Gambia	35	4	0	27	0	4
Ghana	117	3	0	13	0	101
Guinea	20	0	0	1	0	19
Guinea-Bissau	7	0	0	1	0	5
Guinea Ecuatorial	27	1	0	2	0	24
Jamahiriya Árabe Libia	276	195	0	33	0	48
Kenya	15	5	0	0	0	10
Madagascar	33	5	0	12	0	15
Marruecos	495	9	0	26	82	377
Mauricio	41	0	0	14	0	28
Mauritania	52	0	0	1	0	51
Mozambique	38	0	0	6	0	32
Namibia	122	0	0	3	0	120
Nigeria	612	402	10	12	0	188
República Democrática del Congo	14	1	0	0	0	12
República Unida de Tanzania	41	9	0	21	0	11
Santa Elena	4	0	0	0	0	4
Santo Tomé y Príncipe	23	1	4	15	0	4
Senegal	46	0	0	1	0	45
Seychelles	207	120	0	43	0	44
Sierra Leona	612	36	25	411	12	128
Somalia	6	1	0	2	0	4
Sudáfrica	195	5	0	0	27	163
Sudán	26	1	0	22	0	3
Togo	75	5	14	41	0	15
Túnez	142	16	17	5	0	104
<b>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA</b>	<b>6 122</b>	<b>1 138</b>	<b>740</b>	<b>1 549</b>	<b>189</b>	<b>2 506</b>

## Anexo III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general <sup>c</sup>	Portacontenedores	Otros tipos de buques
<b>ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA</b>						
Anguila	1	0	0	1	0	0
Antillas Neerlandesas	1 564	99	81	1 100	81	203
Argentina	785	340	69	71	13	292
Aruba	0	0	0	0	0	0
Barbados	725	160	233	241	0	91
Belice	1 215	29	186	714	3	283
Bolivia (Estado Plurinacional de)	75	21	4	36	0	14
Brasil	2 359	984	506	242	210	417
Chile	863	240	187	122	17	297
Colombia	91	5	0	39	0	47
Costa Rica	4	0	0	0	0	4
Cuba	60	15	6	9	0	30
Dominica	1 018	308	541	100	0	69
Ecuador	318	190	0	6	0	122
El Salvador	7	0	0	0	0	7
Granada	3	0	0	1	0	2
Guatemala	4	0	0	0	0	3
Guyana	41	5	0	23	0	14
Haití	2	0	0	2	0	0
Honduras	705	120	63	247	2	273
Islas Caimán	2 978	1 296	931	540	0	210
Islas Malvinas (Falkland) <sup>d</sup>	48	0	0	1	0	47
Islas Turcas y Caicos	1	0	0	0	0	1
Islas Vírgenes Británicas	16	0	0	1	0	16
Jamaica	218	0	126	47	40	5
México	1 279	608	53	43	0	575
Nicaragua	7	1	0	0	0	5
Paraguay	54	3	0	40	6	5
Perú	285	59	0	25	0	200
República Dominicana	10	0	0	5	0	5
Saint Kitts y Nevis	939	118	293	443	2	83
Suriname	6	2	0	3	0	1
Trinidad y Tabago	54	4	0	3	0	47
Uruguay	109	8	0	9	0	92
Venezuela (República Bolivariana de)	1 016	487	147	46	0	336
<b>TOTAL DE ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA</b>	<b>16 859</b>	<b>5 102</b>	<b>3 428</b>	<b>4 160</b>	<b>373</b>	<b>3 796</b>
<b>ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA</b>						
Arabia Saudita	1 350	527	0	271	204	347
Bahrein	498	81	58	1	247	111
Bangladesh	440	64	52	254	35	35
Brunei Darussalam	494	1	13	3	0	478
Camboya	2 096	54	357	1 533	19	133
China	26 811	4 765	11 364	4 808	3 869	2 006
Emiratos Árabes Unidos	1 075	404	55	78	345	192
Filipinas	5 029	411	2 404	1 338	208	668
Hong Kong (China)	39 100	8 776	19 587	2 552	7 447	739
India	9 283	4 793	2 513	510	268	1 200

## Anexo III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general <sup>c</sup>	Portacontenedores	Otros tipos de buques
Indonesia	5 810	1 365	647	2 023	463	1 313
Irán (República Islámica del)	1 096	80	347	287	167	216
Iraq	159	48	0	39	0	72
Jordania	285	139	0	55	14	77
Kuwait	2 366	1 754	23	98	269	221
Líbano	141	1	34	103	0	3
Macao (China)	2	0	0	0	0	2
Malasia	7 078	2 692	279	472	704	2 932
Maldivas	144	9	1	121	0	12
Mongolia	669	17	393	235	0	23
Myanmar	166	3	14	119	0	29
Omán	26	1	0	2	0	23
Pakistán	409	218	36	130	0	25
Provincia china de Taiwán	2 672	759	1 223	108	375	207
Qatar	903	302	37	1	335	227
República Árabe Siria	317	1	26	277	8	5
República de Corea	14 145	1 617	8 261	1 276	1 515	1 475
República Democrática Popular Lao	0	0	0	0	0	0
República Popular Democrática de Corea	983	98	132	632	22	99
Singapur	39 886	17 342	7 374	3 834	7 933	3 403
Sri Lanka	174	10	45	85	12	22
Tailandia	2 842	416	877	1 057	252	241
Timor-Leste	1	0	0	0	0	1
Turquía	5 181	794	2 010	1 513	425	438
Viet Nam	2 993	762	591	1 306	99	235
Yemen	30	11	0	6	0	13
<i>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA</i>	174 658	48 316	58 754	25 127	25 237	17 223
<b>ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA</b>						
Fiji	33	0	0	9	0	24
Guam	3	0	0	0	0	3
Islas Salomón	11	0	0	2	0	8
Kiribati	270	30	92	124	0	23
Nueva Caledonia	10	0	0	2	0	8
Papua Nueva Guinea	90	4	5	65	0	16
Polinesia Francesa	55	0	0	30	0	26
Samoa	10	0	0	8	0	2
Samoa Americana	25	0	0	0	0	25
Tonga	68	1	6	47	0	14
Tuvalu	1 052	655	174	116	9	98
Vanuatu	2 065	95	938	346	25	661
<i>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA</i>	3 693	785	1 214	750	35	908
<b>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO<sup>e</sup></b>	201 332	55 341	64 136	31 587	25 833	24 434

## Anexo III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general <sup>c</sup>	Portacontenedores	Otros tipos de buques
<b>ECONOMÍAS DESARROLLADAS</b>						
Alemania	15 283	517	418	416	13 233	699
Australia	1 828	246	408	149	7	1 017
Austria	14	0	0	10	4	0
Bélgica	4 242	1 124	1 483	320	116	1 199
Bulgaria	876	18	595	153	54	56
Canadá	2 962	533	1 237	102	16	1 073
Dinamarca	10 536	2 566	339	446	5 851	1 333
Eslovaquia	190	0	10	178	0	1
Eslovenia	2	0	0	0	0	2
España	3 055	562	27	317	226	1 923
Estados Unidos	11 237	2 215	1 194	1 585	3 114	3 129
Estonia	363	5	0	16	0	343
Finlandia	1 565	363	26	494	29	654
Francia	6 245	2 591	176	105	1 626	1 748
Grecia	36 822	20 881	10 667	371	2 577	2 326
Guadalupe	7	0	0	1	0	6
Guyana Francesa	1	0	0	0	0	0
Irlanda	186	13	0	95	5	72
Islandia	169	0	0	1	0	167
Islas Vírgenes de los Estados Unidos	3	0	0	0	0	3
Israel	437	3	0	4	422	9
Italia	13 600	3 806	2 265	2 283	958	4 288
Japón	13 536	2 123	2 910	2 663	486	5 354
Letonia	290	62	0	46	0	182
Lituania	424	3	0	230	13	178
Luxemburgo	730	160	178	127	33	232
Martinica	1	0	0	0	0	1
Noruega	18 311	6 565	2 334	4 443	5	4 964
Nueva Zelanda	388	54	12	146	7	168
Países Bajos	6 684	365	3	2 607	1 654	2 054
Polonia	213	7	0	40	0	165
Portugal	1 096	279	113	324	32	348
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	16 855	1 448	1 594	2 457	7 908	3 447
Reunión	5	0	0	0	0	5
Rumania	262	30	0	76	0	156
San Pedro y Miquelón	1	0	0	0	0	1
Suecia	4 389	534	26	2 622	0	1 208
Suiza	640	46	325	82	170	17
<b>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS DESARROLLADAS</b>	<b>173 447</b>	<b>47 122</b>	<b>26 341</b>	<b>22 909</b>	<b>38 547</b>	<b>38 528</b>
<b>ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN</b>						
Albania	66	0	0	64	0	2
Azerbaiyán	726	240	0	109	0	377
Croacia	1 445	569	638	97	0	141
Federación de Rusia	7 527	1 277	445	2 876	122	2 807
Georgia	678	20	97	478	11	71
Kazajstán	60	29	0	3	0	28
Moldova (República de)	179	10	38	122	4	4
Montenegro	14	0	0	12	0	2

## Anexo III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general <sup>c</sup>	Portacontenedores	Otros tipos de buques
Turkmenistán	54	6	0	17	0	30
Ucrania	1 087	32	83	591	29	353
<i>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN</i>	11 836	2 184	1 302	4 368	166	3 815
<b>LOS DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA</b>						
Antigua y Barbuda	9 537	16	826	3 195	5 413	87
Bahamas	46 543	16 983	7 388	7 157	1 739	13 276
Bermudas	9 592	1 312	1 776	101	770	5 634
Chipre	20 109	4 944	8 437	1 569	3 954	1 206
Isla de Man	8 965	5 137	1 590	361	160	1 716
Islas Marshall	42 637	19 978	11 466	1 556	4 484	5 153
Liberia	82 389	32 010	15 817	3 973	25 641	4 948
Malta	31 633	10 862	13 355	3 639	1 878	1 899
Panamá	183 503	36 945	77 912	24 176	30 763	13 708
San Vicente y las Granadinas	5 203	210	1 822	2 499	150	522
<i>TOTAL</i>	440 113	128 396	140 389	48 227	74 953	48 149
Pabellón no conocido	3 932	612	497	1 312	43	1 467
<b>TOTAL MUNDIAL<sup>e</sup></b>	830 660	233 656	232 665	108 403	139 542	116 393



## Anexo III b)

**Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula<sup>a</sup>, a grupos de países  
y tipos de buques<sup>b</sup>, a 1º de enero de 2009**

*(En miles de TPM)*

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general <sup>c</sup>	Portacontenedores	Otros tipos de buques
<b>ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA</b>						
Angola	51	8	0	15	0	27
Argelia	755	25	204	55	0	471
Benin	0	0	0	0	0	0
Cabo Verde	22	4	0	12	0	5
Camerún	10	0	0	3	0	6
Comoras	978	156	251	472	17	83
Congo	1	0	0	0	0	1
Côte d'Ivoire	5	1	0	0	0	4
Djibouti	1	0	0	0	0	1
Egipto	1 540	347	679	302	63	150
Eritrea	14	3	0	10	0	1
Etiopía	150	0	0	150	0	0
Gabón	8	1	0	4	0	4
Gambia	12	5	0	5	0	2
Ghana	86	5	0	16	0	65
Guinea	10	0	0	0	0	10
Guinea-Bissau	2	0	0	0	0	2
Guinea Ecuatorial	16	2	0	2	0	12
Jamahiriyá Árabe Libia	425	358	0	39	0	28
Kenya	14	8	0	0	0	6
Madagascar	30	7	0	16	0	7
Marruecos	346	14	0	24	83	224
Mauricio	37	0	0	12	0	26
Mauritania	25	0	0	1	0	24
Mozambique	30	0	0	11	0	19
Namibia	73	0	0	2	0	71
Nigeria	897	673	13	19	0	191
República Unida de Tanzania	43	16	0	25	0	2
República Democrática del Congo	17	2	0	1	0	14
Santa Elena	1	0	0	0	0	1
Santo Tomé y Príncipe	29	1	7	19	0	2
Senegal	19	0	0	2	0	17
Seychelles	287	199	0	56	0	32
Sierra Leona	754	60	39	548	17	90
Somalia	5	2	0	1	0	3
Sudáfrica	125	9	0	0	30	86
Sudán	29	1	0	26	0	1
Togo	98	8	25	57	0	9
Túnez	83	24	26	7	0	25
<b>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA</b>	<b>7 028</b>	<b>1 938</b>	<b>1 245</b>	<b>1 913</b>	<b>210</b>	<b>1 723</b>

## Anexo III b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general <sup>c</sup>	Portacontenedores	Otros tipos de buques
<b>ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA</b>						
Anguila	1	0	0	1	0	0
Antillas Neerlandesas	2 027	172	148	1 319	102	287
Argentina	1 066	590	116	101	18	241
Aruba	0	0	0	0	0	0
Barbados	1 003	247	386	298	0	72
Belice	1 389	44	286	827	3	231
Bolivia (Estado Plurinacional de)	102	33	7	48	0	14
Brasil	3 423	1 585	863	284	266	425
Chile	1 049	398	316	94	21	220
Colombia	113	8	0	55	0	50
Costa Rica	0	0	0	0	0	0
Cuba	77	25	9	13	0	31
Dominica	1 786	544	1 019	142	0	81
Ecuador	399	327	0	6	0	66
El Salvador	2	0	0	0	0	2
Granada	1	0	0	1	0	0
Guatemala	3	1	0	0	0	2
Guyana	41	7	0	28	0	7
Haití	2	0	0	2	0	0
Honduras	791	216	108	328	2	136
Islas Caimán	4 314	2 217	1 553	256	0	288
Islas Malvinas (Falkland) <sup>d</sup>	35	0	0	1	0	34
Islas Turcas y Caicos	0	0	0	0	0	0
Islas Vírgenes Británicas	11	0	0	1	0	10
Jamaica	310	0	208	50	51	1
México	1 629	1 005	89	32	0	503
Nicaragua	3	1	0	1	0	1
Paraguay	62	4	0	50	6	1
Perú	225	98	0	37	0	91
República Dominicana	7	0	0	6	0	1
Saint Kitts y Nevis	1 334	182	489	610	2	52
Suriname	7	3	0	3	0	1
Trinidad y Tabago	19	4	0	0	0	14
Uruguay	70	11	0	12	0	47
Venezuela (República Bolivariana de)	1 503	837	244	63	0	358
<b>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA</b>	<b>22 805</b>	<b>8 558</b>	<b>5 841</b>	<b>4 669</b>	<b>472</b>	<b>3 265</b>
<b>ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA</b>						
Arabia Saudita	1 667	881	0	271	221	294
Bahrein	596	154	85	2	271	83
Bangladesh	616	111	89	344	48	23
Brunei Darussalam	445	1	20	3	0	421
Camboya	2 785	84	562	2 036	25	78
China	39 998	8 091	19 583	6 281	4 628	1 415
Emiratos Árabes Unidos	1 410	685	88	88	378	172
Filipinas	6 750	658	3 819	1 637	239	396
Hong Kong (China)	64 183	15 769	35 779	3 341	8 570	724
India	15 300	8 629	4 334	686	328	1 324
Indonesia	7 025	2 192	1 061	2 594	609	570

## Anexo III b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general <sup>c</sup>	Portacontenedores	Otros tipos de buques
Irán (República Islámica del)	1 515	120	600	367	225	203
Iraq	202	78	0	54	0	70
Jordania	396	293	0	64	18	21
Kuwait	3 865	3 219	39	86	292	229
Líbano	155	1	54	97	0	3
Macao (China)	2	0	0	0	0	2
Malasia	9 391	4 796	477	572	858	2 688
Maldivas	192	19	2	164	0	8
Mongolia	1 011	30	659	304	0	18
Myanmar	193	5	24	151	0	14
Omán	14	2	0	2	0	11
Pakistán	671	396	66	184	0	26
Provincia china de Taiwán	4 246	1 296	2 238	147	468	96
Qatar	1 206	546	59	0	366	235
República Árabe Siria	453	2	41	399	8	2
República de Corea	22 600	2 890	15 142	1 653	1 766	1 149
República Democrática Popular Lao	2	0	0	2	0	0
República Popular Democrática de Corea	1 390	165	219	902	30	75
Singapur	60 798	31 118	13 653	2 786	9 429	3 812
Sri Lanka	245	18	75	120	17	15
Tailandia	4 218	730	1 446	1 503	339	201
Timor-Leste	0	0	0	0	0	0
Turquía	7 476	1 391	3 429	1 888	530	238
Viet Nam	4 663	1 248	980	2 053	133	250
Yemen	27	17	0	3	0	6
<i>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA</i>	265 709	85 634	104 622	30 783	29 798	14 873
<b>ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA</b>						
Fiji	16	0	0	7	0	9
Guam	2	0	0	0	0	2
Islas Salomón	6	0	0	2	0	5
Kiribati	401	48	172	169	0	11
Nueva Caledonia	5	0	0	3	0	2
Papua Nueva Guinea	103	3	6	83	0	12
Polinesia Francesa	35	0	0	28	0	7
Samoa	10	0	0	9	0	1
Samoa Americana	2	0	0	0	0	2
Tonga	74	2	7	57	0	9
Tuvalu	1 803	1 207	318	169	13	96
Vanuatu	2 593	191	1 535	223	29	615
<i>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA</i>	5 051	1 451	2 039	749	41	771
<i>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO</i>	300 594	97 580	113 746	38 115	30 521	20 632
<b>ECONOMÍAS DESARROLLADAS</b>						
Alemania	17 949	850	828	474	15 439	358
Australia	2 146	426	649	140	10	922
Austria	18	0	0	12	6	0
Bélgica	6 631	2 150	2 896	218	145	1 222
Bulgaria	1 243	26	953	165	64	36

## Anexo III b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general <sup>c</sup>	Portacontenedores	Otros tipos de buques
Canadá	3 419	879	1 900	93	17	530
Dinamarca	12 668	4 239	652	389	6 514	874
Eslovaquia	252	0	15	235	0	1
Eslovenia	0	0	0	0	0	0
España	2 711	1 025	43	221	287	1 135
Estados Unidos	11 961	3 769	2 271	855	3 325	1 742
Estonia	95	9	0	20	0	67
Finlandia	1 219	609	38	404	37	131
Francia	7 917	4 744	346	58	1 797	972
Grecia	63 036	38 750	19 913	418	2 832	1 122
Guadalupe	5	0	0	2	0	4
Guyana Francesa	0	0	0	0	0	0
Irlanda	193	18	0	140	7	27
Islandia	71	0	1	1	0	69
Islas Vírgenes de los Estados Unidos	1	0	0	0	0	1
Israel	533	5	0	5	518	5
Italia	14 415	6 279	4 223	1 410	1 065	1 439
Japón	15 417	3 896	5 121	2 473	511	3 415
Letonia	248	103	0	44	0	101
Lituania	370	4	0	284	18	65
Luxemburgo	964	249	315	83	40	277
Martinica	1	0	0	1	0	0
Noruega	23 541	11 494	4 149	3 517	7	4 373
Nueva Zelanda	361	85	17	164	8	87
Países Bajos	6 815	567	6	3 222	1 905	1 115
Polonia	136	11	0	33	0	92
Portugal	1 146	503	189	255	41	158
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	18 092	2 276	2 982	1 885	9 043	1 906
Reunión	2	0	0	0	0	2
Rumania	263	48	0	91	0	124
Suecia	2 513	789	36	1 395	0	293
Suiza	1 012	68	577	106	236	25
<b>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS DESARROLLADAS</b>	<b>217 365</b>	<b>83 874</b>	<b>48 120</b>	<b>18 812</b>	<b>43 870</b>	<b>22 689</b>
<b>ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN</b>						
Albania	92	0	0	91	0	1
Azerbaiyán	635	339	0	118	0	177
Croacia	2 344	1 064	1 130	114	0	35
Federación de Rusia	7 140	1 851	623	3 243	126	1 297
Georgia	915	35	159	662	16	44
Kazajstán	73	50	0	2	0	21
Moldova (República de)	248	19	56	162	6	5
Montenegro	15	0	0	14	0	1
Turkmenistán	47	8	0	15	0	23
Ucrania	1 092	53	134	672	27	205
<b>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN</b>	<b>12 601</b>	<b>3 420</b>	<b>2 103</b>	<b>5 092</b>	<b>176</b>	<b>1 810</b>

## Anexo III b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general <sup>c</sup>	Portacontenedores	Otros tipos de buques
<b>LOS DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA</b>						
Antigua y Barbuda	12 455	26	1 332	4 121	6 875	101
Bahamas	62 013	31 271	13 043	6 724	1 942	9 033
Bermudas	10 298	2 437	3 438	113	813	3 497
Chipre	31 388	8 922	15 009	1 945	4 774	738
Isla de Man	14 516	9 160	3 035	406	206	1 708
Islas Marshall	68 451	36 231	20 852	1 693	5 487	4 188
Liberia	125 993	57 726	28 372	3 708	30 372	5 815
Malta	50 666	19 374	23 943	4 181	2 294	873
Panamá	273 961	66 826	141 357	18 842	34 345	12 591
San Vicente y las Granadinas	7 400	394	3 209	3 243	188	367
<i>TOTAL</i>	657 141	232 368	253 589	44 978	87 296	38 910
Pabellón no conocido	4 617	1 024	798	1 885	56	854
<b>TOTAL MUNDIAL<sup>e</sup></b>	<b>1 192 317</b>	<b>418 266</b>	<b>418 356</b>	<b>108 881</b>	<b>161 919</b>	<b>84 595</b>

## Notas al anexo III

Fuente: *Lloyd's Register – Fairplay*.

- <sup>a</sup> Las denominaciones empleadas en este cuadro y la forma en que se presentan los datos se refieren a los pabellones de matrícula y no implican, por parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países o territorios, o de sus autoridades, ni sobre la delimitación de sus fronteras.
- <sup>b</sup> Buques de 100 TRB o más, excluidas las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos y la flota de reserva de los Estados Unidos.
- <sup>c</sup> Incluidos los mixtos de pasaje y carga.
- <sup>d</sup> La soberanía de las Islas Malvinas (Falkland) es objeto de litigio entre el Gobierno de la Argentina y el del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.
- <sup>e</sup> Excluidas las estimaciones de la flota de reserva de los Estados Unidos y de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.



## Anexo IV

## UNCTAD: Índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular

	Puntos de índice								Lugar ocupado en la clasificación
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Promedio de crecimiento anual, 2004 a 2008	Crecimiento 2009/2008	
Albania	0,40	0,40	0,40	2,28	1,98	2,30	0,39	0,31	154
Alemania	76,59	78,41	80,66	88,95	89,26	84,30	3,17	-4,96	7
Angola	9,67	10,46	9,46	9,90	10,22	11,31	0,14	1,09	75
Antigua y Barbuda	2,33	2,56	2,43	3,76	3,82	2,66	0,37	-1,16	152
Antillas Neerlandesas	8,16	8,23	7,82	9,22	8,56	8,57	0,10	0,01	92
Arabia Saudita	35,83	36,24	40,66	45,04	47,44	47,30	2,90	-0,14	18
Argelia	10,00	9,72	8,70	7,86	7,75	8,37	-0,56	0,62	96
Argentina	20,09	24,95	25,58	25,63	25,70	25,99	1,40	0,29	40
Aruba	7,37	7,52	7,53	5,09	5,09	3,52	-0,57	-1,57	144
Australia	26,58	28,02	26,96	26,77	38,21	28,80	2,91	-9,40	36
Bahamas	17,49	15,70	16,19	16,45	16,35	19,26	-0,29	2,91	55
Bahrein	5,39	4,34	4,44	5,99	5,75	8,04	0,09	2,29	99
Bangladesh	5,20	5,07	5,29	6,36	6,40	7,91	0,30	1,51	101
Barbados	5,47	5,77	5,34	5,79	5,36	4,75	-0,03	-0,61	119
Bélgica	73,16	74,17	76,15	73,93	77,98	82,80	1,21	4,82	8
Belice	2,19	2,59	2,62	2,61	2,32	2,30	0,03	-0,02	155
Benin	10,13	10,23	10,99	11,16	12,02	13,52	0,47	1,50	70
Bermudas	1,54	1,57	1,57	1,57	1,57	1,57	0,01	0,00	159
Brasil	25,83	31,49	31,61	31,64	30,87	31,08	1,26	0,21	33
Brunei Darussalam	3,91	3,46	3,26	3,70	3,68	3,94	-0,06	0,26	134
Bulgaria	6,17	5,61	4,47	4,83	5,09	5,78	-0,27	0,70	109
Cabo Verde	1,90	2,28	2,76	2,45	3,63	5,13	0,43	1,50	115
Camboya	3,89	3,25	2,93	3,25	3,47	4,67	-0,11	1,20	121
Camerún	10,46	10,62	11,41	11,65	11,05	11,60	0,15	0,55	73
Canadá	39,67	39,81	36,32	34,40	34,28	41,34	-1,35	7,06	21
Chile	15,48	15,53	16,10	17,49	17,42	18,84	0,48	1,42	56
China	100,00	108,29	113,10	127,85	137,38	132,47	9,34	-4,91	1
Chipre	14,39	18,53	17,39	18,01	11,81	13,31	-0,65	1,50	71
Colombia	18,61	19,20	20,49	29,13	21,64	23,18	0,76	1,54	44
Comoras	6,07	5,84	5,39	5,51	5,15	5,00	-0,23	-0,16	117
Congo	8,29	9,10	9,12	9,61	11,80	11,37	0,88	-0,43	74
Costa Rica	12,59	11,12	15,08	15,34	12,78	14,61	0,05	1,83	67
Côte d'Ivoire	14,39	14,52	12,98	14,98	16,93	19,39	0,63	2,46	53
Croacia	8,58	12,19	10,47	12,33	15,36	8,48	1,70	-6,88	94
Cuba	6,78	6,51	6,43	6,71	6,12	5,92	-0,16	-0,20	108
Dinamarca	11,56	24,25	25,39	22,10	26,49	27,68	3,73	1,19	37
Djibouti	6,76	7,59	7,36	10,45	10,43	17,98	0,92	7,56	58
Dominica	2,33	2,51	2,33	2,40	2,31	2,73	0,00	0,41	151
Ecuador	11,84	12,92	14,17	14,30	13,16	17,09	0,33	3,93	59
Egipto	42,86	49,23	50,01	45,37	52,53	51,99	2,42	-0,55	17
El Salvador	6,30	7,32	8,07	7,90	8,67	10,34	0,59	1,67	81
Emiratos Árabes Unidos	38,06	39,22	46,70	48,21	48,80	60,45	2,69	11,65	16
Eritrea	3,36	1,58	2,23	-	3,26	3,26	-0,02	0,00	145
Eslovenia	13,91	13,91	11,03	12,87	15,66	19,81	0,44	4,15	51
España	54,44	58,16	62,29	71,26	67,67	70,22	3,31	2,56	11
Estados Unidos de América	83,30	87,62	85,80	83,68	82,45	82,43	-0,21	-0,02	9
Estonia	7,05	6,52	5,76	5,78	5,48	5,71	-0,39	0,24	110

## Anexo IV (continuación)

	Puntos de índice								Lugar ocupado en la clasificación
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Promedio de crecimiento anual, 2004 a 2008	Crecimiento 2009/2008	
<b>Federación de Rusia</b>	11,90	12,72	12,81	14,06	15,31	20,64	0,85	5,32	48
<b>Fiji</b>	8,26	8,32	7,24	7,35	10,31	8,74	0,51	-1,57	89
<b>Filipinas</b>	15,45	15,87	16,48	18,42	30,26	15,90	3,70	-14,36	61
<b>Finlandia</b>	9,45	10,16	8,58	10,70	9,72	10,15	0,07	0,43	82
<b>Francia</b>	67,34	70,00	67,78	64,84	66,24	67,01	-0,28	0,77	13
<b>Gabón</b>	8,78	8,76	8,72	8,57	8,93	9,16	0,04	0,23	88
<b>Gambia</b>	4,91	6,13	4,80	4,74	4,97	7,53	0,01	2,56	103
<b>Georgia</b>	3,46	3,81	2,94	3,22	4,03	3,83	0,14	-0,20	136
<b>Ghana</b>	12,48	12,64	13,80	14,99	18,13	19,33	1,41	1,21	54
<b>Granada</b>	2,30	2,52	3,37	4,09	4,20	4,13	0,48	-0,07	130
<b>Grecia</b>	30,22	29,07	31,29	30,70	27,14	41,91	-0,77	14,77	20
<b>Groenlandia</b>	2,32	2,32	2,27	2,27	2,36	2,27	0,01	-0,09	156
<b>Guam</b>	10,50	10,52	9,56	8,73	8,56	8,57	-0,48	0,00	93
<b>Guatemala</b>	12,28	13,85	18,13	15,40	15,44	14,73	0,79	-0,71	65
<b>Guinea</b>	6,13	6,89	8,71	8,47	6,41	8,32	0,07	1,91	97
<b>Guinea-Bissau</b>	2,12	5,19	5,03	5,14	5,34	3,54	0,81	-1,80	143
<b>Guinea Ecuatorial</b>	4,04	3,87	3,76	3,36	3,86	3,73	-0,05	-0,12	141
<b>Guyana</b>	4,54	4,37	4,60	4,28	4,36	4,34	-0,05	-0,02	125
<b>Haití</b>	4,91	3,43	2,91	2,87	3,44	4,40	-0,37	0,95	124
<b>Honduras</b>	9,11	8,64	8,29	8,76	9,26	10,68	0,04	1,42	78
<b>Hong Kong (China)</b>	94,42	96,78	99,31	106,20	108,78	104,47	3,59	-4,30	2
<b>India</b>	34,14	36,88	42,90	40,47	42,18	40,97	2,01	-1,21	22
<b>Indonesia</b>	25,88	28,84	25,84	26,27	24,85	25,68	-0,26	0,83	41
<b>Irán (República Islámica del)</b>	13,69	14,23	17,37	23,59	22,91	28,90	2,31	5,99	35
<b>Iraq</b>	1,40	1,63	4,06	2,61	1,20	5,11	-0,05	3,90	116
<b>Irlanda</b>	8,78	9,66	8,18	8,85	7,64	7,60	-0,29	-0,04	102
<b>Islandia</b>	4,72	4,88	4,75	4,72	4,72	4,73	0,00	0,01	120
<b>Islas Caimán</b>	1,90	2,23	1,79	1,78	1,78	1,76	-0,03	-0,02	158
<b>Islas Faroe</b>	4,22	4,40	4,43	4,45	4,20	4,20	0,00	0,00	128
<b>Islas Marianas Septentrionales</b>	2,17	2,20	1,85	2,86	3,76	3,76	0,40	0,00	140
<b>Islas Marshall</b>	3,49	3,68	3,26	3,06	3,06	2,85	-0,11	-0,20	148
<b>Islas Salomón</b>	3,62	4,29	3,97	4,13	4,16	3,96	0,13	-0,20	133
<b>Islas Vírgenes de los Estados Unidos</b>	1,77	3,00	3,22	3,76	3,81	3,70	0,51	-0,11	142
<b>Israel</b>	20,37	20,06	20,44	21,42	19,83	18,65	-0,14	-1,17	57
<b>Italia</b>	58,13	62,20	58,11	58,84	55,87	69,97	-0,56	14,10	12
<b>Jamahiriyá Árabe Libia</b>	5,25	5,17	4,71	6,59	5,36	9,43	0,03	4,07	84
<b>Jamaica</b>	21,32	21,99	23,02	25,50	18,23	19,56	-0,77	1,33	52
<b>Japón</b>	69,15	66,73	64,54	62,73	66,63	66,33	-0,63	-0,30	14
<b>Jordania</b>	11,00	13,42	12,98	16,46	16,37	23,71	1,34	7,34	42
<b>Kenya</b>	8,59	8,98	9,30	10,85	10,95	12,83	0,59	1,88	72
<b>Kiribati</b>	3,06	3,28	3,05	3,06	3,06	2,85	0,00	-0,20	147
<b>Kuwait</b>	5,87	6,77	4,14	6,22	6,14	6,54	0,07	0,40	106
<b>Letonia</b>	6,37	5,82	5,10	5,87	5,52	5,18	-0,21	-0,34	114
<b>Líbano</b>	10,57	12,53	25,57	30,01	28,92	29,55	4,59	0,63	34
<b>Liberia</b>	5,29	5,95	4,55	4,50	4,25	5,49	-0,26	1,23	112
<b>Lituania</b>	5,22	5,88	5,66	6,83	7,76	8,11	0,63	0,35	98
<b>Madagascar</b>	6,90	6,83	8,31	7,97	7,82	8,64	0,23	0,82	91
<b>Malasia</b>	62,83	64,97	69,20	81,58	77,60	81,21	3,69	3,61	10
<b>Maldivas</b>	4,15	4,08	3,90	4,75	5,45	5,43	0,32	-0,02	113

## Anexo IV (continuación)

	Puntos de índice								Lugar ocupado en la clasificación
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Promedio de crecimiento anual, 2004 a 2008	Crecimiento 2009/2008	
Malta	27,53	25,70	30,32	29,53	29,92	37,71	0,60	7,78	24
Marruecos	9,39	8,68	8,54	9,02	29,79	38,40	5,10	8,61	23
Mauricio	13,13	12,26	11,53	17,17	17,43	14,76	1,08	-2,67	64
Mauritania	5,36	5,99	6,25	7,90	7,93	7,50	0,64	-0,44	104
México	25,29	25,49	29,78	30,98	31,17	31,89	1,47	0,73	31
Micronesia (Estados Federados de)	2,80	2,87	1,94	3,13	3,85	3,85	0,26	0,00	135
Montenegro	2,92	2,92	2,96	2,96	3,20	0,02	0,07	-3,18	161
Mozambique	6,64	6,71	6,66	7,14	8,81	9,38	0,54	0,57	85
Myanmar	3,12	2,47	2,54	3,12	3,63	3,79	0,13	0,16	139
Namibia	6,28	6,61	8,52	8,37	11,12	13,61	1,21	2,49	69
Nicaragua	4,75	5,25	8,05	7,89	8,91	10,58	1,04	1,68	80
Nigeria	12,83	12,79	13,02	13,69	18,30	19,89	1,37	1,59	50
Noruega	9,23	8,31	7,34	7,80	7,91	7,93	-0,33	0,03	100
Nueva Caledonia	9,83	10,34	9,00	8,81	9,23	8,74	-0,15	-0,49	90
Nueva Zelandia	20,88	20,58	20,71	20,60	20,48	10,59	-0,10	-9,89	79
Omán	23,33	23,64	20,28	28,96	30,42	45,32	1,77	14,90	19
Países Bajos	78,81	79,95	80,97	84,79	87,57	88,66	2,19	1,09	4
Pakistán	20,18	21,49	21,82	24,77	24,61	26,58	1,11	1,98	38
Palau	1,04	1,04	1,87	3,07	3,79	3,79	0,69	0,00	138
Panamá	32,05	29,12	27,61	30,53	30,45	32,66	-0,40	2,21	28
Papua Nueva Guinea	6,97	6,40	4,67	6,86	6,92	6,58	-0,01	-0,34	105
Paraguay	0,53	0,53	6,32	6,25	0,65	0,00	0,03	-0,65	162
Perú	14,79	14,95	16,33	16,90	17,38	16,96	0,65	-0,42	60
Polinesia Francesa	10,46	11,14	8,91	8,60	9,01	8,39	-0,36	-0,62	95
Polonia	7,28	7,53	7,50	7,86	9,32	9,21	0,51	-0,12	87
Portugal	17,54	16,84	23,55	25,42	34,97	32,97	4,36	-2,00	27
Provincia china de Taiwán	59,56	63,74	65,64	62,43	62,58	60,90	0,75	-1,67	15
Puerto Rico	14,82	15,23	14,68	15,96	15,62	10,92	0,20	-4,70	77
Qatar	2,64	4,23	3,90	3,59	3,21	2,10	0,14	-1,12	157
Reino Unido	81,69	79,58	81,53	76,77	77,99	84,82	-0,92	6,83	6
República Árabe Siria	8,54	11,84	11,29	14,20	12,72	11,03	1,05	-1,70	76
República Checa	0,44	0,44	0,44	0,44	3,20	0,44	0,69	-2,76	160
República de Corea	68,68	73,03	71,92	77,19	76,40	86,67	1,93	10,28	5
República Democrática del Congo	3,05	3,03	2,66	2,68	3,36	3,80	0,08	0,45	137
República Dominicana	12,45	13,95	15,19	19,87	20,09	21,61	1,91	1,53	47
República Unida de Tanzania	8,10	8,59	8,71	10,58	10,46	9,54	0,59	-0,92	83
Rumania	12,02	15,37	17,61	22,47	26,35	23,34	3,58	-3,02	43
Saint Kitts y Nevis	5,49	5,32	5,59	6,16	6,19	3,08	0,18	-3,11	146
Samoa	5,44	5,33	5,09	6,50	6,66	4,62	0,31	-2,04	122
Samoa Americana	5,17	5,30	4,86	6,28	6,44	4,60	0,32	-1,84	123
San Vicente y las Granadinas	3,56	3,58	3,40	4,34	4,52	4,13	0,24	0,40	131
Santa Lucía	3,70	3,72	3,43	4,21	4,25	4,25	0,14	0,00	126
Santo Tomé y Príncipe	0,91	1,28	1,57	1,64	2,54	2,38	0,41	-0,16	153
Senegal	10,15	10,09	11,24	17,08	17,64	14,96	1,87	-2,67	63
Seychelles	4,88	4,93	5,27	5,29	4,49	4,90	-0,10	0,40	118
Sierra Leona	5,84	6,50	5,12	5,08	4,74	5,56	-0,28	0,83	111
Singapur	81,87	83,87	86,11	87,53	94,47	99,47	3,15	5,01	3
Somalia	3,09	1,28	2,43	3,05	3,24	2,82	0,04	-0,42	149
Sri Lanka	34,68	33,36	37,31	42,43	46,08	34,74	2,85	-11,34	26

## Anexo IV (continuación)

	Puntos de índice							Promedio de crecimiento anual, 2004 a 2008	Crecimiento 2009/2008	Lugar ocupado en la clasificación
	2004	2005	2006	2007	2008	2009				
<b>Sudáfrica</b>	23,13	25,83	26,21	27,52	28,49	32,07	1,34	3,58	29	
<b>Sudán</b>	6,95	6,19	5,67	5,66	5,38	9,28	-0,39	3,89	86	
<b>Suecia</b>	14,76	26,61	28,17	25,82	30,27	31,34	3,88	1,07	32	
<b>Suiza</b>	3,53	3,40	3,20	3,27	3,01	2,74	-0,13	-0,27	150	
<b>Suriname</b>	4,77	4,16	3,90	4,29	4,26	4,16	-0,13	-0,10		
<b>Tailandia</b>	31,01	31,92	33,89	35,31	36,48	36,78	1,37	0,30	25	
<b>Togo</b>	10,19	10,62	11,09	10,63	12,56	14,42	0,59	1,86	68	
<b>Tonga</b>	3,81	4,75	4,45	4,07	4,23	3,99	0,10	-0,24	132	
<b>Trinidad y Tabago</b>	13,18	10,61	11,18	13,72	12,88	15,88	-0,08	3,01	62	
<b>Túnez</b>	8,76	7,62	7,04	7,23	6,95	6,52	-0,45	-0,43	107	
<b>Turquía</b>	25,60	27,09	27,09	32,60	35,64	31,98	2,51	-3,66	30	
<b>Ucrania</b>	11,18	10,81	14,88	6,73	23,62	22,81	3,11	-0,81	45	
<b>Uruguay</b>	16,44	16,58	16,81	21,28	22,88	22,28	1,61	-0,60	46	
<b>Vanuatu</b>	3,92	4,48	4,41	4,34	4,36	4,22	0,11	-0,15	127	
<b>Venezuela (República Bolivariana de)</b>	18,22	19,90	18,62	20,26	20,46	20,43	0,56	-0,03	49	
<b>Viet Nam</b>	12,86	14,30	15,14	17,59	18,73	26,39	1,47	7,65	39	
<b>Yemen</b>	19,21	10,18	9,39	14,28	14,44	14,61	-1,19	0,17	66	

Fuente: UNCTAD, con datos de *Containerisation International Online*, [www.ci-online.co.uk](http://www.ci-online.co.uk).

## CUESTIONARIO

### *El transporte marítimo en 2009*

Con el fin de mejorar la calidad y la pertinencia de El transporte marítimo, la secretaría de la UNCTAD desearía 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.7041  
CH-1211 Genève 10, Suiza  
Fax: (+41) (0)22 917 0050  
Correo electrónico: transport.section@unctad.org

*Muchas gracias por su cooperación*

- | 1. ¿Cómo evaluaría usted esta publicación? | <i>Excelente</i>         | <i>Buena</i>             | <i>Suficiente</i>        | <i>Insuficiente</i>      |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Presentación y redacción                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Cobertura                                  | <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. ¿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"/> |
| Empresa privada               | <input type="checkbox"/> | Otros ámbitos ( <i>sírvase precisar</i> ) _____ |                          |
6. Nombre y dirección del informante (*opcional*)
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
7. Otras observaciones
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_

