



Consejo Económico y Social

Distr.
GENERAL

E/CN.17/1996/20
29 de febrero de 1996
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

COMISIÓN SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE
Cuarto período de sesiones
18 de abril a 3 de mayo de 1996

AVANCES LOGRADOS EN LA APLICACIÓN DEL PROGRAMA DE ACCIÓN
PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LOS PEQUEÑOS ESTADOS
INSULARES EN DESARROLLO

Desarrollo sostenible de zonas costeras, turismo,
recursos energéticos, transporte aéreo, transporte
marítimo, telecomunicaciones y gestión de desastres
naturales y ambientales en pequeños Estados insulares
en desarrollo

Informe del Secretario General

ÍNDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCIÓN	1 - 4	3
I. ORDENACIÓN DE ZONAS COSTERAS	5 - 9	4
II. TURISMO SOSTENIBLE	10 - 23	5
III. RECURSOS ENERGÉTICOS	24 - 29	7
IV. DESASTRES NATURALES Y AMBIENTALES	30 - 38	9
V. TELECOMUNICACIONES	39 - 46	11
VI. TRANSPORTE AÉREO	47 - 61	13
VII. TRANSPORTE MARÍTIMO	62 - 79	16

INTRODUCCIÓN

1. La Asamblea General en su resolución 49/122 del 19 de diciembre de 1994, pidió a la comisión sobre el Desarrollo Sostenible que realizara en 1996 un examen inicial de los avances logrados y las medidas adoptadas para aplicar el Programa de Acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo 1/. En atención a esa solicitud, el Comité Interinstitucional sobre el Desarrollo Sostenible, en la reunión celebrada en julio de 1995, decidió, entre otras cosas, que se preparara un informe separado sobre cada una de las cuestiones siguientes determinadas en el Programa de Acción: Ordenación de las zonas costeras, recursos turísticos, transporte aéreo, transporte marítimo, telecomunicaciones, recursos energéticos y desastres naturales y ambientales. Estos informes figuran en los siete anexos del presente informe, a saber:

- a) Gestión de desastres naturales y ambientales en pequeños Estados insulares en desarrollo (E/CN.17/1996/20/Add.1);
- b) Desarrollo sostenible de recursos energéticos en pequeños Estados insulares en desarrollo (E/CN.17/1996/Add.2);
- c) Desarrollo sostenible del turismo en los pequeños Estados insulares en desarrollo (E/CN.17/1996/20/Add.3);
- d) Transporte marítimo en pequeños Estados insulares en desarrollo (E/CN.17/20/Add.4);
- e) Desarrollo sostenible del transporte aéreo en pequeños Estados insulares en desarrollo (E/CN.17/1996/Add.5);
- f) Desarrollo de las comunicaciones en pequeños Estados insulares en desarrollo (E/CN.17/1996/20/Add.6);
- g) Ordenación de las zonas costeras en pequeños Estados insulares en desarrollo (E/CN.17/1996/20/Add.7).

2. En el informe se reúnen los siete temas y se presentan las principales conclusiones adicionales que sirven para profundizar conocimientos acerca de las cuestiones de cada sector sobre las que han reflexionado los directores de tareas de los diversos órganos de las Naciones Unidas sobre la base de las medidas acordadas en el Programa de Acción.

3. En el informe no se reiteran las medidas y políticas con las que se han comprometido los gobiernos al aprobar el Programa de Acción.

4. Sobre la base del análisis realizado por los directores de tareas en cada esfera, el presente informe contiene más bien una serie de recomendaciones que, si se aplican junto con las que figuran en el Programa de Acción, mejorarían el desarrollo sostenible en las esferas respectivas. En algunos casos, las medidas recomendadas se pueden considerar complementarias. En otros casos, confieren mayor carácter específico a las medidas acordadas en el Programa de Acción.

I. ORDENACIÓN DE LAS ZONAS COSTERAS 2/

A. Principales conclusiones adicionales

5. Además de la base para la adopción de medidas que se describe en el capítulo IV del Programa de Acción, cabe señalar que los problemas de la ordenación de las zonas costeras en los pequeños Estados insulares en desarrollo se derivan de políticas y prácticas de desarrollo inadecuadas, la ausencia de enfoques integrados para la ordenación y conservación de recursos, la capacidad institucional y de infraestructura inadecuada, la limitada capacidad de recursos humanos y una falta de conciencia pública y de participación en las cuestiones relativas a la ordenación de las zonas costeras.

6. Dada la importancia de los recursos costeros, las autoridades de muchos pequeños Estados insulares han comenzado a poner en vigor algunas medidas para salvaguardar dichos recursos. Hasta la fecha, las medidas se han concentrado principalmente en determinados subsectores cuyos problemas son muy graves. La gestión eficaz exigirá las siguientes políticas y medidas prioritarias:

B. Recomendaciones para la adopción de medidas

A nivel nacional

7. Formulación de políticas: Adopción de políticas e instrumentos económicos adecuados para la internalización de los gastos ambientales de la utilización de los recursos costeros y de su gestión racional con miras a cambiar las modalidades de uso y explotación.

A nivel regional

8. Normas sobre contaminación marina: Establecimiento, a nivel regional, de criterios adecuados sobre normas para la eliminación de aguas residuales, efluentes y sobre aguas costeras a fin de tratar en forma eficaz la contaminación de las aguas costeras.

A nivel internacional

9. Para una ordenación eficaz de las zonas costeras los pequeños Estados insulares en desarrollo necesitarán la cooperación de la comunidad internacional en la esfera siguiente:

Coordinación internacional: Coordinación de las actividades de organizaciones internacionales en los pequeños Estados insulares en desarrollo con la finalidad de mejorar su eficacia para alcanzar los objetivos de la ordenación integrada de zonas costeras.

II. TURISMO SOSTENIBLE

A. Principales conclusiones adicionales

10. Si se mira al futuro, se advierten indicios de que el desarrollo del turismo en los pequeños Estados insulares en desarrollo estará sujeto a dos tendencias mundiales. En primer lugar, se espera que aumenten los viajes y el turismo mundial con más rapidez en los próximos años, superando el crecimiento de la producción económica mundial. Se espera que esta tendencia fortalezca las tendencias actuales en los pequeños Estados insulares en desarrollo. En segundo lugar, el desarrollo del turismo en estos países dependerá del aumento del interés en el turismo especializado, especialmente el turismo orientado hacia la naturaleza y estimulado por una mayor conciencia ambiental.

11. Desde el punto de vista de la trayectoria futura, cabe señalar las conclusiones siguientes sobre los aspectos económicos, sociales y ambientales del turismo en los pequeños Estados insulares en desarrollo:

a) Aspectos económicos: i) En general, las fugas debidas a la importación de gastos directos de turistas para satisfacer las necesidades del sector del turismo son sumamente altas en los pequeños Estados insulares en desarrollo ; ii) los gastos diarios por visitante varían de un país a otro, pero en general suelen ser bajos; iii) la dependencia excesiva del turismo conlleva muchos riesgos, como demasiada exposición a los disturbios económicos internacionales y el fortalecimiento de vínculos intersectoriales que, entre otras cosas, reduce los posibles beneficios del turismo.

b) Aspectos sociales: El rápido desarrollo del turismo, especialmente del turismo en masa, puede tener considerables efectos sociales negativos en las islas pequeñas. Los factores siguientes tienen importancia particular: i) las persistentes presiones inflacionarias plantean el peligro de disminuir considerablemente el nivel de vida de grandes segmentos de las poblaciones de las islas; ii) la capacidad social útil de las islas pequeñas alcanza rápidamente sus límites de tolerancia a medida que aumenta la relación entre visitantes y la población local; iii) el crecimiento prolongado del turismo en masa está acompañado por un aumento de la incidencia del delito y la propagación de drogas y enfermedades como el VIH/SIDA, que pueden devastar la población de las islas pequeñas.

c) Aspectos ambientales: El desarrollo intenso del turismo y de las actividades turísticas, especialmente si no se planifica y administra en forma adecuada, puede causar rápidamente daños al medio ambiente en los pequeños Estados insulares en desarrollo. Las repercusiones más notables se pueden observar en i) la degradación de las tierras y la pérdida de diversidad biológica, terrestre y marina; ii) el aumento de los niveles de contaminación debido al vertimiento de desechos sólidos y líquidos generados por actividades de turismo en tierra y en el mar; iii) la degradación de las zonas costeras debida a la extracción intensa de arena, la eliminación de manglares y la destrucción de arrecifes de coral, la erosión de suelos y la destrucción del paisaje debido a la construcción de instalaciones de turismo e infraestructura conexas; iv) el excesivo bombeo del agua de la superficie y el consiguiente descenso de la capa freática para satisfacer la intensa demanda de agua de la industria del turismo.

B. Recomendaciones para la adopción de medidas

A nivel nacional

a) Políticas y medidas para mejorar los beneficios económicos

12. Políticas: Mejorar los beneficios económicos del turismo mediante: i) la diversificación del producto del turismo, mejorando su calidad y apuntando cada vez más al segmento superior del mercado de turistas; ii) el fortalecimiento de los vínculos de otros sectores económicos con el turismo, de manera que la producción interna pueda satisfacer las necesidades de consumo de los turistas en la mayor medida posible; iii) el aumento de la participación de nacionales en el sector del turismo mediante el estímulo de las inversiones internas y, cuando sea necesario, de empresas conjuntas con inversionistas extranjeros a fin de reducir al mínimo la proporción de ganancias generadas por el sector del turismo que son repatriadas por inversionistas extranjeros; (iv) el estímulo de la utilización máxima de materiales locales en la construcción de instalaciones a fin de reducir la importación de materiales de construcción; v) el aumento de las inversiones en la capacitación de personal local para la industria del turismo a fin de reducir la dependencia de entidades extranjeras, especialmente en la esfera de la promoción y comercialización en el exterior de los servicios locales y el funcionamiento interno de los servicios de turismo; vi) la reducción al mínimo de los incentivos financieros que se conceden a inversionistas extranjeros mediante la reducción de los riesgos nacionales.

13. Información: Invertir adecuadamente en la reunión de datos sobre todos los indicadores pertinentes de beneficios y costos necesarios para el análisis costos-beneficio a fin de poder realizar evaluaciones sistemáticas de la contribución del turismo a la economía interna en relación con otros sectores y en relación con los gastos sociales y ambientales.

b) Medidas para hacer frente a los efectos sociales y culturales negativos del turismo

14. Políticas: Realizar esfuerzos para mantener en un nivel aceptable la relación entre la población de visitantes y la población local mediante la diversificación adecuada del producto del turismo y el mercado de turistas, especialmente si se ha promocionado el turismo en masa durante mucho tiempo en el pasado.

15. Educación pública: Elaborar y poner en vigor programas educativos eficaces para elevar la conciencia de la población local acerca de los buenos y malos aspectos del turismo. Estos programas tienen que hacer hincapié en el turismo como intercambio cultural, contrarrestar los efectos de demostración indeseados de los estilos de vida de los turistas sobre la cultura local y los hábitos de consumo y destacar las consecuencias perniciosas de la propagación de drogas y enfermedades, especialmente el VIH/SIDA.

16. Seguridad: Fortalecer en todo el país las medidas de seguridad contra el delito y las drogas, especialmente en las zonas más frecuentadas por turistas.

c) Medidas para hacer frente a los efectos sobre el medio ambiente

17. Evaluación de proyectos: Elaborar un criterio multidisciplinario para el examen riguroso de propuestas sobre el desarrollo del turismo, teniendo en cuenta las posibles repercusiones acumuladas del desarrollo del turismo y establecer normas ambientales para la aprobación de proyectos.

18. Instrumentos económicos: i) Examinar y revisar, cuando proceda, los impuestos y subsidios vigentes para asegurar que conduzcan realmente al desarrollo sostenible; y crear instrumentos económicos adicionales para absorber mejor los gastos ambientales, por ejemplo, incentivos fiscales y subsidios o préstamos para crear o mejorar la infraestructura ambiental necesaria, como plantas de saneamiento, instalaciones existentes y sistemas de reintegro de depósitos de envases de bebidas y otros enlatados para desalentar el bote de basura; ii) elaborar e imponer tarifas para el uso de parques y reservas nacionales terrestres y marinas y dedicar lo recaudado al mejoramiento y la ordenación de zonas sensibles; iii) exigir a la industria del turismo, mediante cobros adecuados a los usuarios, que satisfaga el costo total del agua que utiliza, y contribuir en forma adecuada a la eliminación de desechos sólidos y la limpieza de playas.

19. Comercialización sostenible: Definir y aplicar una estrategia sostenible de comercialización en cooperación con todos los asociados que participan en la industria del turismo.

A nivel regional

20. Comercialización sostenible: Definir y aplicar una estrategia de comercialización sostenible a nivel regional.

21. Incentivos financieros a inversionistas extranjeros: Adoptar incentivos uniformes a nivel regional a fin de reducir la competencia entre pequeños Estados insulares en desarrollo para atraer capital extranjero.

A nivel internacional

22. Asistencia financiera y técnica: i) Proporcionar asistencia internacional para el desarrollo de una infraestructura física básica como aeropuertos y puertos, carreteras, sistemas de telecomunicación y sistemas de agua potable a los pequeños Estados insulares en desarrollo, especialmente a los menos adelantados; ii) proporcionar asistencia a organizaciones regionales de turismo a fin de aumentar su eficacia.

23. Código de conducta: Formular, ratificar y poner en vigor un código universal, o por lo menos un código regional de conducta para el sector del turismo a nivel intergubernamental.

III. RECURSOS ENERGÉTICOS

A. Principales conclusiones adicionales

Demanda de energía

24. Los productos de petróleo importados, principal fuente de energía, se utilizan para fines de transporte y generación de electricidad. Por término medio, más de la tercera parte del petróleo se convierte en electricidad. La generación de electricidad es costosa porque la mayoría de los sistemas son de pequeña a muy pequeña escala. En algunos pequeños Estados insulares en desarrollo, la proporción de las importaciones de petróleo en relación con la importación total es comparable a las de otros países en desarrollo. En otros, no obstante, es mucho mayor y supera el valor total de las exportaciones.

25. La energía solar se utiliza para calentar agua en las casas urbanas, así como en establecimientos comerciales, el secado de cultivos y para purificar y destilar agua en una escala limitada. Por ejemplo, en los últimos años, el uso de la energía solar ha aumentado en las islas del Pacífico. Tras una serie de proyectos de demostración a principios del decenio de 1980, ha aumentado el calentamiento de agua por energía solar en las islas del Pacífico, especialmente en hogares de altos ingresos, hoteles y establecimientos comerciales. También se han utilizado sistemas de energía solar fotovoltaica, como alternativa a los sistemas diesel en la electrificación de zonas apartadas.

Recursos energéticos

26. De los recursos energéticos renovables, además de la energía hidroeléctrica, la biomasa representa la mayor proporción en los pequeños países insulares. La leña se utiliza comúnmente para cocinar, especialmente en los hogares rurales. Prácticamente, toda la leña para cocinar se obtiene sin costo financiero alguno en los bosques naturales. Muy pocos de estos países tienen zonas forestales que cubren una parte considerable de su superficie y pocos cuentan con una producción comercial de leña. El aumento de la demanda de leña ha conducido a la deforestación de muchos pequeños Estados insulares en desarrollo. Además de la leña, los residuos de productos agrícolas constituyen una fuente importante de energía.

27. Han venido mejorando las perspectivas de generación de electricidad mediante turbinas eólicas, pero mucho depende de la disponibilidad de lugares adecuados. Algunos pequeños Estados insulares en desarrollo cuentan con lugares favorables para la energía eólica; sin embargo, están propensos a huracanes. La mayoría de las islas cuenta con abundantes recursos solares y oceánicos; algunas también tienen un importante potencial hidroeléctrico. Otras tienen también recursos geotérmicos. Sin embargo, pese a algunos esfuerzos para desarrollar recursos energéticos endógenos, se ha mantenido baja la contribución general de las fuentes de energía renovables al saldo energético de la mayoría de los pequeños Estados insulares en desarrollo.

28. El desarrollo de fuentes de energía nuevas y renovables endógenas debe concentrarse en las pocas opciones que prometen tener una viabilidad técnica, económica y financiera. Las tecnologías y los recursos energéticos renovables que parecen prometer más a corto plazo son los servicios basados en energía

solar fotovoltaica, especialmente en las islas apartadas, las plantas hidroeléctricas en gran y pequeña escala donde se disponga de lugares adecuados y de apoyo institucional, los generadores de turbinas eólicas que dependen de regímenes de vientos favorables y el mejoramiento de la utilización de combustible de biomasa donde exista una cubierta de biomasa sostenible. A largo plazo, la energía térmica de los mares y de las mareas pueden resultar importantes fuentes, aunque aún no se ha logrado éxito en su desarrollo comercial.

B. Recomendaciones para la adopción de medidas

29. Financiación: Ejecutar proyectos que aseguren una industria sostenible de la leña ; recabar asistencia de la comunidad internacional, incluido el Fondo Mundial para el Medio Ambiente (FMAM), para el desarrollo comercial de energía que se base en fuentes renovables de viabilidad demostrada, y ayudar a financiar las inversiones necesarias para suministrar energía más allá de las zonas urbanas.

IV. DESASTRES NATURALES Y AMBIENTALES

A. Principales conclusiones adicionales

30. Un factor crítico en la vulnerabilidad de los pequeños Estados insulares en desarrollo es su capacidad limitada para reactivar el proceso de desarrollo, especialmente en los pequeños Estados insulares menos adelantados. La fragilidad de sus ecosistemas y la limitación de sus recursos humanos suelen impedir toda posibilidad de formular y ejecutar importantes programas de mitigación de desastres y los estudios sustantivos sobre vulnerabilidad que se necesitan en este respecto. En muchos de ellos, son inadecuados los sistemas de pronósticos y difusión de alertas, no se dispone de seguros médicos contra los desastres y se carece de fondos para gastos de emergencia.

31. Así mismo, los peligros ambientales pueden tener graves efectos sobre los pequeños Estados insulares. La contaminación de los recursos marinos vivos, tanto de fuentes terrestres como del tránsito de buques es motivo de especial preocupación.

32. Se han logrado diversos grados de progreso ante los problemas de los desastres en la mayoría de los pequeños Estados insulares en desarrollo. En los pequeños Estados insulares del Caribe y en las subregiones del Pacífico meridional, el progreso se relaciona principalmente con el fortalecimiento y el fomento de la capacidad institucional de actividades para hacer frente a los desastres a nivel nacional y local, así como con su promoción a los niveles regional y subregional. Los pequeños Estados insulares de fuera de esas subregiones han tenido por lo general menos éxito en lograr progresos concretos en cuanto a la reducción de desastres. Es posible que esto se deba en parte a la falta de mecanismos comparativos de cooperación entre los pequeños Estados insulares, aunque encaran oportunidades y problemas análogos en cuanto a la reducción de desastres.

33. La reducción de desastres naturales contribuye, como cuestión general, a la mitigación de la pobreza mediante una ordenación racional del medio ambiente, la

protección de los recursos naturales y el logro del desarrollo sostenible. La ejecución del Programa 21, el empeño de lograr progresos concretos con respecto al Programa de Acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo, y los esfuerzos por alcanzar las metas y objetivos del Decenio Internacional para la Reducción de los Desastres Naturales (1990-2000) deben marchar a la par.

34. Es preciso que se traten las esferas prioritarias mediante programas nacionales coherentes que tengan por objeto alcanzar las metas del Decenio, y que se aplique al mismo tiempo el capítulo 2 del Programa de Acción para los pequeños Estados insulares en desarrollo. No todos los pequeños Estados insulares han logrado establecer estos programas. Esto, junto con la generación del apoyo necesario de políticas para las actividades de reducción de los desastres es una necesidad prioritaria especial. Además, se necesita consolidar y fortalecer aún más los mecanismos de cooperación regional en el Pacífico y el Caribe.

B. Recomendaciones para la adopción de medidas

A nivel nacional

35. Esferas prioritarias: a) Mejorar la utilización de sistemas tradicionales para la reducción de desastres y de preparación para casos de desastres; b) formular programas adecuados de seguros nacionales.

A nivel regional

36. Fomento de instituciones: a) Formalizar y fortalecer acuerdos de cooperación a nivel regional mediante el establecimiento de un órgano regional de políticas para la reducción de desastres; poner en funcionamiento arreglos viables para la mitigación, preparación y adopción de medidas en casos de desastre y consolidar los programas vigentes de reducción de desastres; b) examinar la posibilidad de establecer un mecanismo interregional de capacitación en materia de reducción de desastres, especialmente mediante la facilitación de enlaces entre institutos y programas existentes.

A nivel internacional

37. Fomento de instituciones: a) Prestar apoyo al establecimiento de un organismo de cooperación e intercambio interregional de pequeños Estados insulares en la reducción de desastres, especialmente en materia de capacitación, desarrollo de instituciones y programación de la mitigación de desastres; y b) establecer un programa internacional sobre la reducción de desastres en los pequeños Estados insulares para facilitar la ejecución de programas de reducción de desastres y proporcionar un marco de cooperación e intercambio en apoyo de la reducción de desastres en pequeños Estados insulares.

38. Investigación: Prestar apoyo a la investigación proyectada y al desarrollo ulterior de conocimientos en las siguientes esferas temáticas para fomentar la reducción de riesgos en pequeños Estados insulares:

a) Utilización de los seguros como instrumentos de prevención y mitigación para la reducción de desastres;

b) Gestión de las telecomunicaciones y la información como instrumento para la reducción de desastres;

c) Límites y oportunidades para el establecimiento de fondos nacionales de emergencia para casos de desastre y procedimientos administrativos de emergencia;

d) Evaluación de las limitaciones en cuanto al acceso de los pequeños Estados insulares en desarrollo a datos fidedignos, conocimientos concretos sobre desastres y tecnología;

e) Examen de los vínculos entre los desastres, el desarrollo, y el medio ambiente, incluida la elaboración de métodos para la evaluación sistemática de acontecimientos en relación con riesgos de desastres;

f) Análisis de los vínculos entre los cambios climáticos mundiales y las características y frecuencias de los riesgos naturales en pequeños Estados insulares.

V. TELECOMUNICACIONES

A. Principales conclusiones adicionales

39. Los pequeños Estados insulares en desarrollo, como grupo, cuentan con redes internas relativamente bien desarrolladas. Sin embargo, a nivel nacional y regional, existen grandes diferencias. Las redes internas están menos desarrolladas en los países menos adelantados y los archipiélagos de pequeños Estados insulares en desarrollo. El grado de integración en redes internacionales varía también entre las regiones y los países. Quedan aún muchas posibilidades para aumentar y mejorar las telecomunicaciones en todos los pequeños Estados insulares en desarrollo. Aun en los casos de mayor desarrollo, por ejemplo, Singapur y Malta, no se vislumbra la saturación de servicios tradicionales y nuevos.

40. Además de la limitación de recursos para la ampliación y modernización, los pequeños Estados insulares en desarrollo encaran una serie de problemas en la esfera de las telecomunicaciones: a) mantenimiento deficiente del equipo debido a la mala planificación y a las prácticas poco ortodoxas de instalación; b) daños frecuentes a la infraestructura de telecomunicaciones por los huracanes; c) aumento del costo del desarrollo de recursos humanos debido a los rápidos cambios de tecnología y técnicas que exige un personal capacitado de alto calibre; d) gestión deficiente debido a estructuras monopolísticas y recursos humanos inadecuados; e) altas tarifas para los servicios de telecomunicación debido a estructuras monopolísticas; f) alto costo per cápita de la infraestructura, especialmente en los archipiélagos de pequeños Estados insulares en desarrollo con pocos beneficios de las economías de escala.

B. Recomendaciones para la adopción de medidas

A nivel nacional

41. Política: a) Definir claros objetivos universales de servicios y especificar la forma en que, bajo las condiciones imperantes, pueden alcanzarse; considerar la imposición de condiciones previas para la concesión de licencias o la privatización de servicios lucrativos como servicios móviles de comunicación o internacionales, por ejemplo, mediante la inclusión en las condiciones para la concesión de nuevas licencias de la obligación de desarrollar las telecomunicaciones rurales; b) en los casos en que aún existan monopolios de telecomunicaciones públicas y privadas, adoptar medidas para crear un clima competitivo mediante la reestructuración y liberalización de la prestación de servicios y el acceso al mercado; c) realizar mayores esfuerzos para aprovechar los nuevos proyectos e instituciones internacionales de telecomunicación como WorldTel.

42. Desarrollo de instituciones: Crear una entidad adecuada de reglamentación para asegurar el crecimiento armonioso de una industria cada vez más compleja y de rápida evolución.

43. Inversiones: Aumentar las inversiones en el desarrollo de las telecomunicaciones a fin de aumentar la penetración de los servicios básicos de telecomunicación y para lograr la disponibilidad universal de esos servicios y facilitar la introducción de nuevos servicios para la sociedad de información del siglo XXI.

A nivel regional

44. Política: Mantener y fortalecer las comunicaciones y los vínculos comerciales de carácter regional y subregional con sus vecinos mayores de las plataformas continentales, así como con los asociados para el desarrollo en el exterior.

A nivel internacional

45. Financiación: a) Ayudar a los pequeños Estados insulares en desarrollo a determinar las mejores formas y los medios de asegurar la asistencia financiera de diferentes fuentes; facilitar la comprensión de las exigencias y obligaciones de cada parte (el gobierno, los asociados en el desarrollo, el sector privado); b) alentar al Banco Mundial y a los bancos regionales de desarrollo a financiar en forma sistemática una serie de proyectos a lo largo de varios años a fin de financiar el desarrollo de las telecomunicaciones donde se necesite con mayor urgencia.

46. Criterios para la asignación de recursos: Alentar a los bancos de desarrollo a que trabajen en forma conjunta para elaborar un conjunto común de criterios que puedan utilizarse al evaluar los posibles proyectos.

VI. TRANSPORTE AÉREO

A. Principales conclusiones adicionales

47. La mayoría de los pequeños Estados insulares en desarrollo tiene sus propias aerolíneas; algunos, especialmente en el Pacífico y el Caribe, son copropietarios de una aerolínea regional, como la Air Pacific y la Leeward Islands Air Transport, respectivamente. Además de las líneas nacionales y regionales, estos Estados cuentan con los servicios de transportistas extranjeros; en el caso del Caribe, de aerolíneas norteamericanas, europeas y otras; en el Pacífico, principalmente Air New Zealand, y en África, de aerolíneas europeas.

48. Debido a la falta de información adecuada, no fue posible hacer una evaluación a fondo de la viabilidad de los pequeños Estados insulares en desarrollo. La información financiera de que se dispone sobre alrededor de la mitad de las aerolíneas de los Estados del Caribe y el Pacífico indica que en la mayoría de los casos sus operaciones recientes no han sido rentables.

49. Los servicios prestados por las aerolíneas nacionales y regionales de los pequeños Estados insulares en desarrollo varían considerablemente. Algunas prestan servicios a otros pequeños Estados insulares en desarrollo y algunos países continentales de sus regiones. Singapur, Malta, Chipre y Bahrein se cuentan entre los países que reciben mejores servicios. A nivel regional, con importantes excepciones en todas las regiones, los Estados que reciben mejores servicios son los del Caribe y los que reciben menos los del Pacífico. En la mayoría de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico y de África existe poca frecuencia de servicios en rutas internacionales.

50. En interés de la salud pública, la mayoría de los pequeños Estados insulares en desarrollo adoptan las medidas de cuarentena definidas por la Organización Mundial de la Salud (OMS); algunos requieren también la aspersión de insecticidas en los aviones. Con respecto a la seguridad, estos Estados comparten en gran medida las mismas preocupaciones que otros Estados en desarrollo, si bien las condiciones climáticas extremas experimentadas por algunos de estos Estados pueden presentar problemas adicionales. Por intermedio de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se han logrado acuerdos sobre el nivel necesario de normas uniformes para el funcionamiento de servicios aéreos seguros, regulares y eficaces. Esto ha dado como resultado un alto nivel de confiabilidad en las diversas esferas que, en su conjunto, conforman la aviación civil internacional.

51. Desde la Conferencia de Barbados, se han producido acontecimientos importantes en el transporte aéreo que afectan a los pequeños Estados insulares en desarrollo del Caribe a nivel gubernamental. La Asociación de Estados del Caribe (AEC) aprobó en agosto de 1995 una Declaración de principios y un Plan de Acción sobre turismo, comercio y transporte en que se destacó la importancia de los principios de fácil acceso e iguales oportunidades al transporte aéreo (y marítimo) módico como factores indispensables para la integración económica de la región de la AEC. En el Pacífico, aún no han surgido propuestas concretas sobre el transporte aéreo.

52. Entre los acontecimientos importantes a nivel de las aerolíneas en el Caribe se cuentan la privatización y fusión de aerolíneas existentes, la formación de alianzas comerciales entre aerolíneas y la creación de una nueva aerolínea. En el Pacífico se han ampliado los servicios de una aerolínea, se han aumentado los vínculos comerciales entre algunas aerolíneas y se han concertado diversos acuerdos de cooperación entre algunos de los transportistas sobre la utilización compartida de aviones y de asientos en diversos vuelos entre las islas.

53. Con respecto a soluciones innovadoras, eficaces en materia de energía y de bajo costo para el transporte aéreo, no se han logrado progresos considerables.

54. Como resultado del aumento de los costos y de la competencia, se están produciendo cambios estructurales en la industria del transporte aéreo a nivel mundial. Estos cambios comprenden la privatización de muchas aerolíneas propiedad de gobiernos, la formación de alianzas comerciales entre aerolíneas y diversas formas de cooperación entre aerolíneas. Muchos de los acontecimientos en el transporte aéreo internacional afectarán inevitablemente a los pequeños Estados insulares en desarrollo. Por ejemplo, al alentarse a las aerolíneas internacionales a utilizar sus propios criterios comerciales, sus servicios hacia estos Estados y desde ellos se basarán cada vez más en las fuerzas imprevisibles y de rápida evolución del mercado y no en consideraciones más constantes sobre el servicio público. Los gobiernos de los pequeños Estados insulares en desarrollo pueden encarar la difícil tarea de sopesar la necesidad de proteger o subsidiar sus aerolíneas nacionales frente a la necesidad de permitir mayor acceso al mercado para las aerolíneas a fin de alcanzar otros objetivos nacionales como el desarrollo del turismo. Además, las aerolíneas de los pequeños Estados insulares en desarrollo deberán adoptar decisiones difíciles en cuanto a la medida en que deben cooperar entre sí y con las principales aerolíneas internacionales, teniendo presente que dichas aerolíneas también pueden ser sus competidoras.

55. Para los pequeños Estados insulares en desarrollo, los problemas ambientales de mayor importancia son los que se asocian con: a) la construcción y ampliación de aeropuertos; la pérdida de tierras y la erosión de suelos; los efectos sobre las capas freáticas, los cursos de agua y el drenaje; y los efectos sobre la flora y la fauna; b) las operaciones de aeropuertos: contaminación del agua causada por el tratamiento inadecuado de contaminantes en las aguas servidas de los aeropuertos o debido a filtraciones de tanques de almacenamiento, eliminación de materiales nocivos para el medio ambiente que se utilizan en la prestación de servicios y el mantenimiento de aviones; y eliminación de desechos del aeropuerto y de los aviones que llegan.

B. Recomendaciones para la adopción de medidas

A nivel nacional

56. Normas internacionales: Según las disposiciones de la Convención sobre Aviación Civil Internacional (Artículo 38), los pequeños Estados insulares en desarrollo que no hayan respondido a la OACI indicando sus posiciones con respecto a las normas y métodos recomendados de la OACI (que figuran en los anexos de la Convención) deben indicar su cumplimiento con estas disposiciones o sus diferencias al respecto.

57. Tecnología: Familiarizarse con los actuales adelantos tecnológicos de importancia para el transporte aéreo, como los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia y organización del tráfico aéreo (CNS/ATM) y el programa de seguridad en los vuelos de la OACI, con miras a asegurar la participación activa, con carácter individual o subregional, en los programas mundiales relacionados con estos adelantos; recabar orientación de la OACI en la formulación de proyectos, la ubicación de donantes para la financiación de dichos proyectos y la ejecución de proyectos.

58. Desarrollo de recursos humanos: Establecer, siempre que sea posible, programas de desarrollo de recursos humanos en esferas como el control del tráfico aéreo, la administración de aeropuertos, la seguridad en la aviación, las operaciones de vuelo y la aeronavegabilidad, la regulación del transporte aéreo y las leyes sobre el transporte aéreo.

59. Información: Participar en forma más activa en el programa de estadística de la OACI, que ofrece datos sobre el transporte aéreo que podrían ser de valor para los pequeños Estados insulares en desarrollo en su planificación futura. Con este fin, asegurar que sus líneas internacionales registren con la OACI sus informes sobre el tráfico, las estadísticas sobre costos y los estados financieros, según las disposiciones de la Convención sobre Aviación Civil Internacional (artículo 67).

A nivel regional

60. Formular proyectos regionales para la evaluación y creación de planes maestros sobre el transporte aéreo para las siguientes agrupaciones de pequeños Estados insulares en desarrollo: Estados del Caribe; Estados del Pacífico; Estados de las costas occidental y oriental de África respectivamente. En esta recomendación se excluye a los otros Estados, Maldivas, Bahrein, Chipre, Malta y Singapur. Sería adecuado incluir a las Maldivas en el proyecto regional para los Estados en la costa oriental de África. Estos proyectos abarcarán todos los temas determinados en el Programa de Acción y tendrían por objeto:

a) Normas internacionales: Asegurar el cumplimiento de las Normas internacionales y métodos recomendados y la aplicación de medidas relacionadas con el programa de seguridad de vuelos de la OACI;

b) Economía: i) encarar los problemas relacionados con la distancia y el aislamiento (como los costos relativamente altos del transporte, incluidos tanto el combustible como los seguros); ii) estudiar los efectos sobre los pequeños Estados costeros en desarrollo de los cambios comerciales que tienen lugar en la industria del transporte aéreo, incluido el estudio de la posibilidad de tener una mayor cooperación (tanto comercial como técnica) entre las aerolíneas de los grupos de pequeños Estados insulares en desarrollo interesados y con otras aerolíneas internacionales; iii) estudiar los efectos sobre estos Estados de los cambios que tienen lugar en la regulación económica del transporte aéreo, incluido el estudio de la posibilidad de tener una mayor cooperación regional con respecto a los aspectos regulatorios del transporte aéreo, como negociaciones conjuntas de acuerdos sobre dicho transporte; y iv) elaborar estrategias para tratar los posibles conflictos entre las políticas de transporte aéreo de los pequeños Estados insulares en desarrollo y sus políticas de turismo;

c) Fomento de la capacidad: Establecer o mejorar programas en materia de conocimientos sobre la gestión de la aviación y otras categorías de ocupaciones especializadas;

d) Efectos de cambios tecnológicos: Examinar los efectos de los cambios tecnológicos como en los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia y organización del tráfico aéreo (CNS/ATM) y los nuevos adelantos en meteorología aeronáutica, incluidas las transmisiones por satélite del Sistema Mundial de Pronósticos de Área (WAFS);

e) Financiación: Encarar las dificultades con que se tropieza en la obtención de financiación para proyectos de aviación;

f) Comunicaciones: Mejorar la confiabilidad de los servicios de comunicaciones para la aviación.

A nivel internacional

61. Investigación: Patrocinar, por ejemplo, estudios de fabricantes de aviones para investigar la viabilidad de elaborar soluciones innovadoras eficaces en materia de energía y de bajo costo que sean de beneficio para los pequeños Estados insulares en desarrollo.

VII. TRANSPORTE MARÍTIMO

A. Principales conclusiones adicionales

62. Las cuestiones de transporte marítimo no son uniformes en todos los pequeños Estados insulares en desarrollo. El grupo es considerablemente diverso en cuanto a ubicación geográfica, recursos naturales y etapas de desarrollo económico. En consecuencia, los problemas de un país como Singapur, con su excelente ubicación geográfica y la segunda producción de contenedores del mundo, son muy diferentes de los de la mayoría de los pequeños Estados insulares en desarrollo. Las estimaciones del costo total de fletes para dichos países son superiores en más del 45,5% a las correspondientes a las economías de mercado desarrolladas. Además, casi todas las pequeñas islas apartadas registran altos costos de fletes como porcentaje del valor de las importaciones.

63. Los efectos de las flotas de bandera de conveniencia crea un sesgo estadístico para el análisis de la capacidad de flotas del grupo de pequeños Estados insulares en desarrollo. Las banderas de conveniencia son mecanismos jurídicos utilizados para atraer carga mercante de países con regulaciones más estrictas sobre seguridad y costos más altos de operación a países que ofrecen más flexibilidad y menores derechos de matriculación. Los beneficios para los países de bandera de conveniencia son ingresos fiscales adicionales y oportunidades de empleo cuando se establecen empresas navieras en el país. Sin embargo, los principales beneficios corresponden a los nacionales de las empresas propietarias, ya que la parte de la carga que corresponde a los nacionales de países de bandera de conveniencia es mínima. Dentro del grupo de pequeños Estados insulares en desarrollo, el tonelaje de banderas de conveniencia representa el 77,2% del total. En consecuencia, un análisis más

exacto de la flota de estos Estados debe concentrarse en los 30,6 millones de toneladas restantes de peso muerto.

64. La edad de la flota de los pequeños Estados insulares en desarrollo es otro factor cualitativo que vale la pena señalar. El 70% de la flota mercante tiene más de 15 años. El envejecimiento de la flota ocasiona mayores gastos de operación, ya que las reparaciones y el mantenimiento aumentan rápidamente con el tiempo, las demoras e inseguridad en los horarios y mayores riesgos ambientales asociados con buques obsoletos. En resumen, la flota de los pequeños Estados insulares en desarrollo envejece y necesita reemplazo.

65. Los pequeños Estados insulares en desarrollo tienen que aumentar su capacidad para servir su propio comercio. Esto es deseable porque la propiedad de la mayor parte de la flota está en el exterior. Si bien esto proporciona ganancias de divisas, empleo de gente de mar y diversificación, no complementa totalmente las necesidades de comercio de estos Estados debido a que la mayor parte de los bienes manufacturados se transporta en buques de contenedores o carga general. Los primeros representan sólo el 3,6% y los últimos el 17,5% de la flota de los pequeños Estados insulares en desarrollo. Si los buques registrados en Singapur y los dos países del Caribe que ofrecen banderas de conveniencia (Antigua y Barbuda y San Vicente y las Granadinas) se excluyen de estos dos tipos esenciales de buque (contenedores y carga general) la flota de estos Estados resulta mínima.

66. Las tendencias de reestructuración en la industria naviera internacional son también un factor que afecta la capacidad del transporte de muchos pequeños Estados insulares en desarrollo. En el último decenio, la consolidación y los acuerdos comerciales de cooperación entre grandes empresas de contenedores han redundado en una concentración de servicios. Esto ha creado economías de escala y alentado la ampliación de modalidades de servicio central y radial entre las principales zonas comerciales. Sin embargo, para los pequeños Estados insulares en desarrollo, los efectos han consistido en aumentar la necesidad de servicios a puertos de trasbordo, adquiriendo buques con instalaciones para levantar contenedores, invirtiendo en tecnología de intercambio electrónico de datos e impartiendo capacitación al personal administrativo. Sin las inversiones, especialmente en buques y servicios portuarios, será marginal la capacidad de muchos pequeños Estados insulares en desarrollo para comerciar en forma eficaz y sostener el desarrollo.

67. En resumen, los pequeños Estados insulares en desarrollo dependen más que nunca del comercio y de servicios eficaces de navegación. Sin embargo, los servicios de navegación siguen deteriorándose debido al envejecimiento y condiciones inadecuadas de los buques, la concentración cada vez mayor de empresas navieras y la ampliación de puertos centrales que requieren servicios de trasbordo.

B. Recomendaciones para la adopción de medidas

A nivel nacional

68. Incentivos a las inversiones: a) Promover las inversiones en buques modernos mediante políticas fiscales que alienten la inversión, por ejemplo, reservas para la rápida depreciación, créditos a las inversiones y reducción del

impuesto personal sobre la renta para la gente de mar; b) alentar el desarrollo de instalaciones de reparación de buques mediante políticas fiscales favorables y exenciones arancelarias para equipo esencial y componentes de buques; c) apoyo a las inversiones en infraestructura portuaria mediante préstamos directos o mediante garantías a préstamos de organismos de desarrollo; d) en el caso de los pequeños Estados insulares en desarrollo con archipiélagos muy pequeños, considerar la necesidad de un plan de licencias y de subsidios postales a las empresas navieras privadas.

69. Desarrollo de instituciones: a) Fortalecer o alentar a los consejos navieros para que actúen como centros de coordinación para la protección de los intereses de las empresas navieras; b) participar activamente en asociaciones regionales de gestión de puertos.

70. Instrumentos jurídicos internacionales: Ratificar las convenciones de las Naciones Unidas relativas al sector marítimo (Convención sobre un Código de Conducta para las Conferencias Marítimas, Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques, Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo), Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993.

71. Desarrollo de recursos humanos: Mejorar la seguridad marítima y la gestión del medio ambiente mediante la capacitación avanzada por conducto de la Organización Marítima Internacional (OMI) y mediante el envío de funcionarios públicos a instituciones académicas y de capacitación especializadas como la Universidad Marítima Mundial de Malmö.

72. Seguridad marítima: Eliminar gradualmente los buques viejos y prohibir la importación de buques que tengan más de 15 años y no reúnan los requisitos mínimos de seguridad de la OMI.

73. Mejorar los procedimientos de seguridad marítima y de protección del medio ambiente: Considerar la posibilidad de adoptar y poner en vigor los instrumentos internacionales que forman la base del Memorando de entendimiento de París sobre control por el Estado del Puerto y aplicar los instrumentos internacionales aprobados en virtud de dicho Memorando como la Convención Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 y el Protocolo de 1988 relativo a dicha Convención; la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 y los Protocolos de 1978 y 1988 relativos a dicha Convención; el Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques, modificado por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio; el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978; el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 y el Convenio sobre las normas mínimas en la marina mercante, 1976 (Convenio N° 147 de la OIT).

A nivel regional y subregional

74. Ampliar la capacidad marítima de las regiones o subregiones: a) adherirse a la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas; b) formar una conferencia de fletes navieros intrarregionales; c) prevenir la

importación a la región de buques obsoletos; d) actualizar y armonizar la legislación marítima de diversos pequeños Estados insulares en desarrollo a nivel subregional y nacional con miras a proporcionar un marco jurídico para un transporte marítimo más eficaz y e) mejorar y fortalecer los procedimientos de inspección de buques matriculados en la región.

75. Proporcionar un mejor servicio intrarregional de transporte marítimo:

a) establecer una división de financiación de buques en los bancos regionales de desarrollo en asociación con un banco extranjero hipotecario de buques; b) dar preferencia de atraque a buques que transporten productos alimentarios perecederos, c) dar tratamiento preferencial de atraque a comerciantes habituales; d) mejorar las comunicaciones de radio entre buques y tierra; e) formar pequeñas asociaciones regionales de propietarios de buques.

76. Reducir los costos generales del transporte marítimo mediante el

mejoramiento de las infraestructuras de navegación: a) investigar y remediar la congestión de puertos y examinar en forma crítica las futuras inversiones de capital en importantes proyectos de desarrollo de puertos; b) examinar y simplificar los procedimientos de aduanas y de documentación; c) investigar y modernizar las prácticas laborales en los puertos.

77. Proteger los intereses de las empresas navieras:

a) Establecer consejos de empresas navieras a nivel regional; b) alentar la formación de conferencias abiertas de buques de travesía que prestan servicio a las regiones; c) alentar a los consejos navieros y a la asociación de pequeños armadores a utilizar los servicios de un centro de transporte marítimo; d) alentar a las empresas navieras a negociar tarifas favorables directamente con los armadores para servicios indirectos que utilicen las rutas existentes Norte-Norte y Norte-Sur y asegurar servicios adecuados también para los productos con necesidades especiales de transporte; e) promover acuerdos de flete y de servicios de trasbordo con las frecuencias necesarias.

78. Promover la cooperación entre comerciantes mediante:

a) Alentar la cooperación entre comerciantes para consolidar los embarques de cargas inferiores a la capacidad de los contenedores por motivos de economía y conveniencia y negociar mejores tarifas; b) promover el intercambio de información y los conocimientos sobre los mercados entre comerciantes para determinar las oportunidades de cooperación en la obtención de servicios navieros y otros servicios de transporte y elaborar bases de datos para mantener la información sobre servicios navieros, especialmente en relación con oportunidades Sur-Sur; c) alentar a los comerciantes a que actúen de consuno para examinar sus necesidades de transporte Sur-Sur con las empresas locales de transporte, los armadores y los empresarios interesados en invertir en el transporte marítimo; d) alentar a los comerciantes a concertar acuerdos sobre las cantidades mínimas de los embarques, a fin de justificar el establecimiento o mejoramiento de servicios.

79. Mejorar los conocimientos prácticos de la gestión marítima y los

conocimientos de la región: a) Establecer un centro de transporte marítimo con dos divisiones: una administración de seguridad marítima y una división de política económica; b) ofrecer cursos breves de capacitación a nivel subregional en materia de transporte marítimo y administración de puertos mediante planes como el programa Trainmar de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre

Comercio y Desarrollo (UNCTAD); c) alentar a las empresas navieras regionales a que realicen empresas conjuntas con armadores extranjeros con un fuerte componente de capacitación en materia de contratos de acuerdo; d) realizar un estudio sobre la mano de obra para evaluar las necesidades de capacitación de la región y complementar la capacidad regional de capacitación en la forma que proceda; e) establecer un sistema para el examen y la emisión de certificados de competencia.

Notas

1/ Informe de la Conferencia Mundial sobre el Desarrollo Sostenible de los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, Bridgetown, 25 de abril a 6 de mayo de 1994 (A/CONF.167/9 y Corr.1 y 2) (publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.94.I.18 y correcciones, cap. I, resolución 1, anexo II.

2/ En el informe del Secretario General titulado "Protección de los océanos y de los mares de todo tipo, incluidos los mares cerrados y semicerrados, y de las zonas costeras, y protección, utilización racional y desarrollo de sus recursos vivos" (E/CN.17/1996/3), se utiliza el término "zonas costeras" del Programa 21. En el presente documento se utiliza la misma terminología por motivos de coherencia y para evitar confusiones. No se tratan aquí las cuestiones relativas a las zonas económicas exclusivas de los pequeños Estados insulares en Desarrollo. Dichas cuestiones se examinan en el informe del Secretario General sobre la protección de los océanos... (E/CN.17/1996/3).
