



Consejo Económico y Social

Distr.
GENERAL

E/CN.17/1996/20/Add.4
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

Informe del Secretario General

Adición

Transporte marítimo en los pequeños Estados
insulares en desarrollo

ÍNDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
I. METODOLOGÍA Y ESTRUCTURA DEL INFORME	1 - 2	3
II. PAPEL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LOS PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO	3 - 9	3
III. PANORAMA GENERAL DEL ESTADO ACTUAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO	10 - 19	7
A. Comercio internacional de los pequeños Estados insulares en desarrollo	11 - 13	7
B. Flota mercante de los pequeños Estados insulares en desarrollo	14 - 17	8
C. Cambios en la industria de transporte marítimo	18 - 19	9
IV. RECOMENDACIONES	20 - 23	20
A. Nivel nacional	21	12
B. Nivel regional o subregional	22	13
C. Nivel internacional	23	15
V. CONCLUSIONES	24	16
<u>Anexo</u> . Distribución, por edad, de la flota de los pequeños Estados insulares en desarrollo, por tipo de buques, al 1° de julio de 1995		17

I. METODOLOGÍA Y ESTRUCTURA DEL INFORME

1. Los directores de tareas de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Organización Marítima Internacional (OMI), dentro de los recursos de que disponían, establecieron contactos con una amplia variedad de organizaciones internacionales, nacionales y regionales a fin de solicitar su asistencia para actualizar la información. El estudio se inició en septiembre de 1995 y abarcó 25 organizaciones. El ámbito del estudio incluyó:

a) La determinación de los retos que encaran los pequeños Estados insulares en desarrollo en la esfera del transporte, las comunicaciones y la cuarentena;

b) La determinación de lo que debe hacerse en relación con la aplicación del capítulo 12 del Programa de Acción para el Desarrollo Sostenible de los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo;

c) La determinación de lo que se hace actualmente a nivel nacional, regional y mundial para hacer frente a esos retos;

d) La formulación de recomendaciones sobre formas y medios de superar las discrepancias entre b) y c) y adoptar medidas correctivas;

e) La vigilancia y aplicación de las recomendaciones;

f) La presentación de informes, en la medida en que proceda, al Comité sobre Desarrollo Sostenible.

2. Hasta la fecha, se han recibido muy pocas respuestas de las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales. En consecuencia, la información que figura en el presente informe se basa en la experiencia y en investigaciones de las propias fuentes internas de la UNCTAD. Si se recibe información adicional, se publicará una adición. La estructura del presente informe comprende un panorama general del comercio internacional de los pequeños Estados insulares en desarrollo, un análisis de la flota mercante y recomendaciones sobre políticas marítimas.

II. PAPEL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LOS PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO

3. El desarrollo económico, el comercio y el transporte marítimo se vinculan en forma inextricable. Ello es especialmente evidente en los países en desarrollo porque las exportaciones constituyen una proporción creciente del producto interno bruto (PIB). Por ejemplo, la exportación de bienes y servicios como proporción del PIB aumentó de 17% en 1960 a 30% en 1993. Junto con ese aumento de las exportaciones se produjo un crecimiento anual medio correspondiente del PIB real. Durante el período 1970-1973, los países en desarrollo, como grupo, registraron una tasa media de crecimiento anual de 3,7% y en el caso del grupo de bajos ingresos, el crecimiento medio anual del PIB real fue de 5,2% 1/. En resumen, las exportaciones son un factor importante del desarrollo sostenible.

4. Para participar en el comercio y ampliarlo, se necesita un eficiente transporte marítimo y una infraestructura de puertos. Esto es particularmente importante en los pequeños Estados insulares en desarrollo que se encuentran en desventaja geográfica y económica. Esas dificultades se manifiestan en altos costos de distribución, falta de servicios confiables de transporte marítimo, altos costos de los trasbordos, instalaciones portuarias inadecuadas, administración marítima limitada y deseconomías de escala al negociar tarifas de flete en las conferencias marítimas. Por ejemplo, las estimaciones de los costos totales de fletes para los pequeños Estados insulares en desarrollo superan en más de 45,5% las de los países de economías de mercado desarrolladas. En el cuadro 1 se ofrece una comparación entre los pequeños Estados insulares en desarrollo y otros grupos de países y se indican las grandes diferencias que existen entre los pequeños Estados insulares en desarrollo. Además, casi todas las pequeñas islas apartadas deben soportar costos de fletes aún más altos como porcentaje del valor de importación, lo que varía del 12 al 18%, y representa casi el doble del de otros países en desarrollo como grupo.

5. El papel de la UNCTAD de mejorar el sector marítimo en los países en desarrollo se concentra en dos amplias esferas. La primera esfera es la formulación de políticas a nivel internacional para promocionar la participación equitativa de todos los grupos de países en la industria del transporte marítimo mundial. El alcance de las cuestiones comprende la legislación internacional en materia de transporte marítimo, la protección de los intereses de las empresas de transporte, el desarrollo de flotas mercantes, el transporte multimodal y el desarrollo de puertos. Los resultados tangibles en esta esfera de política han conducido a una serie de acuerdos internacionales.

6. El mantenimiento del medio marino tiene importancia particular para los pequeños Estados insulares en desarrollo. La contaminación de los mares por los buques de carga, y aún más importante, de buques de pasajeros y de crucero, tienen que controlarse y deben adoptarse las medidas necesarias para impedir que siga degradándose el medio marino. Resulta especialmente urgente que se adopten las medidas necesarias para facilitar el establecimiento de servicios de recepción portuaria para la reunión de residuos de petróleo y productos químicos y de basuras de los buques, según se define en los anexos de la Convención Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

7. A fin de asegurar la aplicación de las disposiciones de la MARPOL, se ha iniciado la cooperación entre la UNCTAD y la OMI destinada a elaborar un instrumento financiero que asegure la financiación de inversiones y operaciones de instalaciones de recepción de desechos en los puertos. Se sentaron las bases para esta cooperación en la reunión del Consejo de la OMI, celebrada en 1994, de la que posteriormente tomó nota la Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de los Servicios de la UNCTAD: Transporte Marítimo, julio de 1994.

8. Al aplicar este acuerdo, las secretarías de la UNCTAD y de la OMI prepararon un documento conjunto titulado "Instalaciones de recepción" (SPI 3/4) que se presentó al Grupo de Trabajo Encargado de la Interfase entre Buques y Puertos en su tercera reunión, celebrada en la sede de la OMI del 24 al 28 de octubre de 1994. En el documento se recuerdan los requisitos para las instalaciones de recepción en los puertos establecidos en virtud de la MARPOL y

Cuadro 1

Estimaciones de los gastos totales en fletes del valor total
de importación, 1993 a/
 (En millones de dólares EE.UU.)

País	Estimación de los gastos de fletes de las importaciones	Valor de las importaciones (costo, seguro y flete)	Gastos de flete como % del valor de las importaciones
Bahamas	207,5	3.500	5,93
Chipre	236,2	2.500	9,12
Comoras	7,2	36	12,84
Mauricio	217,8	1.715	12,70
Santo Tomé y Príncipe	3,9	22	17,76
Seychelles	24,3	189	12,84
Antigua y Barbuda	21,9	245	8,95
Barbados	51,4	574	8,95
Dominica	10,3	115	8,95
República Dominicana	312,9	2.436	12,84
Granada	12,4	120	10,31
Haití	52,7	410	12,84
Jamaica	252,0	2.097	12,2
Saint Kitts y Nevis	8,9	100	8,95
Santa Lucía	28,6	320	8,95
San Vicente y las Granadinas	8,24	92	8,95
Trinidad y Tabago	142,5	1.448	9,84
Bahrein	376,4	3.825	9,84
Maldivas	16,6	185	8,95
Singapur	4.751,9	85.234	5,58
Malta	213,8	2.173	9,84
Fiji	74,8	634	11,79
Kiribati	1,5	15	9,76
Papua Nueva Guinea	166,8	1.299	12,84
Islas Salomón	16,6	101	16,42
Tonga	4,96	61	8,14
Vanuatu	9,7	80	12,10
Samoa	9,3	105	8,87
Total parcial, pequeños Estados insulares en desarrollo	7.241,1	109.741	6,60
Total mundial	201.385	3.601.481	5,59
Países con economía de mercado desarrollada	118.043	2.600.770	4,54

Cuadro 1 (continuación)

País	Estimación de los gastos de fletes de las importaciones	Valor de las importaciones (costo, seguro y flete)	Gastos de flete como % del valor de las importaciones
Total de los países en desarrollo de los cuales en:			
África	9.837	88.979	11,06
América	15.098	189.094	7,98
Asia	56.951	707.430	8,05
Europa	934	10.940	8,54
Oceanía	522	4.268	12,23

Fuente: Recopilado por la Secretaría de la UNCTAD sobre la base de factores c.i.f./f.o.b. del Fondo Monetario Internacional y del Manual de Comercio Internacional y Estadísticas sobre el Desarrollo de la UNCTAD.

Nota: a/ Las estimaciones sobre los grupos mundiales y nacionales no están completas, ya que sólo se incluyen datos para los países miembros del FMI.

se establece claramente la necesidad de ir más allá del aspecto físico de esas instalaciones mediante la creación de un instrumento que ofrezca un incentivo a los buques para que usen las instalaciones existentes y asignen los costos de inversión y funcionamiento de las instalaciones de recepción en forma que reflejen el principio de la responsabilidad económica del contaminador.

9. La segunda esfera es la cooperación técnica y el desarrollo de los recursos humanos. Estos son importantes complementos de la investigación, el análisis de política y las deliberaciones intergubernamentales de la UNCTAD. La investigación proporciona nuevos conocimientos de los métodos para encarar los problemas del desarrollo; mediante programas de capacitación los resultados de esa investigación pueden difundirse entre los encargados de formular políticas y otros funcionarios de los países en desarrollo; la cooperación técnica proporciona los medios para seguir la asistencia que se ha de prestar a los países en desarrollo que la soliciten. Al mismo tiempo, la información y las ideas que los expertos en cooperación técnica comunican desde el terreno permite a los miembros de la secretaría comprender mejor las necesidades de los países en desarrollo y la forma en que puede orientarse la labor de la secretaría para ayudar a satisfacer esas necesidades; en consecuencia, la cooperación técnica se convierte en importante fuente de ideas para la investigación. El programa de cooperación técnica de la UNCTAD se orientó en el pasado hacia los países en desarrollo debido a sus necesidades especiales. Este programa continúa extendiéndose hacia los pequeños Estados insulares en desarrollo.

III. PANORAMA GENERAL DEL ESTADO ACTUAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

10. En la presente sección se incluye un análisis del comercio internacional de los pequeños Estados insulares en desarrollo y las características de su flota mercante. Sin embargo, las cuestiones de transporte marítimo no son uniformes en todos los pequeños Estados insulares en desarrollo. El grupo resulta considerablemente diverso en cuanto a su ubicación geográfica, riquezas naturales y etapas de desarrollo económico. Por eso, los problemas de un país como Singapur, con su excelente ubicación geográfica, la segunda producción de contenedores del mundo 2/ y un PIB per cápita de casi 20.000 dólares 3/ son muy diferentes a las de muchos de los otros pequeños Estados insulares en desarrollo. Por ejemplo, los ingresos per cápita de los países en desarrollo de Oceanía varía de un nivel bajo de 447 dólares (Kiribati) a uno alto de 2.222 dólares (Fiji) 4/.

A. Comercio internacional de los pequeños Estados insulares en desarrollo

11. La demanda de servicios de transporte marítimo se deriva del comercio internacional. El predominio de las manufacturas (80%) favorece mucho a los pequeños Estados insulares en desarrollo más adelantados y en el caso de los países menos adelantados las materias primas constituyen una gran proporción.

12. Un examen del comercio internacional de los pequeños Estados insulares en desarrollo por valor indica un cambio tanto de la estructura como de la orientación de importaciones y exportaciones. En aquella, el total de exportaciones ha aumentado a un ritmo anual de 11,5% en el período 1988-1994, produciéndose el crecimiento más rápido en la esfera de las manufacturas (tasa anual media de crecimiento de 17,2%) 5/. La estructura variable del comercio refleja el crecimiento de las manufacturas y una disminución de las exportaciones de alimentos. La dirección de las exportaciones ha cambiado en el período 1988-1994. Por ejemplo, en 1988, los países con economías de mercado desarrolladas importaron alrededor del 56% de las exportaciones de los pequeños Estados insulares en desarrollo. No obstante, para 1994, la proporción de los países desarrollados disminuyó a 44,5%. Por el contrario, la proporción correspondiente a las exportaciones de los pequeños Estados insulares en desarrollo de los países en desarrollo aumentó de 39,9% en 1988 a 51,8% en 1994 6/.

13. El total de importaciones ha aumentado a una tasa media anual de 8,9% en el período 1988-1994 7/. Los artículos manufacturados siguen constituyendo la mayor proporción de importaciones - 81% en 1994 - y aumentaron en relación con un nivel de 69,0% en 1988. En otros grupos de productos, la importación de alimentos y combustibles permaneció estática; no obstante, las materias primas agrícolas disminuyeron en 34,3%, mientras que los minerales y metales aumentaron 30%. La dirección de las importaciones en el período 1988-1994 se trasladó de los países de economía de mercado desarrollados (una baja de 8,3%), con un aumento para los países en desarrollo (un alza de 15%). Los países de economía de mercado desarrollados, no obstante, siguen siendo los principales países de origen, con más de 55% del total correspondiente a 1994. Los países en desarrollo y los del campo socialista de Asia ampliaron su participación a 41,0% y 3,2% respectivamente.

B. Flota mercante de los pequeños Estados insulares en desarrollo

14. Los efectos de las flotas de bandera de conveniencia crea un sesgo estadístico en el análisis de la capacidad de la flota del grupo de pequeños Estados insulares en desarrollo. Las banderas de conveniencia son mecanismos jurídicos utilizados para atraer tonelaje mercante de países con reglamentos de seguridad más estrictos y mayores costos de funcionamiento a los países que ofrecen más flexibilidad y menores costos de matriculación. Los beneficios de los países que ofrecen 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 los verdaderos propietarios debido a que la proporción de tonelaje propiedad de los nacionales de los países con bandera de conveniencia es mínima (véase el cuadro 2).

15. Dentro del grupo de pequeños Estados insulares en desarrollo, el tonelaje con bandera de conveniencia representa 77,2% del total. Por eso, un análisis más exacto de la flota de los pequeños Estados insulares en desarrollo debe concentrarse en el volumen restante de 30,6 millones de toneladas de peso muerto. La composición de esta flota se resume en el cuadro 3 e indica una concentración de tonelaje registrado en Singapur, Antigua y Barbuda y San Vicente y las Granadinas. Estos últimos Estados del Caribe también ofrecen servicios de bandera de conveniencia. Esos tres representan el 95% de la flota total de los pequeños Estados insulares en desarrollo, excepto los principales países que ofrecen bandera de conveniencia. Este alto porcentaje se explica en parte por el sistema de registro 8/, que incluye buques de 100 toneladas brutas o más de registro. Por ese motivo, muchos de los buques más pequeños no se incluyen en el banco de datos mundial que mantiene la Lloyd's Maritime Information Services Ltd. No obstante, funciona un gran número de buques de menos de 100 toneladas brutas de registro en muchos pequeños Estados insulares en desarrollo. Por ejemplo, en las Maldivas, el transporte de carga entre los atolones está a cargo de entre 250 y 350 dhonis (pequeños buques de entre 50 y 75 toneladas de peso muerto) 9/, mientras que en el Caribe, entre 400 y 500 buques pequeños (de entre 200 y 300 toneladas de peso muerto) estaban en funcionamiento a principios de 1990 10/. Asimismo, entre 200 y 300 buques privados funcionaban entre las islas en Papua Nueva Guinea 11/.

16. El segundo factor cualitativo es la edad de la flota de los pequeños Estados insulares en desarrollo. El 75% de la flota mercante tiene más de 15 años. Esta flota que envejece tiene costos de funcionamiento más altos, ya que las reparaciones y el mantenimiento aumentan rápidamente con la edad y los retrasos y la inseguridad de los itinerarios, así como los riesgos ambientales, se asocian con buques obsoletos. En resumen, la flota de los pequeños Estados insulares en desarrollo envejece y necesita reemplazo; en el cuadro 4 se resumen los grupos de edad por tipo de buque y en el anexo del presente informe se ofrecen detalles por países.

17. Otra conclusión a que se llega con los datos sobre propiedad y tipo de buque es la necesidad de que los pequeños Estados insulares en desarrollo aumenten su capacidad de prestar servicios a su propio comercio. Esto es conveniente porque la mayor parte de la flota (77,2%) es de propiedad externa. Si bien esta situación proporciona ganancias en divisas, empleo para la gente de mar y diversificación, no se complementa plenamente con las necesidades de

Cuadro 2

Tonelaje que poseen los nacionales del país de matriculación registrados en la flota total de los registros más importantes internacionales y de conveniencia, al 31 de diciembre de 1994

(En miles de toneladas de peso muerto)

País de matriculación o registro	Tonelaje total registrado en el país de matriculación	Tonelaje que poseen los nacionales del país de registro	Proporción del tonelaje que poseen los nacionales en la flota total
Liberia	91.764	0	0,0
Panamá	86.460	0	0,0
Chipre	35.785	2.856	8,0
Bahamas	34.697	187	0,5
Registro Internacional de buques de Noruega	31.533	29.676	94,1
Registro Internacional de buques de Dinamarca	6.170	6.039	97,9
Bermudas	4.493	0	0,0

Fuente: Basado en datos suministrados por Lloyd's Maritime Information Services Limited, Londres.

Nota: a/ Buques de más de 1.000 toneladas de registro.

comercio de los pequeños Estados insulares en desarrollo, ya que la mayor parte de los bienes manufacturados se transportan en contenedores o buques de carga general. Los primeros representan solamente el 3,6% y los últimos el 17,5% de la flota de los pequeños Estados insulares en desarrollo (véase el cuadro 3). Si los buques matriculados en Singapur y los dos países del Caribe que ofrecen servicios de bandera de conveniencia (Antigua Barbuda y San Vicente y las Granadinas) se excluyen de estos dos tipos esenciales de buques (de contenedores y de carga general), la flota de los pequeños Estados insulares en desarrollo resulta mínima.

C. Cambios en la industria de transporte marítimo

18. Las tendencias de reestructuración en la industria del transporte marítimo internacional son otro factor que afecta la capacidad de transporte de muchos pequeños Estados insulares en desarrollo. En el último decenio, la consolidación y cooperación en materia de acuerdos comerciales 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 centrales y radiales entre las principales zonas comerciales.

Cuadro 3

Flotas mercantes de los Estados insulares en desarrollo por bandera
de matriculación a/, grupos de países y tipos de buques b/
al 31 de diciembre de 1994
(En toneladas de peso muerto)

	Flota total	Buques cisterna	Carga a granel	Carga general c/	Contene- dores	Otros tipos
Bahamas	35.740.833	19.604.600	7.523.744	5.923.633	905.637	1.783.219
Chipre	39.325.233	8.876.343	21.791.666	6.562.318	1.274.668	820.238
Cabo Verde	32.320	562	..	28.001	..	3.757
Comoras	2.959	..	..	2.295	..	664
Mauricio	301.082	..	203.750	85.043	..	12.289
Santo Tomé y Príncipe	2.277	..	..	1.285	..	992
Seychelles	3.721	..	..	2.825	..	896
Antigua y Barbuda	1.982.504	3.711	154.253	1.326.325	454.119	44.096
Barbados	114.253	76.219	..	30.005	..	18.029
Cuba	5423.991	102.249	632	298.463	..	141.647
Dominica	2.833	..	..	2.833	..	..
República Dominicana	11.852	1.635	..	9.251	..	966
Granada	555	..	..	555	..	..
Haití	170	..	..	..	..	170
Jamaica	10.545	3.292	..	7.253	..	..
Saint Kitts y Nevis	550	..	..	550	..	..
Santa Lucía	2.279	..	..	2.279	..	..
San Vicente y las Granadinas	8.595.448	1.749.929	3.353.395	2.944.655	223.267	324.202
Trinidad y Tabago	17.037	..	..	7.524	..	9.513
Bahrein	243.347	98.297	13.143	98.759	..	33.148
Maldivas	106.808	12.679	19.536	66.937	..	7.656
Singapur	18.520.025	8.893.630	5.626.138	1.889.004	1.494.500	616.753
Malta	26.267.730	10.646.168	10.923.409	3.669.158	450.363	578.632
Fiji	27.385	4.705	..	11.078	..	11.602
Kiribati	4.674	..	..	3.980	..	694
Nauru	..	..	..	..	..	..
Papua Nueva Guinea	51.051	5.044	..	42.313	..	3.694
Islas Salomón	5.746	..	..	3.155	..	2.591
Tonga	12.307	..	..	11.043	..	58.645
Tuvalu	77.164	..	..	18.519	..	58.645
Samoa	6.501	..	..	6.066	..	435
Total, pequeños Estados insulares en desarrollo	134.582.018	50.100.896	51.279.336	23.543.454	4.832.444	4.825.888
Porcentaje del total	100	37,2	38,1	17,5	3,6	3,6

Fuente: Lloyd's Maritime Information Services Ltd., Londres.

Notas: a/ Las denominaciones que se emplean en la presentación de material de este cuadro se refieren a banderas de registro y no entrañan opinión alguna de la Secretaría de las Naciones Unidas en relación con la condición jurídica de ningún país o territorio, ni de sus autoridades, ni en relación con la delimitación de sus fronteras.

b/ Buques de 1.000 toneladas brutas o más.

c/ Incluye buques de carga y de pasajeros.

Cuadro 4

Distribución por edad de la flota de los pequeños Estados insulares en desarrollo por tipos de buques al 1° de julio de 1995 a/
(Porcentaje del total en toneladas de peso muerto)

Agrupación de países	Tipos de buques	Total	Menos de 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	Más de 15 años	Edad media (años) b/
	Todos los buques	100	4,45	5,44	19,62	70,50	18,33
Promedio del grupo	Cisternas	100	7,63	4,44	18,88	69,05	17,92
	Granel	100	3,70	2,46	37,55	56,29	17,14
	Carga general	100	3,08	6,89	13,60	76,43	18,99
	Contenedores	100	17,43	23,46	14,50	44,61	13,55
	Todos los otros	100	2,57	3,54	30,92	62,97	17,86

Fuente: Recopilado sobre la base de datos suministrados por Lloyd's Maritime Information Services Limited, Londres.

Notas: a/ No se incluyen los países de bandera de conveniencia. El grupo de países de bandera de conveniencia definidos en Review of Maritime Transport de la UNCTAD, comprende a Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia y Panamá.

b/ Para calcular la edad promedio, se ha dado por sentado que la edad de los buques se distribuye en forma uniforme entre los límites inferior y superior de cada grupo de datos. En el grupo correspondiente a más de 15 años, se ha supuesto que el punto medio es de 22 años.

Sin embargo, para los pequeños Estados insulares en desarrollo, los efectos han consistido en aumentar la necesidad de servicios portuarios de trasbordo, adquirir buques con instalaciones para levantar contenedores, realizar grandes inversiones en la tecnología de intercambio de datos electrónicos y capacitar al personal de administración. Además, sin estas inversiones en infraestructura (principalmente en buques y en instalaciones portuarias), será marginal la capacidad de muchos pequeños Estados insulares en desarrollo para comerciar y sostener el desarrollo en forma eficaz.

19. Para concluir, los pequeños Estados insulares en desarrollo dependen más que nunca del comercio y los servicios eficaces de transporte marítimo. Sin embargo, esta capacidad se sigue deteriorando debido a lo inadecuado de los buques y a su envejecimiento, la concentración cada vez mayor de empresas navieras y la ampliación de puertos centrales que requieren servicios de trasbordo.

IV. RECOMENDACIONES

20. Pese a la diversidad de los pequeños Estados insulares en desarrollo, existen varias recomendaciones en el sector marítimo que podría examinar en forma selectiva cada uno de los Estados miembros.

A. Nivel nacional

21. Se recomienda a los países:

a) Promover inversiones en buques modernos mediante políticas fiscales que estimulen las inversiones. Éstas incluyen, entre otras, concesiones de depreciación rápida, crédito para inversiones y reducción de los impuestos personales sobre la renta para gente de mar;

b) Mejorar la seguridad marítima y la ordenación del medio ambiente mediante la capacitación avanzada por conducto de la OMI y mediante el envío de funcionarios a instituciones especializadas académicas y de capacitación como la Universidad Marítima Mundial de Malmö;

c) Alentar el desarrollo de instalaciones de reparación de buques mediante políticas fiscales favorables y exención de derechos de aduana para el equipo esencial y los componentes de buques;

d) Proporcionar y mejorar las instalaciones de recepción de desechos de buques;

e) Fortalecer o alentar los consejos de empresas navieras para que actúen como centros de coordinación para la protección de los intereses de dichas empresas;

f) Prestar apoyo a las inversiones en infraestructura portuaria mediante préstamos directos o mediante el aval de préstamos de organismos de desarrollo;

g) Considerar, en el caso de los pequeños Estados insulares en desarrollo con archipiélagos muy pequeños, la necesidad de un plan de licencias y subsidios postales a las empresas navieras privadas;

h) Ratificar las convenciones de las Naciones Unidas relativas al sector marítimo, a saber, la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo) y el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993;

i) Impartir capacitación adicional en materia de administración al personal de los sectores privado y público;

j) Eliminar gradualmente los buques viejos y prohibir la exportación de buques que tengan más de 15 años y no puedan cumplir con las regulaciones de seguridad mínima de la OMI;

k) Mejorar los conocimientos de gestión mediante un programa de recursos humanos para el personal nacional de puertos;

l) Participar activamente en las reuniones de la UNCTAD y de la OMI relativas a las políticas mundiales sobre el transporte marítimo, el desarrollo de puertos, la seguridad marítima y la contaminación;

m) Mejorar los procedimientos de seguridad marítima y protección ambiental:

- i) Considerar la posibilidad de aplicar instrumentos internacionales aprobados por el Memorando de Entendimiento de París sobre el Control por el Estado del Puerto 12/ incluidos la Convención Internacional sobre Líneas de Carga, 1966; el Protocolo de 1988 relativo a la Convención Internacional sobre Líneas de Carga de 1966; el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974; los Protocolos de 1978 y 1988 relativos al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974; el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978; el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, de 1978; el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, y el Convenio relativo a las Normas Mínimas en Buques Mercantes, 1976 (Convenio No. 147 de la OIT).

B. Nivel regional o subregional

22. Se formulan las siguientes recomendaciones a nivel regional o subregional:

a) Ampliar la capacidad marítima de la región o subregión mediante:

- i) La adhesión a la Convención sobre un código de conducta de las Conferencias Marítimas;
- ii) Creación de una conferencia intrarregional de fletes;
- iii) Prevención de la importación de buques obsoletos;
- iv) Mejoramiento y armonización de la legislación marítima de varios pequeños Estados insulares en desarrollo a nivel subregional y nacional con miras a proporcionar un marco jurídico para un transporte marítimo más eficaz;

b) Proporcionar mejores servicios intrarregionales de transporte marítimo mediante:

- i) El establecimiento de una división de financiación de buques dentro de los bancos regionales de desarrollo en asociación con un banco extranjero de hipotecas navales;
- ii) Conceder preferencia de atraque a los buques que carguen alimentos perecederos;
- iii) Dar tratamiento preferencial de atraque a los comerciantes habituales;

- iv) Mejorar las comunicaciones entre buques y tierra;
 - v) Formar asociaciones regionales de pequeños armadores;
- c) Reducir los costos generales del transporte marítimo mediante el mejoramiento de las infraestructuras. Las medidas deben incluir:
- i) Investigar y remediar la congestión de puertos;
 - ii) Examinar y simplificar los procedimientos de aduanas y de documentación;
 - iii) Investigar y modernizar las prácticas laborales en los puertos;
 - iv) Examinar en forma crítica las futuras inversiones de capital en importantes proyectos de desarrollo de puertos;
- d) Proteger los intereses de las empresas marítimas mediante:
- i) El establecimiento de consejos de armadores en toda la región;
 - ii) Alentar la formación de conferencias abiertas a buques que presten servicios a las regiones;
 - iii) Alentar a los consejos de armadores y asociaciones de pequeños propietarios de buques a utilizar los servicios de un centro de transporte marítimo;
 - iv) Alentar a los armadores a que negocien tarifas favorables directamente con los propietarios de buques para servicios indirectos que utilicen las rutas existentes Norte-Norte y Norte-Sur y asegurar la prestación de servicios adecuados para productos con necesidades especiales de transporte;
 - v) Promover acuerdos de fletamento y servicios de trasbordo con las frecuencias necesarias;
 - vi) Alentar la cooperación entre comerciantes para consolidar los embarques de volumen inferior a la capacidad de los contenedores por motivos de economía y conveniencia, y negociar mejores tarifas;
 - vii) Promover el intercambio de información y los conocimientos de mercado entre comerciantes para determinar oportunidades de cooperación en la obtención de servicios de transporte marítimo y otros servicios de transporte y elaborar bases de datos para mantener la información sobre los servicios de que se disponga, especialmente en relación con las oportunidades Sur-Sur;
 - viii) Alentar a los comerciantes a que actúen de consuno para examinar sus necesidades de transporte Sur-Sur con las empresas locales de transporte, armadores y empresarios interesados en invertir en el transporte marítimo;

ix) Alentar a los comerciantes a que concierten acuerdos sobre las cantidades mínimas necesarias para un embarque, a fin de justificar el establecimiento o la mejora de los servicios;

e) Mejorar los conocimientos de gestión del transporte marítimo en la región mediante:

- i) El establecimiento de un centro de transporte marítimo con dos divisiones: una administración de seguridad marítima y una división de política económica;
- ii) Impartir, a nivel subregional, breves cursos de capacitación en transporte marítimo y administración de puertos mediante planes como el programa Trainmar de la UNCTAD;
- iii) Alentar a las líneas navieras regionales a que formen empresas conjuntas con armadores extranjeros con un fuerte componente de capacitación en el contrato de acuerdo;
- iv) La participación activa en asociaciones de gestión de puertos;

f) Mejorar los procedimientos de seguridad marítima y protección del medio ambiente mediante:

- i) La realización de un estudio sobre los recursos humanos para evaluar las necesidades de capacitación de la región y complementar la capacidad regional de capacitación, en la medida que corresponda;
- ii) Establecimiento de un sistema para el examen y la emisión de certificados de competencia;
- iii) Mejoramiento o fortalecimiento de los procedimientos de inspección de buques matriculados en la región.

C. Nivel internacional

23. En vista de las grandes inversiones que requiere el desarrollo de infraestructura y la adquisición de medios de transporte marítimo, los esfuerzos de los pequeños Estados insulares en desarrollo a nivel nacional y regional tienen que complementarse con asistencia internacional. Se insta a la comunidad internacional a que:

a) Proporcione asistencia para ayudar a los pequeños Estados insulares en desarrollo a efectuar inversiones en infraestructura de puertos, buques modernos para el transporte intrarregional, instalaciones portuarias de recepción de desechos de buques y el desarrollo de conocimientos de gestión y funcionamiento para el transporte marítimo;

b) Prestar apoyo a los esfuerzos de los pequeños Estados insulares en desarrollo, a nivel regional, para mejorar el transporte marítimo, incluidas las cuestiones de seguridad marítima y la contaminación del medio marino.

IV. CONCLUSIONES

24. El mejoramiento de la capacidad marítima de los pequeños Estados insulares en desarrollo dentro del contexto del desarrollo sostenible exigirá la adopción de medidas multilaterales. Éstas comprenden las decisiones de los diversos gobiernos; sin embargo, para obtener apoyo económico y político, también es necesaria la cooperación de los pequeños Estados insulares en desarrollo a nivel regional e internacional. Por el contrario, sin coordinación, los diversos Estados seguirán marginados por grupos mayores que ya dominan las políticas económicas y marítimas.

Notas

1/ Handbook of International Trade and Development Statistics, 1994 (publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: E/F.95.II.D.15), cuadro 6.2.

2/ El Transporte Marítimo en 1994 (publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.95.II.D.17).

3/ Handbook of International Trade and Development Statistics, 1994 ... cuadro 6.1.

4/ Ibid.

5/ Secretaría de la UNCTAD, basado en datos de la División de Estadística de la Secretaría de las Naciones Unidas.

6/ Handbook of International Trade and Development Statistics, 1994 ... cuadro 3.2.

7/ Ibid., cuadro 3.3.

8/ Lloyd's Maritime Information Services Ltd., Londres.

9/ UNCTAD, informe sobre el proyecto del Sistema de Información Marítima entre las Islas (MDV/89/005), 1990.

10/ UNCTAD, informe de asesores sobre problemas del transporte interinsular (UNCTAD/RDP/LDC/32), 1990.

11/ Ibid.

12/ Memorando de Entendimiento sobre Control por el Estado del Puerto, informe anual, 1992.

Anexo

Distribución por edad de la flota de los pequeños Estados insulares
en desarrollo por tipos de buques al 1° de julio de 1995
(Porcentaje del total en toneladas de peso muerto)

Agrupación de países	Tipos de buques	Total	Menos de 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	Más de 15 años	Edad media (años) a/
Samoa	Todos los buques	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
Antigua y Barbuda	Todos los buques	100	30,6	9,3	32,4	28,7	11,25
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Granel	100	0,0	0,0	67,5	32,5	15,25
	Carga general	100	23,4	10,4	32,8	33,4	12,48
	Contenedores	100	53,9	9,8	22,9	13,4	7,46
	Todos los otros	100	18,3	0,0	40,4	41,3	14,36
Aruba	Todos los buques	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,0
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
Bahamas	Todos los buques	100	12,7	12,5	15,2	59,6	16,07
	Cisternas	100	15,2	15,3	6,0	63,5	16,07
	Granel	100	7,9	7,1	28,9	56,1	16,47
	Carga general	100	11,2	8,2	26,2	54,4	15,91
	Contenedores	100	16,3	8,6	0,5	74,6	17,40
	Todos los otros	100	9,2	21,5	26,4	42,9	14,30
Bahrein	Todos los buques	100	39,9	0,0	1,2	58,9	12,90
	Cisternas	100	98,7	0,0	0,0	1,3	2,26
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Carga general	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,6	0,0	8,7	90,7	21,01
Barbados	Todos los buques	100	2,3	4,3	67,9	25,5	14,11
	Cisternas	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Granel	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Carga general	100	3,4	13,4	20,3	62,9	17,28
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	11,0	0,0	39,2	49,8	15,88
Cabo Verde	Todos los buques	100	2,6	2,7	8,1	86,6	20,27
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	3,2	0,2	0,0	96,6	21,33
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	16,3	52,8	30,9	14,28

Anexo (continuación)

Agrupación de países	Tipos de buques	Total	Menos de 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	Más de 15 años	Edad media (años) a/
Comoras	Todos los buques	100	0,0	16,9	0,0	83,1	19,17
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	21,8	0,0	78,2	18,73
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Islas Cook	Todos los buques	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Todos los otros	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
Cuba	Todos los buques	100	0,9	5,9	6,7	86,5	20,27
	Cisternas	100	0,0	19,9	5,1	75,0	18,51
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Carga general	100	1,6	3,3	10,7	84,4	20,12
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	1,8	0,0	98,2	21,71
Chipre	Todos los buques	100	8,5	5,0	17,8	68,7	17,77
	Cisternas	100	21,0	7,7	11,0	60,3	15,55
	Granel	100	3,0	2,0	19,2	75,8	19,18
	Carga general	100	4,0	10,7	18,3	67,0	17,77
	Contenedores	100	41,8	7,0	28,0	23,2	9,79
	Todos los otros	100	7,2	11,7	24,3	56,8	16,38
Dominica	Todos los buques	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
República Dominicana	Todos los buques	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Fiji	Todos los buques	100	0,7	0,2	30,0	69,1	18,83
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	1,6	0,4	66,3	31,7	14,99
Granada	Todos los buques	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00

Anexo (continuación)

Agrupación de países	Tipos de buques	Total	Menos de 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	Más de 15 años	Edad media (años) a/
Haití	Todos los buques	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Jamaica	Todos los buques	100	0,0	0,0	46,1	53,9	17,39
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Kiribati	Todos los buques	100	17,3	0,0	24,2	58,5	16,12
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	32,6	0,0	30,5	36,9	12,43
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	5,8	0,0	94,2	0,0	11,42
Maldivas	Todos los buques	100	0,4	0,0	3,4	96,2	21,58
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Carga general	100	0,6	0,0	5,3	94,1	21,35
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Malta	Todos los buques	100	4,7	8,0	12,4	74,9	18,62
	Cisternas	100	7,5	5,9	7,4	79,2	18,88
	Granel	100	2,0	10,7	18,4	68,9	18,16
	Carga general	100	2,8	3,3	11,3	82,6	19,82
	Contenedores	100	22,2	15,8	1,6	60,4	15,03
	Todos los otros	100	0,1	19,6	14,6	65,7	17,58
Islas Marshall	Todos los buques	100	7,2	0,8	10,5	81,5	19,39
	Cisternas	100	9,0	0,0	2,6	88,4	19,94
	Granel	100	4,9	2,4	20,4	72,3	18,62
	Carga general	100	0,0	12,8	45,2	42,0	15,56
	Contenedores	100	0,0	0,0	40,7	59,3	17,93
	Todos los otros	100	0,0	2,0	98,0	0,0	11,90
Mauricio	Todos los buques	100	0,0	38,3	43,2	18,5	11,94
	Cisternas	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Granel	100	0,0	0,0	96,1	3,9	12,39
	Carga general	100	0,0	50,9	4,6	44,5	13,91
	Contenedores	100	0,0	100,0	0,0	0,0	7,00
	Todos los otros	100	1,4	15,8	0,0	82,8	19,35
Micronesia, Estados Federados de	Todos los buques	100	0,0	1,4	0,0	98,6	21,79
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Carga general	100	0,0	1,6	0,0	98,4	21,76
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00

/...

Anexo (continuación)

Agrupación de países	Tipos de buques	Total	Menos de 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	Más de 15 años	Edad media (años) a/
Nauru	Todos los buques	100	..	..	..	..	..
	Cisternas	100	..	..	..	..	..
	Granel	100	..	..	..	..	..
	Carga general	100	..	..	..	..	..
	Contenedores	100	..	..	..	..	..
	Todos los otros	100	..	..	..	..	..
Antillas Neerlandesas	Todos los buques	100	3,8	8,6	58,8	28,8	14,07
	Cisternas	100	0,0	18,5	59,2	22,3	13,31
	Granel	100	0,0	0,0	83,1	16,9	13,69
	Carga general	100	7,0	9,1	41,8	42,1	15,06
	Contenedores	100	0,0	33,9	0,0	66,1	16,92
	Todos los otros	100	2,5	4,8	78,3	14,4	12,95
Niue	Todos los buques	100	..	..	..	..	..
	Cisternas	100	..	..	..	..	..
	Granel	100	..	..	..	..	..
	Carga general	100	..	..	..	..	..
	Contenedores	100	..	..	..	..	..
	Todos los otros	100	..	..	..	..	..
Palau	Todos los buques	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Papua Nueva Guinea	Todos los buques	100	12,8	50,5	15,0	21,7	10,37
	Cisternas	100	0,0	0,0	44,1	55,9	17,59
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	15,3	59,5	10,4	14,8	8,98
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	13,9	30,7	56,3	16,98
Saint Kitts y Nevis	Todos los buques	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
Santa Lucía	Todos los buques	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
San Vicente y las Granadinas	Todos los buques	100	4,5	2,3	10,5	82,7	19,71
	Cisternas	100	0,3	0,0	3,8	95,9	21,56
	Granel	100	7,0	2,9	11,4	78,6	19,00
	Carga general	100	1,9	2,4	11,1	84,6	20,15
	Contenedores	100	47,9	0,0	27,9	24,2	9,63
	Todos los otros	100	0,1	8,3	24,9	66,7	18,25

Anexo (continuación)

Agrupación de países	Tipos de buques	Total	Menos de 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	Más de 15 años	Edad media (años) <u>a</u> /
Santo Tomé y Príncipe	Todos los buques	100	0,0	0,0	29,9	70,1	19,01
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	14,0	86,0	20,60
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	0,0	46,8	53,2	17,32
Seychelles	Todos los buques	100	5,6	0,0	0,0	94,4	20,88
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	24,5	0,0	0,0	75,5	17,10
Singapur	Todos los buques	100	21,5	27,2	17,5	33,8	11,87
	Cisternas	100	21,6	37,1	6,2	35,1	11,50
	Granel	100	28,8	21,7	34,5	15,0	9,54
	Carga general	100	3,5	4,2	19,7	72,6	18,70
	Contenedores	100	20,2	20,5	10,0	49,3	13,89
	Todos los otros	100	12,1	28,2	30,7	29,0	12,28
Islas Salomón	Todos los buques	100	0,0	3,5	15,9	80,6	19,89
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	2,6	97,4	21,74
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	7,7	32,1	60,2	17,64
Tokelau	Todos los buques	100	..	..	..	..	..
	Cisternas	100	..	..	..	..	..
	Granel	100	..	..	..	..	..
	Carga general	100	..	..	..	..	..
	Contenedores	100	..	..	..	..	..
	Todos los otros	100	..	..	..	..	..
Tonga	Todos los buques	100	1,2	0,0	1,6	97,2	21,60
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	4,3	0,0	5,9	89,8	20,55
Trinidad y Tabago	Todos los buques	100	0,0	6,6	9,0	84,4	20,11
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	14,9	20,5	64,6	17,72
Tuvalu	Todos los buques	100	0,0	6,5	34,9	58,6	17,54
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	17,1	59,1	23,8	13,53
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	0,0	20,1	79,9	19,99

Anexo (continuación)

Agrupación de países	Tipos de buques	Total	Menos de 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	Más de 15 años	Edad media (años) a/
Vanuatu	Todos los buques	100	5,4	21,6	30,9	42,1	14,59
	Cisternas	100	7,9	0,0	0,0	92,1	20,42
	Granel	100	5,2	23,7	28,0	43,1	14,61
	Carga general	100	7,5	20,4	51,5	20,6	12,29
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Todos los otros	100	3,1	19,7	15,0	62,2	16,93
Islas Vírgenes de los Estados Unidos	Todos los buques	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Cisternas	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Granel	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Carga general	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Contenedores	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Todos los otros	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Promedio del grupo	Todos los buques	100	4,81	6,11	19,56	69,53	18,17
	Cisternas	100	8,63	4,97	16,45	69,95	17,88
	Granel	100	3,92	4,70	33,83	57,54	17,13
	Carga general	100	3,47	7,33	15,16	74,04	18,69
	Contenedores	100	18,39	17,78	21,05	42,77	13,55
	Todos los otros	100	2,83	5,16	29,72	62,29	17,69

Fuente: Recopilado sobre la base de datos suministrados por Lloyd's Maritime Information Services Limited, Londres.

Nota: a/ Para calcular la edad promedio, se ha dado por sentado que la edad de los buques se distribuye en forma uniforme entre los límites inferior y superior de cada grupo de datos. En el grupo correspondiente a más de 15 años, se ha supuesto que el punto medio es de 22 años.