

Distr.
LIMITADA

TD/B/CN.4/GE.1/L.1
27 de octubre de 1993

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
Comisión Permanente de Desarrollo del
Sector de los Servicios (Transporte Marítimo)
Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos
Ginebra, 25 de octubre de 1993
Tema 6 del programa

PROYECTO DE INFORME DEL GRUPO INTERGUBERNAMENTAL DE EXPERTOS EN PUERTOS

Palacio de las Naciones, Ginebra, 25 a 29 de julio de 1993

Relator: Sr. M. Khelifi (Argelia)

INDICE

<u>Capítulo</u>		<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
	INTRODUCCION	1 - 7	2
I.	ORGANIZACION Y GESTION PORTUARIAS PUBLICACIONES Y COOPERACION TECNICA	8 - 22	6
II.	CUESTIONES DE ORGANIZACION	23 - 25	11

Nota para las delegaciones

El presente proyecto de informe es un texto provisional que las delegaciones pueden modificar.

Se ruega que las solicitudes de enmienda -que deben presentarse en inglés o francés- se comuniquen, a más tardar, el viernes 5 de noviembre de 1993 a la:

Sección de Edición de la UNCTAD
Oficina E.8.106
Fax N° 907 0056
Tel. N° 907 5656

INTRODUCCION

1. El Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos se reunió del 25 al 29 de octubre de 1993 en el Palacio de las Naciones, Ginebra, en cumplimiento de una decisión aprobada por la Junta de Comercio y Desarrollo en su 39º período de sesiones, celebrado en marzo de 1993.

2. Las atribuciones del Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos aprobadas por la Junta de Comercio y Desarrollo dicen lo siguiente:

"El Grupo de Expertos examinará los factores que pueden contribuir a la gestión eficiente y el desarrollo sostenible de los puertos y los servicios portuarios conexos con objeto de fomentar la competitividad de los servicios de transporte marítimo y reforzar la capacidad para atender las necesidades del comercio marítimo.

En el desempeño de su cometido, el Grupo de Expertos:

- a) Atenderá principalmente a dos elementos fundamentales del nuevo programa de trabajo, a saber:
 - La organización portuaria, en particular las cuestiones relativas a la privatización, comercialización, desregulación y legislación vigente;
 - La gestión portuaria, en particular las cuestiones relativas al desarrollo de los recursos humanos, la planificación estratégica, la comercialización, el desarrollo sostenible y las necesidades de inversión;
- b) Suplirá los conocimientos técnicos de que dispone la secretaría mediante la presentación por determinados puertos de la experiencia adquirida en los campos de la organización y gestión portuarias;
- c) Determinará, teniendo debidamente en cuenta la competencia entre puertos, las posibilidades de una mayor cooperación regional entre los puertos en materia de organización y gestión portuarias;
- d) Examinará las publicaciones sobre el tema elaboradas por la secretaría a petición del Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos, de 1990, y procederá:

- i) a examinar su distribución y determinar el interés que hubieren suscitado la aplicabilidad de sus recomendaciones y la información complementaria que sea necesaria para el desarrollo de la competitividad de los puertos y los servicios portuarios conexos, especialmente los que se encuentran en países en desarrollo y países con economías en vías de transición a una economía de mercado;
- ii) a proporcionar los datos obtenidos del sector portuario sobre las carencias importantes de la información sobre organización y gestión portuarias actualmente disponible en las organizaciones internacionales, las asociaciones de puertos, los seminarios, conferencias y publicaciones para determinar si es necesario reforzar la difusión de la información existente;
- iii) a emitir un dictamen sobre los temas concretos del programa de trabajo aprobado a que debería atribuir prioridad la Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de los Servicios (Transporte Marítimo);
- e) Examinará la labor realizada por la secretaría en materia de cooperación técnica y capacitación en gestión portuaria, determinará sus efectos en el desarrollo de la competitividad de los puertos y los servicios portuarios conexos y, a este respecto, determinará las necesidades que no son atendidas mediante los distintos tipos de capacitación que se puede conseguir de fuentes bilaterales y multilaterales con objeto de delimitar los posibles campos de actuación futura de la UNCTAD en esta esfera; y
- f) Preparará un informe sobre esos temas para presentarlo a la Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de los Servicios (Transporte Marítimo) en su segundo período de sesiones."

3. En el curso de su período de sesiones, el Grupo Intergubernamental de Expertos celebró ... sesiones oficiales y ... sesiones oficiosas.

Declaraciones de apertura

4. La Presidenta, en sus observaciones introductorias, resumió los objetivos del Grupo, que eran estudiar los factores que afectaban al desarrollo eficiente y sostenible de los puertos, estudiar los medios de fomentar la competencia y de reforzar las capacidades del comercio mundial mediante el desarrollo de los puertos. Señaló que la reunión del Grupo Intergubernamental de Expertos era oportuna, pues los puertos del mundo entrarían pronto en nuevo siglo de actividades, y las naciones y los gobiernos hacían depender la prosperidad futura de sus pueblos de la expansión del comercio mundial. Esa expansión del comercio mundial y la aceleración del ritmo del comercio someterían a los puertos a intensas presiones para que ampliaran sus instalaciones y mejoraran sus servicios reduciendo a la vez los costos. Al mismo tiempo, la concentración de poder en manos de megacargadores aumentaba el riesgo para los puertos, pues los cambios de itinerario podían modificar considerablemente los volúmenes de la carga. A los problemas que afrontaban los puertos había que añadir legítimas exigencias ecológicas que era necesario satisfacer. Sugirió que los puertos podían hacer frente a esos problemas, primero, adoptando el método de la planificación estratégica, segundo, estableciendo alianzas con asociados para obtener ventajas comerciales comunes, y, tercero, consolidando la asociación con la ciudad para que la comunidad y el puerto pudieran trabajar juntos para lograr un desarrollo sostenible.

5. El Secretario General de la UNCTAD observó que la presencia en la reunión de altos funcionarios y directores de puertos de muchos países era una indicación de su confianza en la UNCTAD. Las cuestiones fundamentales que debía examinar el Grupo eran la organización y la gestión portuarias, en particular las cuestiones relativas a la privatización, la desregulación, la comercialización, el desarrollo de los recursos humanos, el desarrollo sostenible y la cooperación regional, y la determinación de las posibilidades de las actividades de cooperación técnica y capacitación de la secretaría de la UNCTAD. Había una clara relación entre la gestión eficiente y el desarrollo sostenible de los puertos y el fortalecimiento de las capacidades para atender a las necesidades del comercio. Señaló que la UNCTAD trataba de ofrecer apoyo a la comunidad portuaria internacional mediante la capacitación

en gestión portuaria y la cooperación técnica, y señaló a la atención especialmente el papel de la UNCTAD en la rehabilitación del puerto de Mogadishu en Somalia. Finalmente, dijo que dos organizaciones portuarias internacionales celebrarían breves reuniones en Ginebra en coordinación con la reunión del Grupo Intergubernamental de Expertos y que eso constituía un paso positivo hacia el fortalecimiento de la cooperación.

6. El Oficial encargado de la División de Desarrollo de los Servicios dijo que aunque los problemas más serios que afrontaban los puertos eran consecuencia de una organización y una gestión inadecuadas, éstas, a su vez, eran a menudo el resultado de una excesiva interferencia de los gobiernos centrales. Los mecanismos de reestructuración, comercialización y privatización eran modos de mejorar la situación mediante el desarrollo de puertos orientados al mercado y financieramente viables. Entre los importantes temas que había que examinar estaban la legislación portuaria, necesaria en los niveles local, nacional e internacional para lograr un desarrollo y una explotación eficientes, y el desarrollo sostenible, cuyos objetivos eran el desarrollo económico combinado con la protección del medio ambiente y la distribución equitativa de los beneficios y costos conexos. Se pedía a las organizaciones y asociaciones portuarias regionales e internacionales que suministraran información sobre las posibilidades de una mayor cooperación regional entre los puertos. Se había dado un carácter más complementario a los programas de capacitación de la UNCTAD, que estaban dirigidos a los administradores de las categorías media y superior, y se agradecía a los Gobiernos de Bélgica, Francia y los Países Bajos por su asistencia financiera a ese respecto. Durante el período de sesiones del Grupo Intergubernamental de Expertos se examinaría también la cooperación técnica de la UNCTAD y la UNCTAD presentaría su labor en Somalia para rehabilitar los puertos de ese país.

7. La portavoz del Grupo de los 77 (Argelia) pidió al Grupo que manifestara su agradecimiento a los expertos basados en Mogadishu por su dedicación y su coraje.

Capítulo I

ORGANIZACION Y GESTION PORTUARIAS

(Tema 3 del programa)

PUBLICACIONES Y COOPERACION TECNICA

(Tema 4 del programa)

8. Para el examen de esos temas, el Grupo Intergubernamental de Expertos tuvo ante sí los documentos siguientes:

"Organización y gestión de los puertos: informe de la secretaria de la UNCTAD" (TD/B/C.4/GE.1/2);

"Los principios de la gestión y la organización modernas de los puertos" (TD/B/CN.4/AC.7/13) (documento de antecedentes);

"Los aspectos jurídicos de la gestión portuaria (UNCTAD/SHIP/639) (documento de antecedentes);

"Planificación estratégica para administraciones portuarias" (UNCTAD/SHIP/646) (documento de antecedentes);

"La comercialización del puerto y las perspectivas del puerto de tercera generación" (TD/B/C.4/AC.7/14);

"La gestión y desarrollo de los recursos humanos en los puertos" (UNCTAD/SHIP/644);

"Sustainable development for ports" (UNCTAD/SDD/PORT/1).

9. El representante de la Asociación Internacional de los Puertos (AIP) señaló la contribución de su Asociación a la cooperación internacional entre los puertos, destacando que la asistencia a los países en desarrollo se prestaba por intermedio del comité de recursos humanos de la Asociación.

10. El representante de la Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Navegación (AIPCN) presentó la labor de la AIPCN y de la Comisión Permanente de Desarrollo y Cooperación (CPDC). La Asociación era una organización técnica, apolítica y sin fines lucrativos que trataba de promover la navegación tanto interior como marítima fomentando el progreso en el diseño, la construcción, el mejoramiento, el mantenimiento y la explotación de las vías de navegación y los puertos interiores y marítimos. Explicó la historia y la estructura de las AIPCN, se refirió a sus actividades técnicas y

sus publicaciones y expuso las actividades de la CPDC para proporcionar asistencia y asesoramiento técnico a los países en desarrollo. Finalmente, subrayó el deseo de la AIPCN de aumentar su colaboración con la UNCTAD.

11. El representante del Perú dijo que desde la última reunión de la UNCTAD sobre los puertos se habían producido muchos cambios políticos y estructurales en muchos países y que era sumamente útil poder examinar cuestiones relativas a la reestructuración portuaria y el establecimiento de tarifas. Expresó su agradecimiento por la cooperación técnica que había recibido el Perú por intermedio de la UNCTAD.

12. El representante del Japón expuso la situación de los puertos en su país y se refirió a la función esencial que cumplen en la economía y en el apoyo al comercio. Se había considerado a los puertos como un medio estratégico para el desarrollo nacional y regional. La responsabilidad primordial de la gestión portuaria incumbía a los gobiernos locales, mientras que el gobierno nacional era responsable de la coordinación y de la asistencia técnica y financiera para el desarrollo portuario. El sector privado se ocupaba de la manipulación de la carga y este arreglo había tenido buenos resultados en el Japón. Los puertos japoneses estaban siendo transformados en puertos de la tercera generación, con servicios más orientados al mercado y fuertes relaciones entre el puerto y la ciudad. Las administraciones portuarias se encargaban del desarrollo de la infraestructura básica, la coordinación y la planificación, mientras que se dejaba en manos del sector privado la superestructura, el equipo y su mantenimiento. Sería útil un análisis comparado país por país para ayudar a los países a elegir la mejor estrategia para su caso concreto. Destacó que los puertos no debían olvidar que debían prestar servicios confiables y eficientes a sus clientes. Finalmente, era posible y benéfica la cooperación regional, por ejemplo entre puertos principales y puertos de enlace y aun entre puertos que competían entre sí, y esa cooperación podía ser promovida por la reunión del Grupo Intergubernamental de Expertos.

13. El representante del Yemen dijo que podía mejorarse la cooperación entre los puertos de ambos extremos de la cadena comercial marítima. Sugirió que los seminarios y servicios de asesoramiento proporcionados por la UNCTAD podían fortalecer la cadena de transporte.

14. La portavoz del Grupo de los 77 (Argelia) observó que las cuestiones que había que examinar eran muy importantes para los países en desarrollo y los países en transición. El desarrollo de los servicios de transporte era una parte fundamental del desarrollo del comercio y la reunión del Grupo Intergubernamental de Expertos contaba con el pleno apoyo de los países en desarrollo.

15. El representante del Líbano dijo que a los países en desarrollo les resultaba difícil recuperar sus inversiones debido al rápido ritmo de los cambios tecnológicos que afectaban a los puertos. Era importante que los países en desarrollo aprendieran de las experiencias, tanto buenas como malas, que habían acumulado los puertos de los países desarrollados en materia de inversiones.

16. El representante de la OIT ofreció información sobre las principales actividades de la OIT en relación con la industria portuaria hasta fines de 1995. La OIT organizaría en abril de 1995 una reunión regional para Asia y el Pacífico sobre los problemas sociales y laborales ocasionados por el ajuste estructural y después de esa reunión habría una reunión mundial sobre ese tema que se celebraría en Ginebra en diciembre de 1995. En la actualidad la OIT estaba preparando un programa de formación de los trabajadores portuarios destinado a capacitar a los supervisores de terminales de contenedores y que comprendía 30 módulos con unas 500 horas de material didáctico. Desde 1986 la OIT coordinaba un programa de cooperación técnica entre países en desarrollo en América Latina y América Central para uniformar los programas de capacitación portuaria y se aprovecharía esa experiencia para un programa similar en Asia. Concluyó confirmando que continuaría el programa de cooperación técnica de la OIT, especialmente en relación con la capacitación de los trabajadores portuarios.

17. El representante de México se refirió a las medidas que se estaban adoptando para modernizar el sistema portuario de su país. El objetivo principal era aumentar la eficiencia de la administración y la explotación de los puertos mediante un programa de descentralización, desregulación y privatización. Se daría a cada puerto autonomía operacional y financiera por intermedio de una Administración Portuaria Integral (API) que sería inicialmente pública pero podría ser luego transferida al sector privado. Sería necesario revisar un gran número de leyes relativas a los puertos.

La API debía subcontratar actividades para promover la competencia y las inversiones extranjeras estaban limitadas al 49%. Agradeció a la UNCTAD por su asistencia en la esfera de la capacitación mediante el programa TRAINMAR.

18. El representante de la India observó que el sector del transporte competía con otros sectores fundamentales como los de la salud, la educación, la vivienda, etc., para obtener recursos económicos y que debía hacerse un uso óptimo de las instalaciones ya existentes. Las principales debilidades de los puertos de la India eran el uso inadecuado de la infraestructura, las prácticas de trabajo incorrectas, la carencia de conocimientos sobre las técnicas de gestión más recientes y la carencia de una política sostenida de desarrollo de los recursos humanos. Se podía aumentar mucho la eficiencia simplificando la documentación y los procedimientos. Las experiencias de otros países en la reestructuración de su sector portuario serían valiosas para el examen de esa cuestión en la India.

19. El representante de Croacia describió la situación de los puertos en su país. En el pasado los puertos se habían autofinanciado y no habían contado con asistencia del Gobierno para la infraestructura. Actualmente eso había cambiado pues el nuevo Gobierno reconocía la importancia de los puertos para el desarrollo y se estaba introduciendo una legislación portuaria para pasar los servicios al sector privado, mientras que el sector público actuaría como una administración portuaria propietaria. Por consiguiente, la cuestión de la reestructuración de los puertos era muy importante para su país.

20. El representante del Brasil dijo que su país había iniciado no un programa de privatización sino un programa de desfederalización o descentralización de los puertos. Con este fin, después de un largo proceso, se estaba modificando la legislación para permitir al sector privado explotar concesiones. La Junta de la administración portuaria estaba integrada por representantes del Gobierno, las empresas explotadoras, los usuarios y los sindicatos. Era necesario simplificar la documentación y reajustar periódicamente las tarifas debido a la elevada tasa de inflación del Brasil. Concluyó señalando la importancia de negociar con todas las partes para alcanzar los objetivos relativos a la mejora del funcionamiento, el desarrollo de la infraestructura y las necesidades en materia de empleo.

21. El representante de Guinea expuso la evolución del puerto de Conakry desde 1980. Fondos procedentes de bancos de desarrollo internacionales y nacionales habían permitido modernizar la infraestructura y en 1987 el sector privado se había hecho cargo de la manipulación de la carga y el almacenamiento. Una asociación de la administración portuaria se había hecho responsable de los trabajadores portuarios y los administradores del sector público habían sido empleados por el sector privado y recapitados. Como resultado del apoyo del Gobierno y la administración portuaria y de programas de incentivación la experiencia había sido positiva y la privatización había sido un instrumento para desarrollar y mejorar el puerto.

22. El representante de Noruega dijo que los puertos de su país estaban privatizados desde hacía decenios y que los terrenos y la infraestructura de los muelles pertenecían a la administración portuaria, aunque algunas empresas privadas habían construido sus propias terminales y eran propietarias de las mismas. Las empresas explotadoras eran responsables de la comercialización ante los usuarios y las administraciones portuarias consideraban que sus clientes eran las empresas que explotaban las terminales. Había que coordinar cuidadosamente las inversiones públicas en los puertos mediante un plan de transportes para evitar un exceso de inversiones debido a las peticiones de los explotadores privados. Había que supervisar las tarifas para mantener el gran uso que se hacía de las vías de navegación interiores, que eran ecológicamente mejores que el transporte por carretera.

Capítulo II

CUESTIONES DE ORGANIZACION

A. Apertura del período de sesiones

23. El período de sesiones fue abierto el lunes 25 de octubre de 1993 por el Oficial encargado de la División de Desarrollo de los Servicios.

B. Elección de la Mesa

24. En su sesión plenaria de apertura, celebrada el 25 de octubre de 1993, el Grupo Intergubernamental de Expertos eligió Presidente a la Sra. Lillian Liburdi (Estados Unidos de América), Vicepresidente al Sr. Dinesh K. Afzulpurkar (India) y Relator al Sr. Menouar Khelifi (Argelia).

C. Aprobación del programa y organización de los trabajos

25. En su sesión plenaria de apertura, el Grupo Intergubernamental de Expertos aprobó el siguiente programa:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. Organización y gestión portuarias.
4. Publicaciones y cooperación técnica.
5. Otros asuntos.
6. Aprobación del informe del Grupo Intergubernamental de Expertos a la Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de los Servicios (Transporte Marítimo).

D. Otros asuntos

(Tema 5 del programa)

[Se completará según proceda.]

E. Aprobación del informe del Grupo Intergubernamental de Expertos a la Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de los Servicios (Transporte Marítimo)

(Tema 6 del programa)

[Se completará.]