

Distr.
LIMITADA

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

Adición

Relator: Sr. M. Khelifi (Argelia)

INDICE

<u>Capítulo</u>	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
I. ORGANIZACION Y GESTION PORTUARIAS		
PUBLICACIONES Y COOPERACION TECNICA (<u>continuación</u>)	1 - 7	2

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.8106
Fax N°: 907 0056
Tel. N°: 907 5656

Capítulo I

ORGANIZACION Y GESTION PORTUARIAS
(Tema 3 del programa)

PUBLICACIONES Y COOPERACION TECNICA
(Tema 4 del programa)

(continuación)

1. El representante de China señaló que la política de expansión del comercio exterior aplicada por su Gobierno al comienzo del decenio de 1970 había dado origen a una congestión de los puertos. Para hacer frente a este problema, se había emprendido un programa masivo, financiado con capitales nacionales y extranjeros, para desarrollar nuevas instalaciones, en el que se había duplicado con creces el número de muelles de gran calado. Durante el plan quinquenal en curso, se iban a construir más de 100 muelles de gran calado. Desde 1984, el control de los puertos se había descentralizado en favor de los gobiernos locales, de suerte que el gobierno central se limitaba a desempeñar un papel de coordinación y fijación de políticas. Se estimulaba la competencia en el sector portuario y los puertos tenían que tratar directamente con los cargadores y las empresas navieras. Se había otorgado a los puertos la autonomía operacional y financiera, así como una mayor libertad para fijar los niveles de sueldos y salarios. China estaba recurriendo a la comunidad internacional para la obtención de fondos, tecnología y servicios de expertos para mejorar su sector portuario, y se estaba promoviendo la constitución de empresas conjuntas. En la actualidad, China cooperaba con el programa TRAINMAR para establecer un centro de capacitación en Shanghai.

2. El representante de Alemania hizo una breve descripción de la situación de los puertos alemanes después del proceso de reunificación y destacó la importancia de los transportes interiores en vista del gran volumen de tráfico de tránsito que pasaba por el país. Describió los distintos regímenes jurídicos que se aplicaban en los puertos de la antigua República Federal de Alemania a causa de la naturaleza federal del país. Esos puertos

habían contribuido a la reorganización de los puertos de la antigua República Democrática, que se había llevado a cabo en sólo tres años. El tipo de asesoramiento prestado en ese caso podría ser de interés para los puertos de otros países.

3. El representante de Indonesia explicó que los puertos desempeñaban un papel fundamental en su país, no sólo porque eran esenciales para el comercio exterior sino también para asegurar las comunicaciones entre las más de 15.000 islas que constituían el país. En virtud de una nueva ley de puertos promulgada en 1992, se esperaba que los puertos respondieran mejor a las presiones comerciales, fueran más eficientes y rentables y proporcionaran beneficios financieros al Gobierno mediante la reducción del gasto público en desarrollo portuario y la generación de ingresos mediante la venta de activos. Así pues, se continuaba promoviendo la participación del sector privado en las empresas del sector público y se estaba preparando un entorno reglamentario específico a tal efecto.

4. El representante de Argelia dijo que en 1982 se había iniciado una reorganización del sector portuario con el establecimiento de empresas portuarias en cada uno de los puertos del país. Esas empresas estaban encargadas de proporcionar infraestructura y servicios para los buques y cargamentos. El Gobierno estaba concediendo una mayor autonomía a esas empresas mediante el establecimiento de juntas encargadas de administrarlas según pautas comerciales, con posibilidad de participación del capital privado y del capital público en las inversiones en pie de igualdad.

5. El representante de Mozambique explicó el papel esencial que habían desempeñado en el pasado los puertos del país prestando servicios a los países vecinos mediante corredores de transporte y se refirió a su incapacidad actual para atender a ese tráfico. Actualmente la carga transportada sólo representaba el 25% del nivel anterior. Se estaba aplicando una política de comercialización y se preveía que mediante el alquiler de las instalaciones, la constitución de empresas conjuntas y otras disposiciones se podría rehabilitar los puertos. No obstante, se observaba cierto temor a una dominación extranjera, ya que los servicios de expertos y los fondos

disponibles en el país eran muy limitados después de la prolongada guerra civil. Solicitó la ayuda exterior para la creación de instituciones y el desarrollo de los recursos humanos que permitirían al país superar esa deficiencia.

6. El representante de la Asociación de Administraciones Portuarias del Africa Occidental y Central (PMAWCA) explicó que esta asociación, que había sido establecida en 1972 y que comprendía a varios países africanos desde Mauricio hasta Angola, estaba celebrando su 18ª reunión esta misma semana en Libreville. La Asociación había emprendido actividades en las esferas de la capacitación, la sensibilización de los administradores portuarios de categoría superior y la armonización de las estadísticas y de los procedimientos contables, así como actividades de promoción como los "Días de los Puertos Africanos", etc. La Asociación agradecía la ayuda facilitada por los órganos y organismos de las Naciones Unidas, tales como la UNCTAD, la OIT y la OMI, y expresó su reconocimiento a los gobiernos europeos que le habían prestado asistencia para desempeñar un papel positivo en el sector portuario.

7. El representante de la Asociación de Administraciones Portuarias del Norte de Africa (PMANA) señaló que esta asociación, que había sido constituida en 1974, agrupaba a siete países, desde Mauritania hasta el Sudán. La Asociación pretendía armonizar la legislación, las normas y las políticas de sus miembros y tenía por objetivos mejorar, coordinar y normalizar las operaciones y servicios portuarios, establecer relaciones con otras organizaciones para estudiar cuestiones de interés y servir de foro para las administraciones portuarias nacionales con miras al intercambio de puntos de vista sobre problemas comunes. Contaba con varios comités encargados de la tecnología de la información (IED) y las estadísticas, las tarifas portuarias (armonización de las estructuras tarifarias) y las cuestiones técnicas (base de datos sobre equipo portuario). Estaban programados varios estudios económicos de carácter técnico, en particular uno sobre zonas francas portuarias.
