



**Conferencia de las  
Naciones Unidas sobre  
Comercio y Desarrollo**

Distr.  
LIMITADA

TD/B/CN.4/GE.1/L.3  
21 de marzo de 1996

ESPAÑOL  
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO  
Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de  
los Servicios: Fomento de la Creación de un  
Sector Competitivo de los Servicios en los  
Países en Desarrollo - Transporte Marítimo  
Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos  
Segundo período de sesiones  
Ginebra, 18 de marzo de 1996  
Tema 6 del programa provisional

PROYECTO DE INFORME DEL GRUPO INTERGUBERNAMENTAL DE EXPERTOS  
EN PUERTOS SOBRE SU SEGUNDO PERIODO DE SESIONES

Relator: Sr. M. DE AZEVEDO (Brasil)

celebrado en el Palacio de las Naciones, Ginebra,  
del 18 al 22 de marzo de 1996

Oradores:

Oficial Encargado de la División de Desarrollo de los Servicios Presidente	Venezuela OIT (párrs. 15 y 25) Indonesia
Oficial Encargado de la Sección de Puertos (párrs. 8 y 17)	India Rumania
Francia	Marruecos
China	República Unida de Tanzania
Sri Lanka (párrs. 11 y 19)	Egipto
Federación de Rusia	Perú

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 29 de marzo de 1996 a la:

Sección de Edición de la UNCTAD  
Oficina E.8104  
Fax N° 907 0056  
Tel. N° 907 5656 ó 5655

## INTRODUCCION

1. El Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos se reunió del 18 al 22 de marzo de 1996 en el Palacio de las Naciones, Ginebra, conforme a la recomendación formulada por la Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de los Servicios: Transporte Marítimo en su segundo período de sesiones, celebrado en julio de 1994, que luego hizo suya la Junta de Comercio y Desarrollo.
2. Las atribuciones del Grupo Intergubernamental de Expertos en su segundo período de sesiones eran evaluar los progresos realizados en la ejecución del programa de trabajo, examinar cualesquiera cuestiones nuevas o pendientes en la esfera de la eficiencia, el desarrollo y la modernización de los puertos, y formular recomendaciones.
3. Durante su período de sesiones, el Grupo Intergubernamental de Expertos celebró ... sesiones oficiales y ... sesiones oficiosas.

### Declaraciones de apertura

4. El Oficial Encargado de la División de Desarrollo de los Servicios dijo que la presencia en la reunión de altos funcionarios y directores de puertos procedentes de muchos países era una indicación de su confianza en la UNCTAD. Informó a los delegados acerca de las limitaciones financieras a que actualmente hacía frente la organización y les pidió que las tuviesen en cuenta al sugerir nuevos mandatos. Las redes de transporte y comunicaciones eficientes constituían elementos esenciales de la economía mundial en proceso de globalización, una de cuyas características era el aumento espectacular del valor y el volumen de las manufacturas transportadas por vía marítima. En este entorno altamente competitivo, muchos gobiernos habían adaptado sus políticas en materia de puertos a fin de aprovechar las nuevas oportunidades. Las cuestiones de importancia crucial que debía examinar el Grupo eran el desarrollo y modernización de los puertos, en particular las cuestiones relativas a la tarificación portuaria estratégica, la desregulación, la comercialización, la privatización, la financiación del desarrollo de los puertos y la cooperación regional, así como la evaluación de las actividades de capacitación y cooperación técnica de la secretaría de la UNCTAD. El desarrollo y modernización de los puertos era en extremo importante en la asistencia prestada a los países en desarrollo y países en transición con

objeto de facilitar su comercio y fomentar su desarrollo económico nacional. El orador observó que la UNCTAD, con el respaldo de los donantes, estaba prestando apoyo a la comunidad portuaria internacional mediante la gestión, la capacitación y la cooperación técnica en materia de puertos, y señaló en particular la función que seguía desempeñando la UNCTAD en cuanto a la rehabilitación de los puertos del norte de Somalia.

5. El Presidente, en sus observaciones introductorias, recordó que el principal propósito de la reunión era examinar los factores que podían contribuir a la gestión eficiente y al desarrollo sostenible de los puertos y los servicios portuarios conexos, fomentar los servicios competitivos de transporte marítimo y fortalecer la capacidad de comercio. Señaló que se trataba de un momento oportuno para examinar la gestión de los puertos, ahora que se manifestaba una demanda sin precedentes de eficiencia económica. Había casos en que, más que facilitar el comercio, los puertos habían actuado como obstáculos al comercio. Los puertos habían evolucionado hasta convertirse en sistemas multidimensionales incorporados en las cadenas logísticas que cubrían todo el mundo, y los gobiernos habían reconocido que contar con un plan integrado para la cadena de transporte total era la clave de los buenos resultados económicos obtenidos en los puertos. Al mismo tiempo, se había producido una separación cada vez mayor entre las funciones reglamentarias y las funciones comerciales de las autoridades portuarias. Sugirió seis cuestiones importantes en las cuales el Grupo podía centrar sus esfuerzos durante el período de sesiones: la función dinámica de los puertos en el fomento del comercio y el desarrollo económico; la promoción de las exportaciones mediante la integración de las redes de transporte y comunicaciones; la participación del sector privado en el desarrollo y funcionamiento de los puertos; la gestión de las funciones reglamentarias; la asociación entre el gobierno y la mano de obra; y la cooperación regional como factor del desarrollo del comercio y la protección del medio ambiente.

Capítulo I

DESARROLLO Y MODERNIZACION DE LOS PUERTOS  
(Tema 3 del programa)

6. En su examen de este tema, el Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos tuvo ante sí el siguiente documento:

"Organización y gestión de puertos: informe de la secretaría de la UNCTAD" (TD/B/CN.4/GE.1/6).

7. Además, se pusieron a disposición de los participantes las siguientes publicaciones de la UNCTAD:

"Strategic port pricing (UNCTAD/SDD/PORT/2);

"Análisis comparativo de la desregulación, comercialización y privatización de puertos" (UNCTAD/SDD/PORT/3);

"Financing port development" (UNCTAD/SDD/PORT/4);

"Posibilidades de cooperación regional en la esfera de los puertos" (UNCTAD/SDD/PORT/5);

"Instrumentos para la promoción comercial de los puertos" (UNCTAD/SHIP/494 (12)).

8. El Oficial encargado de la Sección de Puertos, quien presentó el tema 3 del programa, dijo que los gerentes portuarios debían ser flexibles, dinámicos, autónomos y responsables de su rendimiento operacional y financiero para que el puerto pudiera sobrevivir y prosperar en el entorno actual que era altamente competitivo. Informó también al Grupo acerca de la difusión de la información sobre la labor de la secretaría por medio del Boletín Portuario y en relación con diversas solicitudes especiales.

9. El representante de Francia puso de relieve la importancia de hacer que la documentación sobre puertos de la UNCTAD estuviera a disposición de los participantes en idioma francés.

10. El representante de China se refirió a los progresos conseguidos en el sector portuario de su país. El Estado había hecho importantes inversiones de capital y llevado a cabo reformas institucionales y administrativas. Los puertos se habían convertido en plataformas de distribución y ya no eran tan sólo puntos de transferencia de la carga. Estas medidas habían aumentado la productividad de los puertos y hecho posible un rápido aumento del tráfico

contenedorizado, aunque dicho tráfico representaba sólo una pequeña proporción de todo el comercio marítimo. Era de importancia fundamental aumentar la capacidad portuaria para que China pudiera beneficiarse de la liberalización y la globalización. China esperaba obtener nuevas enseñanzas de los debates del Grupo sobre política portuaria y aguardaba con interés las futuras reuniones del Grupo.

11. El representante de Sri Lanka hizo una reseña de la evolución del puerto de Colombo y se refirió a la importancia del tráfico de transbordo en la actividad portuaria. Se estaba estudiando la posibilidad de una participación del sector privado, puesto que el Gobierno reconocía la importancia de una buena gestión para mantener la competitividad de los puertos.

12. El representante de la Federación de Rusia indicó que se habían hecho muchos cambios en el sector portuario de su país desde que se celebrara el primer período de sesiones del Grupo y que, en particular, se habían introducido diversas formas de privatización. En cada puerto existían dos administraciones, una de las cuales se ocupaba de los aspectos comerciales mientras que la segunda estaba encargada de los aspectos reglamentarios tales como la seguridad de la navegación, el medio ambiente, y la inspección de los buques extranjeros en aplicación de los reglamentos internacionales.

La labor de la secretaría despertaba mucho interés entre los países de Europa central y oriental, y por consiguiente era importante que los trabajos de la secretaría sobre temas portuarios se publicaran en ruso.

13. El representante de Venezuela describió cómo la reforma de los puertos en su país había tenido por consecuencia una mayor productividad del sistema portuario nacional. La reunión del Grupo constituía un valioso foro en el cual intercambiar ideas y aprender de la experiencia de otros países.

14. El representante de Indonesia dijo que alrededor de 120 puertos comerciales y 500 no comerciales prestaban servicio en las 1.300 islas que conformaban su país, y que los puertos comerciales estaban administrados por cuatro corporaciones portuarias. Describió el puerto de Tanjung Perak (Surabaya), de tráfico internacional tanto como interinsular, y se refirió a sus planes de expansión. Se había previsto que Tanjung Priok estaría saturado en el año 2000, año en que se preveía transportar 2,5 millones de TEU, y entre los planes para resolver el problema figuraban la construcción,

con financiación privada y pública, de un puerto satélite unido a Yakarta por 100 kilómetros de carretera de peaje.

15. El representante de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) explicó el planteamiento tripartito de su organización en las cuestiones relativas a la mano de obra e informó al Grupo que, del 20 al 24 de mayo de 1996, se celebraría en Ginebra una reunión sobre los problemas sociales y laborales causados por el ajuste estructural. La gestión de los recursos humanos era una cuestión de importancia decisiva para los dirigentes portuarios al tratar la cuestión de la reforma de los puertos.

## Capítulo II

### CAPACITACION Y ASISTENCIA TECNICA (Tema 4 del programa)

16. Para su examen de este tema, el Grupo Intergubernamental de Expertos dispuso del documento siguiente:

"Organización y gestión de los puertos: informe de la secretaría de la UNCTAD" (TD/B/CN.4/GE.1/6).

17. El Oficial encargado de la Sección de Puertos presentó el tema e indicó que el éxito del programa de trabajo se basaba en la conjunción de las actividades de investigación, capacitación y asistencia técnica. Llamó la atención sobre la extensa serie de estudios que se habían realizado en la esfera de la investigación y que podían formar la base de futuros seminarios de carácter general, a condición de disponer de los recursos necesarios. Describió las actividades de la secretaría en la organización y realización de los seminarios y mencionó la participación de diversos donantes, entre ellos Bélgica y Francia. Un estudio reciente indicaba que seguían necesitándose materiales de capacitación y el programa TRAINMAR había preparado un curso para la obtención del certificado medio en gestión moderna de puertos. Describió las actividades de asistencia técnica de la secretaría en el sector de los puertos, en particular la reconstrucción de los puertos de Somalia, en curso de ejecución desde junio de 1993 y, a este respecto, mencionó la aportación de varias autoridades portuarias indias que habían destacado a diversos funcionarios especializados para que participaran en el proyecto. Por último, indicó la utilidad que tenía para los administradores portuarios el proyecto del Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC), que mediante el mejoramiento de la información conferiría más eficacia a la red de transportes.

18. El representante de la India confirmó que estaba dispuesto a seguir cooperando con la UNCTAD en la realización del proyecto relativo a Somalia y en otros proyectos análogos. Señaló que, en el proyecto relativo a Somalia, los funcionarios indios habían actuado tanto en el plano ejecutivo como en el del asesoramiento, con frecuencia en situaciones peligrosas. Añadió que era necesario poner al día el útil Manual para el desarrollo de puertos preparado por la secretaría y propuso que se buscara el concurso de donantes.

19. El representante de Sri Lanka manifestó su reconocimiento por la labor de la UNCTAD en materia de capacitación y asistencia técnica. En la esfera de la capacitación, era importante desechar la idea de que la experiencia equivalía al conocimiento en el contexto presente de rápidas mutaciones tecnológicas e institucionales. Se necesitaba también capacitación para proponerse el objetivo estratégico de una organización determinada. En 1982 se había establecido en Colombo un centro de capacitación para los tres puertos comerciales del país y se había organizado la capacitación de personal tanto del sector público como del privado. Quedaban por tratar nuevas materias en el programa de capacitación formulado, concretamente los diques secos, la comercialización y las cuestiones jurídicas.

20. El representante de Rumania dijo que el centro de capacitación marítima de Constanza se había adherido recientemente al programa TRAINMAR, con financiación aportada por el programa de faros de la Unión Europea, y puso de relieve los precios competitivos de la aportación de la UNCTAD. En el curso del año actual se celebrarían cuatro seminarios con la participación de expertos extranjeros y del país y uno de los seminarios, sobre los puertos francos, estaría a la disposición de los otros miembros del TRAINMAR.

21. El representante de Marruecos dijo que su país se había adherido al programa TRAINMAR en 1983 y había quedado satisfecho de los resultados conseguidos. Subrayó que la capacitación permanente realizada como parte del plan de perfeccionamiento de los recursos humanos para las organizaciones portuarias había facilitado sobremanera su reorganización.

22. El representante de la República Unida de Tanzania manifestó su gratitud por la asistencia técnica prestada por el Banco Mundial y la Unión Europea, que había acrecentado la eficacia y la pericia de los administradores. Subrayó la importancia de crear un ambiente adecuado en materia de gestión para consolidar las mejoras después de la prestación de asistencia.

23. El representante de Egipto indicó que se necesitaba capacitación para ajustarse a los cambios y que el centro de capacitación de Alejandría se había adherido al TRAINMAR hacía años. Los administradores egipcios y sudaneses habían considerado que la capacitación era extremadamente valiosa. En la actualidad se proporcionaba en el centro capacitación para la realización de cruceros.



24. El representante del Perú dijo que desde hacía muchos años funcionaba en El Callao un centro de investigación y capacitación que se beneficiaba de la ayuda de la UNCTAD. En relación con las transformaciones institucionales que tenían lugar en el país, se estaba estudiando actualmente la posibilidad de privatizar el centro.

25. El representante de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) dijo que, después de su experimentación en Kenya y la República Unida de Tanzania, estaban a punto de ser concluidos los módulos sobre manipulación de contenedores del nuevo programa de formación de trabajadores portuarios destinado a capacitar a trabajadores portuarios y a los jefes de equipo. Este programa se costeaba con fondos aportados por el Gobierno de los Países Bajos y se preveía una estrecha colaboración con la UNCTAD para su realización.

### Capítulo III

#### CUESTIONES DE ORGANIZACION

##### A. Apertura del período de sesiones

26. El segundo período de sesiones del Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos fue abierto el 18 de marzo de 1996 en el Palacio de las Naciones, Ginebra, por el Sr. R. Vogel, Oficial encargado de la División de Desarrollo de los Servicios, en nombre del Secretario General de la UNCTAD.

##### B. Elección de la Mesa (Tema 1 del programa)

27. En la primera sesión plenaria de su segundo período de sesiones, celebrada el lunes 18 de marzo de 1996, el Grupo Intergubernamental de Expertos eligió la Mesa de su segundo período de sesiones, a saber:

Presidente: Sr. J. Hayes (Australia)  
Vicepresidente: Sr. A. Alfred (Sri Lanka)  
Relator: Sr. M. de Azevedo (Brasil)

##### C. Aprobación del programa y organización de los trabajos (Tema 2 del programa)

28. También en la sesión plenaria de apertura de su segundo período de sesiones, el Grupo Intergubernamental de Expertos aprobó el programa provisional del período de sesiones (TD/B/CN.4/GE.1/5). El programa fue, pues, el siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. Desarrollo y modernización de los puertos.
4. Capacitación y asistencia técnica.
5. Otros asuntos.
6. Aprobación del informe del Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos.

D. Otros asuntos  
(Tema 5 del programa)

[Se completará según convenga.]

E. Aprobación del informe del Grupo Intergubernamental  
de Expertos en Puertos  
(Tema 6 del programa)

[Se completará.]