



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

Distr.
GENERAL

TD/B/CN.4/57
TD/B/CN.4/GE.1/7
9 de abril 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

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

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

INDICE

<u>Capítulo</u>	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCION	1 - 5	2
I. DESARROLLO Y MODERNIZACION DE LOS PUERTOS	6 - 15	4
II. CAPACITACION Y ASISTENCIA TECNICA	16 - 25	6
III. DELIBERACIONES DE LA SESION PLENARIA DE CLAUSURA DEL SEGUNDO PERIODO DE SESIONES DEL GRUPO	26 - 31	8
IV. CUESTIONES DE ORGANIZACION	32 - 35	9
<u>Anexos</u>		
I. CONCLUSIONES		11
II. RESUMEN DEL PRESIDENTE		15
III. MESAS REDONDAS SOBRE GESTION DE LA CALIDAD Y TECNOLOGIA DE LA INFORMACION EN MATERIA DE PUERTOS		22
IV. ASISTENCIA		23

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 3 sesiones oficiales y 7 sesiones oficiosas. Además, se organizaron dos mesas redondas (véase el anexo III).

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. Para el 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 de la UNCTAD sobre puertos 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 extraer 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 introducido muchos cambios en su país desde que se celebrara el primer período de sesiones del Grupo Intergubernamental de Expertos y que, en particular, se habían privatizado un gran número de puertos marítimos. Por otra parte, se habían establecido administraciones portuarias marítimas en los grandes puertos de mar para garantizar la seguridad de la navegación, la protección del medio marino y el control de buques extranjeros por las autoridades portuarias en aplicación de las normas internacionales. Destacó que los países de Europa central y oriental se mostraban muy interesados en la labor realizada en materia de actividades portuarias e insistió en la necesidad de que los participantes dispusieran de la versión rusa de los documentos preparados por la UNCTAD en materia de puertos.

13. El representante de Venezuela describió cómo la reforma de los puertos en su país había tenido por consecuencia un aumento de la productividad del sistema portuario nacional y señaló las dos enseñanzas importantes que se habían extraído de ella: la necesidad de contar con un marco legal global aplicable a los puertos, y la necesidad de controlar el número de operadores portuarios privados como medio de garantizar la calidad de los servicios. La reunión del Grupo constituía un valioso foro en el cual se podía 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 13.500 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 e 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 el 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 primer proyecto, 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 puertos 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

DELIBERACIONES DE LA SESION PLENARIA DE CLAUSURA DEL SEGUNDO PERIODO DE SESIONES DEL GRUPO

A. Conclusiones del Grupo

26. En la sesión plenaria de clausura de su segundo período de sesiones, celebrada el viernes 22 de marzo de 1994, el Grupo Intergubernamental de Expertos aprobó el proyecto de conclusiones (TD/B/CN.4/GE.1/L.5). (Véase el texto de las conclusiones en el anexo I.)

B. Resumen del Presidente

27. El Presidente presentó su resumen de las deliberaciones del Grupo acerca de los temas 3 y 4 del programa (TD/B/CN.4/GE.1/L.4).

28. El representante de Francia declaró que su delegación, consciente de la importancia de la cooperación entre los Estados en materia de puertos, alentaba a los Estados miembros de la Unión Europea a que aportaran su apoyo dentro de la Comisión de la Unión Europea a todos aquellos proyectos encaminados a mejorar la organización portuaria que presentaran los países en desarrollo o los países en transición.

29. El Grupo Intergubernamental de Expertos tomó nota del resumen del Presidente y acordó incluirlo como anexo al presente informe (véase el texto del resumen en el anexo II).

C. Declaraciones finales

30. El Oficial encargado de la División de Desarrollo de los Servicios declaró que el segundo período de sesiones del Grupo había puesto de manifiesto que este Grupo podía contribuir de modo notable a ayudar a los países en desarrollo a desarrollar su industria marítima. En el contexto de los preparativos para la IX UNCTAD, tal vez los gobiernos consideraran oportuno seguir prestando ayuda al Grupo Intergubernamental y a las correspondientes actividades de investigación, capacitación y asistencia técnica, a la vista de las recomendaciones del Grupo.

31. El Presidente manifestó que los puertos tenían un papel importante que desempeñar en la promoción del desarrollo económico y del comercio mundial. El mensaje que cabía destacar de la reunión del Grupo era que los gobiernos deberían otorgar un lugar preferente a los puertos y a las cadenas logísticas afines en sus iniciativas de política general y en sus decisiones de inversión, y que esto era aún más cierto en unos tiempos en que los recursos financieros eran limitados. En todo el mundo podían encontrarse puertos en las distintas etapas de desarrollo, con participación mayor o menor del sector privado, pero todos los sistemas tenían cabida en ello y todos ellos tenían una cosa en común: el tráfico debía facilitarse, y no entorpecerse.

Capítulo IV

CUESTIONES DE ORGANIZACION

A. Apertura del período de sesiones

32. 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)

33. 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 Azeredo (Brasil)

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

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

35. En la sesión plenaria de clausura de su segundo período de sesiones, celebrada el viernes 22 de marzo de 1996, el Grupo Intergubernamental de Expertos aprobó su proyecto de informe (TD/B/CN.4/GE.1/L.3), con algunas enmiendas, y dio su autorización para que se completara el texto del informe a fin de que constaran en él las deliberaciones de la sesión plenaria de clausura.

Anexo I

CONCLUSIONES

Los puertos - una nueva asociación para el desarrollo

Introducción

1. Las tendencias en la globalización de la producción, señaladas en las conclusiones del primer período de sesiones del Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos celebrado en 1993, siguen manifestándose con las consiguientes necesidades considerables en materia de servicios de transporte. En este entorno altamente competitivo, la existencia de una red de puertos eficiente, que comprenda sistemas de transporte y comunicaciones, resulta fundamental. Los operadores de transporte exigen servicios portuarios seguros y a bajo costo. Los puertos marítimos constituyen interfaces entre las diversas modalidades de transporte y son, por lo general, centros de transporte combinado. Además, los puertos son también zonas comerciales e industriales multifuncionales en que las mercancías no sólo se encuentran en tránsito sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En la práctica, los puertos representan sistemas multidimensionales que, para funcionar de manera adecuada, deben estar integrados en cadenas logísticas mundiales. Un puerto eficiente requiere no sólo infraestructura, superestructura y equipo adecuados sino también buenas comunicaciones y en particular un equipo de gestión capaz y esforzado con un personal capacitado y bien motivado.

2. Durante los últimos decenios se ha producido un proceso evolutivo mediante el cual la organización portuaria, que era una entidad enteramente controlada por el gobierno así como un instrumento de política económica, se convierte en un sistema de organización más eficiente, que comprende mecanismos de organización de los propietarios de tierras, permite coordinar los diversos órganos del sector privado y del sector público y a veces llega a ser una organización totalmente privatizada. En todos los casos es necesario que el gobierno ofrezca un marco reglamentario para tratar cuestiones de importancia nacional e internacional tales como la seguridad y el medio ambiente y que actúe como coordinador del desarrollo portuario, en particular tratándose de las relaciones con la zona del interior servida por el puerto. Existe una tendencia cada vez mayor a separar las actividades reglamentarias de las comerciales en forma que los sectores gubernamental y público mantienen la responsabilidad por las actividades reglamentarias mientras que las actividades comerciales se exponen progresivamente al libre juego de las fuerzas del mercado. Las normas de la competencia leal son importantes en los casos en que el gobierno está abandonando su participación en los aspectos comerciales de la actividad portuaria y asignando una responsabilidad más amplia al sector privado.

3. Un planteamiento pragmático de la modernización portuaria consiste, entre otras cosas, en que los gobiernos estimulen al sector privado para que participe en proyectos de desarrollo y expansión. La inversión del capital

privado mediante acuerdos de empresas conjuntas tales como los sistemas de (construcción, explotación y retrocesión) y de construcción, propiedad y explotación, representa un método de satisfacer las necesidades de capacidad de manipulación de la carga y de servicios auxiliares y puede ser también una forma de modernizar los conocimientos técnicos de gestión. Estos acuerdos contribuirán a asegurar la viabilidad comercial del proyecto. Sin embargo, hasta ahora la experiencia ha demostrado que es improbable que el sector privado esté dispuesto a invertir en obras comunes de infraestructura como son los rompeolas o los canales de acceso. La asociación en pro del desarrollo entre los sectores gubernamental, público y privado constituye así una tendencia nueva y necesaria.

4. El Grupo observa que, si bien los países desarrollados han tenido éxito en ciertos casos en sus medidas de privatización porque disponían del marco necesario, debe alentarse a los países en desarrollo a que actúen con prudencia puesto que difícilmente pueden contar con el marco logístico, jurídico y financiero.

A. Recomendaciones generales

i) Reformas institucionales

5. Para lograr la eficiencia, es necesario que los gobiernos examinen la estructura institucional de sus puertos a fin de saber si la estructura actual es adecuada a este nuevo entorno, en particular cuando se aplican estrategias de desarrollo orientadas en función de las exportaciones. Si se debe proceder a una reestructuración o a un cambio para que el puerto reaccione mejor ante el mercado, será necesario revisar o crear un marco jurídico amplio que pueda influir en los puertos para que éstos permitan un desarrollo y un funcionamiento más eficientes, orientados en función del libre juego de las fuerzas del mercado.

ii) Promoción del comercio

6. Para desempeñar un papel importante en el fomento del comercio las autoridades portuarias deben ser dinámicas, lo cual entraña un cierto grado de autonomía, para lo cual es necesario utilizar técnicas modernas de gestión y adoptar disciplinas comerciales. Esto mejorará la eficiencia de la cadena de transporte, lo cual puede tener por resultado la captura de nuevos mercados para los productos de exportación.

iii) Tarificación portuaria estratégica

7. Existe una tendencia a que los poderes públicos intervengan en la tarificación portuaria, lo cual afecta a veces negativamente el volumen de fondos de que pueden disponer los puertos para sus programas de desarrollo. Si bien se reconoce la necesidad de que el gobierno tenga una participación importante en las decisiones sobre tarificación cuando los puertos en desarrollo deben funcionar subcomercialmente por razones de interés nacional, el Grupo considera que deben atenuarse los controles cuando el puerto ha

conseguido la autosuficiencia financiera y puede demostrar que la tarificación flexible (estratégica) fomentará un aumento del tráfico. Los puertos que compiten entre sí requieren una flexibilidad semejante. El Grupo recomienda que se tengan presentes los principios de la tarificación portuaria estratégica al momento de formular las políticas de tarificación portuaria.

iv) Cooperación portuaria

8. Es evidente que está en aumento la cooperación entre puertos dentro de determinadas regiones y entre puertos que tienen intereses o tráfico en común. En algunos casos los puertos se han asociado en virtud de acuerdos bilaterales concertados entre los países. En otros, los acuerdos especiales -tales como las relaciones entre puertos hermanados- representan un valioso instrumento para el intercambio técnico. El Grupo considera que la cooperación es indispensable en la esfera del cumplimiento de los reglamentos internacionales y recomienda que los gobiernos reconozcan el papel importante que desempeña la cooperación en el desarrollo, en particular tratándose de foros tales como Legiport.

v) Capacitación y asistencia técnica

9. La comunidad internacional debe prestar especial atención a la rehabilitación de los puertos en los países devastados por la guerra una vez que hayan cesado las hostilidades, así como en los países afectados por desastres naturales. La experiencia adquirida en tal sentido indica que los puertos pueden tener una función muy importante en la creación de empleos y en la generación de ingresos y contribuir así a la recuperación económica nacional.

10. Un puerto no puede funcionar de manera eficiente sin un personal debidamente capacitado y motivado. El Grupo considera que la capacitación representa una inversión muy importante y recomienda que los gobiernos promuevan, tanto en el sector público como en el privado, y siempre que sea posible mediante la colaboración entre ambos sectores, la aplicación de programas que ofrezcan capacitación adecuada a cambio de compromisos asumidos por la mano de obra en el sentido de actuar como asociados de la administración en lo que respecta a mantener los puertos en servicio.

11. El Grupo estima que la labor realizada por la UNCTAD en la esfera de los puertos, a saber la investigación, la capacitación y la cooperación técnica, ha beneficiado al personal de nivel superior y medio de muchos puertos y que esta labor debe mantenerse, y recomienda que los gobiernos lo tengan presente al adoptar decisiones sobre el programa de trabajo de la UNCTAD.

B. Recomendaciones específicas

12. En vista de los rápidos cambios que ocurren en la industria portuaria, y de la importancia que tienen los puertos eficientes en el fomento del comercio y el desarrollo, la secretaría de la UNCTAD debe mantener su programa de trabajo, que contribuye al desarrollo y modernización de los puertos, poniendo al día los estudios básicos más importantes, publicando nuevas monografías sobre cuestiones de actualidad y continuando la difusión de informaciones a la red informal de centros portuarios mediante el Boletín Portuario y otros medios. Este programa debe llevarse a cabo en cooperación con las comisiones regionales y los organismos internacionales (OMI y OIT).

13. La reunión del Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos es un foro valioso en que la comunidad portuaria internacional puede examinar los acontecimientos recientes en materia de puertos y que, por otra parte, ofrece orientación a los trabajos de la secretaría; por consiguiente, se recomienda que este órgano se reúna cada dos años.

14. En vista de la importancia que tienen los documentos de antecedentes de la UNCTAD utilizados en las reuniones del Grupo Intergubernamental y las monografías sobre gestión de puertos para todos los puertos de los países en desarrollo y países en transición, estos documentos deben traducirse a todos los idiomas oficiales de las Naciones Unidas que sea posible y ponerse a disposición de los expertos antes de comenzar la reunión.

15. El Grupo considera que debe darse prioridad a los nuevos temas de estudio siguientes:

- gestión de la calidad en las operaciones portuarias;
- desarrollo de servicios de valor añadido en los puertos como medio de promoción del comercio;
- efectos económicos sobre los puertos de la posible evolución de los regímenes del medio ambiente marino;
- análisis comparativo de los regímenes jurídicos de los puertos.

16. A condición de que se disponga de los recursos necesarios, debe asignarse prioridad a elaborar programas de capacitación en la esfera de la planificación estratégica, la tarificación estratégica y la gestión de la calidad. En particular, el Grupo tomó nota de la valiosa contribución hecha por el programa TRAINMAR de la UNCTAD a los países en transición y los países en desarrollo, y alentó a los donantes a que contribuyeran a este programa.

Anexo II

RESUMEN DEL PRESIDENTE

1. Respecto de la cuestión de la tarificación portuaria estratégica, el Grupo dispuso de la ponencia del Sr. Caude, de la Autoridad Portuaria de Le Havre (Francia). Esta calculaba la tarificación para cada uno de los eslabones de la cadena logística, lo que permitía la celebración de conversaciones con los usuarios y armadores acerca del costo total de transporte de cargas específicas. Como ilustración de ese enfoque se dieron los ejemplos del petróleo bruto y de los contenedores, que mostraron que las diferencias entre los puertos no eran importantes cuando se examinaban los costes totales de transporte. El volumen de la carga que debía manipularse era una variable importante del cálculo de los costos unitarios. Además, la tarifas se componían de dos partes: una pública, aplicable a todos los usuarios, que no se podía negociar; y un componente comercial, para el cual la Junta disponía de un margen discrecional a fin de ajustarla a las condiciones del mercado.
2. El Grupo también dispuso de la ponencia del Sr. N'Zi N'Guessan, de la Autoridad Portuaria de Abidján (Côte d'Ivoire). La tarificación se efectuaba de manera que fuese posible lograr el objetivo financiero de la autosuficiencia de la Autoridad Portuaria, y se utilizaba la contabilidad analítica de costos para controlarlos y reducirlos. Los niveles de la tarificación también se fijaban sobre la base del plan a largo plazo de desarrollo del puerto. Se tenían en cuenta las opiniones de los usuarios, para lo que se procuraba alcanzar un equilibrio adecuado entre la calidad y el precio en la prestación de los servicios. Por último, se tenía en cuenta el objetivo del desarrollo nacional para fijar determinados precios, sobre todo en el caso de las cargas de productos básicos. Las limitaciones de la tarificación surgían de la necesidad de continuar atrayendo las cargas en tránsito con destino a los países sin litoral.
3. Muchas autoridades portuarias consideraban que un importante elemento de la tarificación era la necesidad de reembolsar los préstamos contraídos para financiar la expansión de los puertos, así como para pagar las contribuciones a los municipios (por ejemplo, la contribución de Rotterdam era de un 8% de sus ingresos anticipados y la de Amberes de un 15%) o a los gobiernos estatales o nacionales. Además, existió acuerdo general en que las tarifas debían proporcionar fondos suficientes para cubrir los costos sin dificultar el comercio.
4. Si bien existía acuerdo en que la calidad de los servicios prestados era más importante que su precio, los puertos con frecuencia competían en precio. La naturaleza y la cuantía de la prima de calidad era una cuestión que debía examinarse caso por caso. Muchas autoridades de países en desarrollo y países en transición cobraban las tarifas a los usuarios nacionales en moneda del país, y a los usuarios internacionales en monedas duras, dándoles en ocasiones la posibilidad de realizar el pago en moneda del país al tipo de cambio aplicable cuando se realizaba el servicio. También en este caso, las

autoridades estuvieron de acuerdo en que las ventajas de la tarificación no deberían conseguirse a costa de descuidar la protección del medio ambiente. Existía acuerdo en que la competencia era la mejor manera de controlar los precios.

5. El desarrollo socioeconómico del país influía sobre la manera en que las tarifas se establecían y fijaban. El Gobierno tendía a tener un estricto control de las tarifas en el caso de las administraciones portuarias que tenían a su cargo una gran proporción de tráfico relacionado con el Gobierno, mantenían instalaciones portuarias en lugares remotos, prestaban una contribución financiera al funcionamiento de otros puertos (por ejemplo, para cubrir los gastos de un dragado costoso) o estaban en países con una economía inestable. Las razones de la participación de los gobiernos en las cuestiones referentes a la tarificación, que incluía tarifas de la administración portuaria y recargos de la manipulación de la carga, eran principalmente el temor de los efectos de los recargos sobre el costo de la vida, el deseo de subvencionar a una región subdesarrollada, o la finalidad de equilibrar los ingresos y gastos en el plano nacional. En sentido contrario, los puertos situados en países con economías maduras y estables se guiaban principalmente por las decisiones de las partes comerciales, en especial en lo referente a los recargos de manipulación de la carga. Sin embargo, incluso en este caso existían en algunos países órganos especiales para atender a las quejas.

6. Por último, el Grupo examinó el marco legal de la tarificación y se llegó a la conclusión de que la opinión de que las tarifas de las autoridades portuarias eran impuestos estaba perdiendo su universalidad. En una decisión reciente de la Unión Europea se señalaba que las autoridades portuarias eran empresas que querían una compensación por los servicios que prestaban y, por lo tanto, tenían libertad para fijar sus tarifas de manera que se adaptasen de la mejor manera al tráfico. También se acordó que las autoridades portuarias no deberían tratar de conseguir ventajas injustificadas mediante sus poderes monopolísticos.

7. En cuanto a la cuestión de la desregulación, comercialización y privatización, el Grupo contó con la ponencia del Sr. Naumof (Rumania), quien explicó que en su país se habían hecho progresos en el proceso de reforma en curso. Aproximadamente 500 organismos comerciales desplegaban en la actualidad actividades de manipulación de la carga, dragado, reparación, amarre, remolque y mantenimiento. Todos esos organismos se seleccionaban mediante un procedimiento de licitación y la totalidad de ellos eran de financiación privada. En algunos casos existía una participación mayoritaria de los gestores y empleados (MEBO). Cuatro empresas estatales autónomas (Constanza, Danubio Marítimo, Río Danubio y Canales Navegables) se encargaban de la administración del dominio portuario público, que comprendía las escolleras, las dársenas, los canales de acceso, los muelles, las carreteras portuarias, las instalaciones portuarias y las redes de telecomunicación. Así pues, los puertos se gestionaban actualmente con un régimen de autoridad portuaria arrendadora. Los inconvenientes con que se tropezaba en ese proceso se debían a la falta de inversores en actividades industriales y de

manipulación de la carga con valor añadido en la esfera portuaria, a la insuficiencia de capital de las empresas rumanas, a la situación inestable de Yugoslavia, y también a la lenta modificación de la anterior mentalidad de adopción centralizada de decisiones.

8. El Grupo también contó con la ponencia del Sr. Hayes (Australia), quien explicó que la insatisfacción debida a los elevados recargos había originado un proceso cuyo final al cabo de un período de 15 años había sido la supresión de la Junta del Servicio Marítimo de Nueva Gales del Sur. La supresión de puestos de trabajo durante ese proceso había sido importante, y las tres nuevas empresas portuarias creadas para la administración de los puertos de Nueva Gales del Sur estaban en vías de ser unas entidades comerciales con éxito en su cometido de maximizar el valor neto de los activos estatales y promover el comercio, teniendo debidamente en cuenta las necesidades de la comunidad y el medio ambiente. A su juicio, no siempre estaba justificada una preferencia ciega por la privatización. En la práctica, prestaban servicios portuarios eficientes tanto puertos plenamente públicos, por ejemplo Singapur, como puertos plenamente privados, tal como Hong Kong. En conclusión, manifestó que ningún puerto del mundo podía prescindir de la función reglamentaria del gobierno.

9. Se expusieron las experiencias de muchos puertos acerca de la reforma portuaria y los representantes de Venezuela (Sr. Sabatino) y el Brasil (Sr. Pimentel) también presentaron ponencias. En muchos casos había habido una descentralización de la propiedad del puerto desde el gobierno central a los gobiernos estatales, frecuentemente como resultado de la política general del gobierno de liberalización de la economía. Quedaba claro que era necesario disponer de un marco reglamentario específico para la estructura administrativa portuaria. Así pues, sería mejor hablar de re-regulación que de desregulación. Varios expertos indicaron que la cuestión de la reforma portuaria era un proceso que exigía un enfoque pragmático para tomar en cuenta las condiciones particulares existentes en el país y los distintos puertos. Una característica común del proceso era la transferencia de cometidos desde el tipo de administración portuaria operativa al tipo más sencillo de administración arrendadora, y a ese efecto se precisaba un marco legislativo. En algunos casos, se promulgaba primero una ley portuaria, como en el Brasil; en otros países, se recurría a una ley general tal como la referente a la transferencia de facultades desde el gobierno federal a los gobiernos estatales. En otros casos se utilizaba un enfoque legislativo progresivo, como en Polonia, donde primero se transformó el puerto en una empresa perteneciente totalmente al Gobierno nacional, y después de algunos años se presentó en el Parlamento un proyecto de ley de puertos en que se proponía la creación de una empresa pública sin fines lucrativos, o en Rumania, donde se había llegado a los límites de la legislación vigente acerca del establecimiento de órganos comerciales en los puertos y existía ahora una laguna legislativa.

10. También era claro que el proceso de reforma portuaria exigía un tiempo considerable. Además, en cualquier reforma era importante tener siempre a la vista el objetivo de la promoción del comercio, al mismo tiempo que el de la

realización de operaciones rentables y, por tanto, sostenibles. La finalidad de las administraciones portuarias era disponer de una capacidad adecuada y de unos servicios eficientes. Se precisaba un esfuerzo legislativo complementario en otras esferas que afectaban a las operaciones portuarias, y el mejoramiento de los instrumentos legales en materia aduanera, laboral, fiscal, comercial y de otras clases era un requisito previo para que la reforma portuaria tuviera éxito. En Francia, uno de los componentes de la reforma había sido la modificación de la ley relativa al dominio público. Esa modificación preveía arrendamientos de hasta 90 años, hipotecas sobre los terrenos portuarios públicos e indemnización en caso de desahucio.

11. Se convino en que era necesaria una asociación del sector público y el sector privado para que la reforma portuaria tuviera éxito, en especial en conexión con la financiación de planes de desarrollo. En los puertos se utilizaban cada vez más nuevos métodos de financiación, tales como el sistema de construcción, explotación y retrocesión. Sin embargo, se consideraba necesaria la prueba de la competencia técnica tanto para la construcción como para el funcionamiento de los terminales, además del compromiso financiero de las partes interesadas, con el fin de evitar la especulación financiera.

12. El objetivo de la reforma de los puertos era hacerlos más eficientes. Una cuestión importante era la regulación de la actividad de los administradores portuarios que, durante las primeras fases del proceso, eran en ocasiones demasiado numerosos y tenían recursos insuficientes. Era necesario con este fin aplicar un criterio pragmático. En todo caso, la necesidad de actuar con eficiencia hacía indispensable contar con una mano de obra motivada y bien entrenada. Por lo general, la introducción del sector privado exigía el empleo de equipos más reducidos y ello planteaba el problema de colocar al exceso de la mano de obra. Las indemnizaciones por despido y el readiestramiento eran dos de los medios mencionados para resolver este problema.

13. En relación con la financiación del desarrollo de los puertos, había un grado considerable de acuerdo sobre las condiciones necesarias para atraer al capital privado. En varios puertos eran corrientes los arrendamientos de 20 a 25 años con posibilidad de prórroga y se autorizaban plazos más extensos en caso de inversiones cuantiosas. El representante del puerto de Rotterdam explicó que su administración sólo proporcionaba los terrenos, el acceso a los mismos y el parapeto de los muelles, por los que se percibía una cantidad fija. La cantidad evolucionaba según un índice y el arrendatario tenía la obligación de devolver el terreno en la condición recibida. Antes y después de la entrada del arrendatario en el local se efectuaba un examen ambiental y el arrendatario era responsable de la contaminación eventual. En otros países, en particular Egipto y Marruecos, la financiación del desarrollo de los puertos correspondía al Estado a causa de las cuantiosas inversiones necesarias y del largo plazo de reembolso.

14. La ayuda del Estado, por ejemplo, la propuesta por la Unión Europea para el desarrollo de las redes de transporte, podía tener repercusiones sobre la posición competitiva de los puertos al reducir los costos del transporte

interior. Sin embargo, se argumentaba que esta ayuda era necesaria para algunos puertos que no eran viables comercialmente a causa de su situación excéntrica y que eran indispensables por consideraciones nacionales más amplias, como ocurría en Grecia y Noruega.

15. Para examinar el tema de la cooperación, el Grupo se benefició de una serie de ponencias expuestas por representantes de puertos franceses. El Sr. Fourgeaud, de la Autoridad Portuaria de Nantes-Saint Nazaire, describió la colaboración de su puerto con la Autoridad Portuaria de Djibouti (PAID) dentro del marco del Convenio concertado por los dos Gobiernos. Esta colaboración comprendía la prestación de ayuda financiera por valor de 8 millones de francos franceses y además las dos autoridades portuarias habían suscrito un protocolo suplementario. Se había convenido que el principal objeto de la colaboración era la ejecución de un plan de empresa. Entre las principales medidas adoptadas figuraban las siguientes: la reorganización de los servicios de contabilidad y finanzas; la elaboración de un nuevo arancel; un plan de perfeccionamiento de los efectivos laborales; la actualización del reglamento portuario; el mejoramiento de las estadísticas portuarias y la definición de una política comercial. Se habían puesto en práctica un nuevo arancel simplificado, un acuerdo sindical y un nuevo reglamento.

16. El Sr. Weizmann, de la Dirección de Puertos de Francia, expuso los argumentos justificativos y el alcance de la cooperación en el mar Mediterráneo, según lo convenido por la Unión Europea, a fin de crear una zona de estabilidad, desarrollo y comercio libre en la región meridional de la Unión. Francia actuaba como centro de coordinación en materia de transportes y comunicaciones. Dos proyectos en curso de realización tenían como objeto la seguridad marítima y el enlace de redes informáticas.

17. La evolución de la cooperación en la esfera de los puertos del mar Mediterráneo fue descrita por la Sra. Romani, de la Autoridad Portuaria de Marsella. La Sra. Romani describió la utilización del programa informático ESCALE para reducir las estadías en 14 puertos mediterráneos, los planes de reconstrucción del puerto de Beirut y la construcción de un nuevo puerto en la Franja de Gaza, así como el Programa MARTRANS de la Unión Europea que simplificará y normalizará la transferencia de datos informáticos para el transporte marítimo en el Mediterráneo. La cooperación en la esfera de la hidrografía fue el tema tratado por la Sra. Fourcassies, de la Autoridad Portuaria de Burdeos. La ponente subrayó la importancia de la hidrografía para las autoridades portuarias a fin de aumentar la seguridad de las entradas y salidas en el puerto y los beneficios que podrán derivarse de la disminución de los costos de dragado. Describió la cooperación mantenida por su puerto en esta esfera con varios puertos de Africa y del Caribe.

18. La actividad de la Asociación Internacional Ciudades y Puertos fue descrita por el Sr. Delsalles, representante de la Asociación, quien puso de relieve la necesidad de que los puertos y las ciudades examinaran importantes asuntos, entre ellos la transformación de los sectores anticuados de los puertos en zonas comerciales o residenciales, la preocupación cada vez mayor

por el medio ambiente y la importante función desempeñada por los puertos en relación con la planificación y el desarrollo regionales.

19. El Sr. Pimentel (Brasil) describió la cooperación de cuatro importantes puertos de gran calado y de dos compañías ferroviarias de un Estado brasileño a fin de crear un corredor de exportación e importación en la región central del Brasil. El objetivo de esta cooperación era fomentar las exportaciones de la región.

20. La cooperación entre puertos europeos fue descrita por el Sr. Suykens, presidente de la Organización de los Puertos Marítimos Europeos (ESPO). Su extrema diversidad en cuanto a dimensiones, situación, gestión, operaciones, etc., era la característica principal de los puertos europeos, pero en 1972 habían comenzado a cooperar oficiosamente en el marco de las actividades de la Comisión Europea y en 1993 habían creado la ESPO. Un entorno en trance rápido de transformación seguía haciendo necesario que los puertos cooperaran, en particular en las cuestiones relacionadas con los reglamentos.

21. La cooperación prestada por la Asociación de Gestión Portuaria del Africa Occidental y Central fue descrita por el Sr. Daniels, representante de la Asociación. Esta facilitaba valiosos puntos de encuentro para intercambiar informaciones sobre los resultados conseguidos por los puertos asociados que habían puesto en práctica la comercialización. Además de las reuniones ordinarias, la Asociación patrocinaba también la celebración de seminarios internacionales en la subregión.

22. La cooperación prestada por la Unión de Administraciones Portuarias del Norte de Africa fue descrita por el Sr. Ait Jafour (Marruecos). Los miembros de los siete países de la Unión se proponían sobre todo la armonización de las leyes, los reglamentos y las políticas, la organización de seminarios y la preparación de estudios de viabilidad para la adquisición de equipo informatizado.

23. Las actividades de la Asociación de Juristas Portuarios (Legiport) fueron expuestas por el Sr. Rezenthel, secretario general de la Asociación, quien invitó a los profesionales interesados de autoridades portuarias, de organismos y organizaciones relacionados con los puertos y del mundo universitario a participar en el seminario que tendrá lugar en Casablanca (Marruecos), a fines de 1996, para promover el objetivo principal de la Asociación, es decir, desarrollar el derecho portuario como rama especializada del derecho.

24. La intervención de diversos expertos puso de manifiesto que existía en el plano subregional una cooperación considerable entre los puertos. Existían vínculos de cooperación entre puertos del Africa meridional, el mar Negro, el mar Báltico y el mar Mediterráneo y, por conducto de la Asociación Americana de Administraciones Portuarias, en América Latina. Los participantes de América Latina pusieron de manifiesto su apoyo a la labor de Legiport y subrayaron la necesidad de dar cabida a conceptos comerciales en el derecho

administrativo tradicional aplicado por muchos puertos. Las actividades de cooperación en el plano bilateral fueron descritas por diversos países, por ejemplo, los Países Bajos, la India, Bélgica y China, y en muchos países funcionaban con esta finalidad vías de relación ya consolidadas, entre ellas el Ministerio para la Cooperación en Francia. Las opiniones eran contrastadas en cuanto a saber si era viable la cooperación entre puertos competidores, pero era esencial el intercambio de informaciones sobre asuntos relacionados con la seguridad. Era también esencial la cooperación entre los puertos para oponerse a la utilización de buques en malas condiciones.

25. Los participantes elogiaron el nuevo curso de capacitación para la obtención del certificado de administrador de categoría media y el estudio sobre capacitación para los administradores portuarios de categoría superior elaborados por la secretaría de la UNCTAD. Las observaciones formuladas se referían a la necesidad de aplicar un criterio general a la capacitación que abarcara varios sectores de la gestión, a la necesidad de adaptar la capacitación a las necesidades concretas de cada puerto, a la importancia de acumular en los puertos capacidad para las actividades de formación y a la importancia de modificar las actitudes acerca de la formación en el lugar de trabajo. Muchos países en desarrollo pusieron de relieve los resultados positivos que habían conseguido en relación con el perfeccionamiento de los medios de capacitación gracias a su asociación con el programa TRAINMAR.

Anexo III

MESAS REDONDAS SOBRE GESTION DE LA CALIDAD Y TECNOLOGIA
DE LA INFORMACION EN MATERIA DE PUERTOS

En su primer período de sesiones, el Grupo recomendó que el período de sesiones siguiente fuera precedido de un seminario de alto nivel. La secretaría organizó dos mesas redondas para presentar ejemplos de la utilización de la gestión de la calidad y de la tecnología de la información en los puertos. Esto permitió conocer las novedades más recientes en estas esferas, que están adquiriendo una importancia determinante para la prestación de un transporte eficiente y de servicios con valor añadido en los puertos. La secretaría expresó su agradecimiento a las personas que se enumeran a continuación, así como a las organizaciones a que pertenecen, por el apoyo desinteresado que le prestaron mediante las ponencias que presentaron en esas mesas redondas:

Ummo Bruns
Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey

Jot Visser
Van Ommeren Tank Terminals (Rotterdam)

Manuel Guerra
Autoridad Portuaria de Valencia

Alain Gauthier
Sofrmer (París)

Daniel Thomas
Autoridad Portuaria de Rouen

Bertrand Waucquez
Hessenatie Group (Amberes)

Jean Denel/Paul Scherrer
Autoridad Portuaria de Le Havre

Ignacio de Cárdenas
Paceco España S.A.

Bruno Carpentier
Autoridad Portuaria de Marsella

Miguel Angel Pesquera
Autoridad Portuaria de Santander

Fernando Fernández Melle
Director de PORTEL (España)

Anexo IV

ASISTENCIA 1/

1. Estuvieron representados en el período de sesiones los siguientes Estados miembros de la UNCTAD:

Alemania	Honduras
Angola	India
Argelia	Indonesia
Australia	Israel
Bahrein	Italia
Bélgica	Japón
Benin	Kenya
Bolivia	Malta
Brasil	Marruecos
Camerún	Myanmar
China	Namibia
Côte d'Ivoire	Nigeria
Dinamarca	Noruega
Djibouti	Países Bajos
Egipto	Perú
Eslovaquia	Polonia
España	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Estados Unidos de América	República Unida de Tanzania
Federación de Rusia	Rumania
Finlandia	Senegal
Francia	Sierra Leona
Gabón	Sri Lanka
Gambia	Sudán
Ghana	Togo
Grecia	Túnez
Guatemala	Turquía
Guinea	Uruguay
Guinea-Bissau	Venezuela
Haití	

2. Estuvieron representados en el período de sesiones los siguientes organismo especializado y organización afín:

Organización Internacional del Trabajo
Organización Mundial del Comercio

1/ Véase la lista de participantes en el documento TD/B/CN.4/GE.1/INF.2.

3. Estuvieron representadas en el período de sesiones las siguientes organizaciones no gubernamentales:

Categoría especial

Asociación Internacional de los Puertos
Asociación Internacional Ciudades y Puertos

4. Asistieron al período de sesiones, por invitación especial de la secretaría, las siguientes organizaciones:

Asociación de Gestión Portuaria del Africa del Norte
Asociación de Gestión Portuaria del Africa Occidental y Central
Organización Europea de Puertos Marítimos

EXPERTOS

Sr. Ummo Bruns, Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey

Sr. Ignacio de Cárdenas, Paceco España S.A.

Sr. Bruno Carpentier, Autoridad Portuaria de Marsella

Sr. Jean Denel, Autoridad Portuaria de Le Havre

Sr. Fernando Fernández Melle, Director, Portel

Sr. Alain Gauthier, Sofrmer, París

Sr. Manuel Guerra, Autoridad Portuaria de Valencia

Sr. Miguel Angel Pesquera, Autoridad Portuaria de Santander

Sr. Paul Scherrer, Autoridad Portuaria de Le Havre

Sr. Daniel Thomas, Autoridad Portuaria de Rouen

Sr. Jot Visser, Coordinador de Operaciones, Van Ommeren Tank Terminals,
Rotterdam

Sr. Bertrand Waucquez, Hessianatie Group, Amberes.
