

Distr.
GENERAL

UNCTAD/SDD/PORT/5
15 de enero de 1996

ESPAÑOL
Original: ESPAÑOL, FRANCÉS E
INGLÉS SOLAMENTE

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO
Posibilidades de cooperación regional en la esfera de los puertos
Informe de la secretaría de la UNCTAD

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCION	i - iv	2
I. COOPERACION EN LA ESFERA DE LOS PUERTOS	1 - 23	3
II. RAZONES Y VENTAJAS DE LA COOPERACION	24 - 55	11
III. ESFERAS Y EJEMPLOS DE COOPERACION	56 - 74	20
IV. PAPEL DE LA UNCTAD EN LA PROMOCION DE LA COOPERACION REGIONAL	75 - 81	27
V. CONCLUSIONES	82 - 83	29

Anexo

I. Lista de Asociaciones Portuarias	32
II. Miembros y objetivos de las Asociaciones Portuarias	35

INTRODUCCION

- i) La cuestión de la cooperación entre puertos se trata desde hace tiempo en las reuniones del Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos. En efecto, se la ha considerado en sí misma como un tema del programa en la reunión de 1986, y en relación con cuestiones tales como la asistencia técnica y la capacitación, la gestión, la administración y el funcionamiento de los puertos, en las reuniones celebradas en 1990 y 1993.
- ii) La secretaría de la UNCTAD ha presentado informes 1/ sobre cooperación en materia de puertos en las reuniones de 1980 y 1990. El primero estaba basado en la experiencia directa adquirida por la secretaría al ocuparse de la labor de las asociaciones regionales e internacionales, así como de otros organismos del sistema de las Naciones Unidas que se interesan en los puertos. En el segundo se exponían los resultados de un estudio mundial llevado a cabo por la secretaría por intermedio de su red oficiosa de centros de coordinación, en el cual participaron administraciones portuarias así como asociaciones regionales e internacionales de puertos. En las conclusiones y recomendaciones de las reuniones de 1986 y 1990 se indica que la cooperación entre puertos es una característica bien desarrollada en las esferas de la capacitación, el intercambio de conocimientos técnicos locales, la armonización de estadísticas y tarifas, y la participación en las actividades de las asociaciones regionales e interregionales de puertos. La cooperación entre puertos también está fomentada por la UNCTAD y otros organismos de las Naciones Unidas que trabajan en la esfera de los puertos.
- iii) Sin embargo, la cooperación entre puertos en otros campos tales como las inversiones conjuntas en equipo e infraestructura sobre una base comercial, no se ha examinado aunque ha sido objeto de debates en las reuniones de los expertos portuarios, sobre todo teniendo en cuenta la mundialización del comercio y de las redes de transporte. En la reunión de 1993, se convino, entre otras cosas, en que: "En algunas esferas se ha establecido una cooperación regional entre los puertos que ha resultado útil. El Grupo recomienda que la UNCTAD identifique y documente dónde y en qué forma se realizan esos esfuerzos de cooperación, qué esferas de actividad cubren y qué valor les atribuyen los participantes 2/.
- iv) Más recientemente, la Comisión Permanente de Servicios examinó un informe 3/ en el que se reseñan los acuerdos institucionales existentes en las diversas regiones para llevar a cabo la cooperación en la esfera económica, en particular en el transporte marítimo. Se consideró que esto representaba un primer paso en el examen de las posibilidades de una mayor cooperación regional y el mejoramiento de la circulación de información entre puertos, como lo había decidido la Comisión Permanente en su primer período de sesiones. En el presente informe se examinan las posibilidades de cooperación regional en la esfera de los puertos, teniendo en cuenta la tendencia hacia la cooperación sobre una base comercial.

I. COOPERACION EN LA ESFERA DE LOS PUERTOS

A. Antecedentes

1. La palabra "cooperación" es una expresión genérica que describe actividades conjuntas efectuadas por lo menos por dos partes que se han comprometido recíprocamente. Cada parte aporta recursos tales como recursos financieros, conocimientos técnicos o tiempo, etc. y obtiene ventajas de la cooperación en forma de ahorro financiero, mejora de la calidad de los servicios, una mayor cuota del mercado, etc. La Cooperación es una actividad beneficiosa para todas las partes interesadas.

La cooperación entre dos empresarios de terminales privados y el Gobierno de Mozambique que se lleva a cabo en el puerto de Maputo es un ejemplo de cómo la cooperación beneficia a cada una de las partes. Durante muchos años la guerra causó grandes estragos en Mozambique. Ahora, cuando el país ha iniciado una fase de reconstrucción, las necesidades en materia de rehabilitación de la infraestructura, equipos portuarios y métodos modernos de gestión son enormes en comparación con los recursos disponibles. Mediante la cooperación, los empresarios privados pueden suministrar conocimientos técnicos, recursos financieros, capacidades administrativas, etc. El país garantiza que los empresarios privados dispondrán de un entorno favorable, por ejemplo en cuanto a la seguridad en el puerto, un marco jurídico apropiado, etc. La ventaja para el puerto de Maputo es el mejoramiento en la eficiencia de las operaciones portuarias que redundan en beneficio de la economía nacional. La ventaja para los empresarios privados es que pueden ingresar a un nuevo sector del mercado del Africa meridional. Se trata, para los empresarios, de una inversión a largo plazo.

3. También se utilizan otras palabras tales como asociación, alianza y alianza estratégica a fin de describir la cooperación de manera más precisa. La palabra asociación entraña vínculos más estrechos debido a la existencia de un contrato y de intereses comerciales. La palabra alianza designa una categoría de asociación menos obligatoria y está basada en un "pacto entre caballeros" concertado para un plazo largo -por lo menos diez años- durante el cual las partes convienen en cooperar conforme a ciertos principios definidos en el acuerdo. En el "pacto de caballeros" se enuncian los objetivos y el alcance de la cooperación, pero las actividades se determinan durante el período en que ésta se lleva a cabo. Una "alianza" es un acuerdo flexible, mientras que una asociación requiere la preparación de un contrato en el que se definen precisamente el objeto de la cooperación, su duración, los derechos y deberes, etc. Se dice que una alianza es estratégica cuando las partes tratan de obtener en el mercado ventajas competitivas mediante la cooperación. Las ventajas van desde una mayor cuota del mercado a un mejoramiento de la calidad de los servicios, mediante la explotación común de recursos, etc. Como ejemplos de alianzas pueden citarse los conocidos consorcios de transporte de contenedores.

4. Muchas veces las partes que emprenden la cooperación provienen de una misma región. Tradicionalmente una región se define como un grupo de países de la misma zona geográfica. Esta definición se vuelve menos precisa a medida que se mundializa y liberaliza el comercio. En algunas partes del mundo, se están eliminando las barreras aduaneras, reduciéndose los impuestos de la importación y simplificándose los reglamentos para autorizar en todo o en parte la libre circulación de carga, capitales, personas, etc. En consecuencia, una zona geográfica común puede no ser el elemento más pertinente para definir una región. Una definición más apropiada puede referirse a un número de países o partes de países que comparten intereses económicos y tal vez culturales comunes. Por ejemplo, la denominada región del "arco del Atlántico" comprende los puertos y los territorios que éstos sirven en las costas atlánticas de Portugal, España, Francia, Irlanda y el Reino Unido, pero no esos países en su totalidad. Los intereses económicos de un puerto francés como Le Havre situado en el Canal son distintos a los de un puerto como Marsella en el Mediterráneo, aun si ambos forman parte de la misma administración portuaria francesa y aplican las mismas normas y reglamentos. En consecuencia, es probable que la cooperación se produzca entre partes de distintos países pero no entre los países en su totalidad. Se trata de un concepto más amplio del sector de puertos.

5. Junto con la mundialización del comercio se ha producido la aparición de bloques comerciales regionales tales como Asia, Europa, América del Norte y África y subregiones como Asia sudoriental, el subcontinente indio, África del Norte, el Medio Oriente, Europa central y oriental, Europa meridional, etc. 4/. La intensidad de los vínculos comerciales entre los países del bloque comercial crea asimismo una región. Esto es de especial importancia en la industria del transporte marítimo, puesto que varias de las principales compañías navieras ya han adoptado una estructura organizacional basada en el concepto regional. Esas compañías han abierto oficinas en cada una de las principales regiones comerciales y han designado uno o dos de los puertos más importantes de cada región.

6. Por último, otra manera de definir una región, puede basarse en el nivel de desarrollo conforme a la clasificación estadística de las Naciones Unidas o de otras organizaciones internacionales. Por ejemplo, la UNCTAD en su informe "El transporte marítimo", hace una distinción entre los países desarrollados de economía de mercado, los países de Europa central y oriental, los países socialistas de Asia y los países y territorios en desarrollo; estos últimos representan 10 subregiones. Se utilizan varios criterios, tales como el nivel de ingreso per cápita, la situación geográfica, el funcionamiento de la economía (centralizada, de mercado), etc.

B. Cooperación en materia de puertos

7. La cooperación entre puertos es una expresión amplia que describe la cooperación entre partes específicas que participan en actividades portuarias. La cooperación puede llevarse a cabo en el marco de un puerto,

un país o una región o bien entre distintas regiones. Por ejemplo, una asociación con sede en Amberes, que reúne a todas las asociaciones portuarias profesionales del puerto, emprendió recientemente un proyecto encaminado a abrir nuevos servicios de trenes-bloques con destino a Francia, Italia y Alemania. La cooperación dentro de un país ocurre cuando cooperan entre sí el ministerio o los ministerios interesados, las empresas portuarias y un grupo de empresas agrupadas en una asociación portuaria. Dos países de una misma región, es decir los respectivos ministerios de transporte, pueden también cooperar en materia de puertos como sucede en Dakar, Abidján, Lomé, Cotonou, Duala y Pointe Noire, que son puertos del Africa occidental en que los Estados han firmado acuerdos con países sin litoral sobre los corredores de tránsito y el uso de los puertos 5/. El control, por el Estado, del puerto es otro ejemplo en el cual los gobiernos regulan la actuación de los buques y las tripulaciones sometiendo a inspección a una cierta proporción de los buques que hacen escala en sus puertos. Las asociaciones comunitarias de los puertos pueden asimismo fomentar la cooperación sobre una base regional.

8. Por otra parte, la cooperación puede ocurrir dentro de un mismo puerto entre la administración portuaria y los empresarios portuarios, tales como las empresas de carga y descarga, los empresarios de terminales, etc. Entre estos empresarios figuran también los órganos gubernamentales y cuasi gubernamentales tales como las aduanas, los organismos de control sanitario, de promoción de las exportaciones, etc y otras partes comerciales, tales como los fabricantes de equipo, las empresas de asesoramiento y construcción especializadas en obras marítimas y los fabricantes o los principales cargadores establecidos en la zona del puerto. Los empresarios de transporte son otro grupo de compañías que cooperan en la industria portuaria.

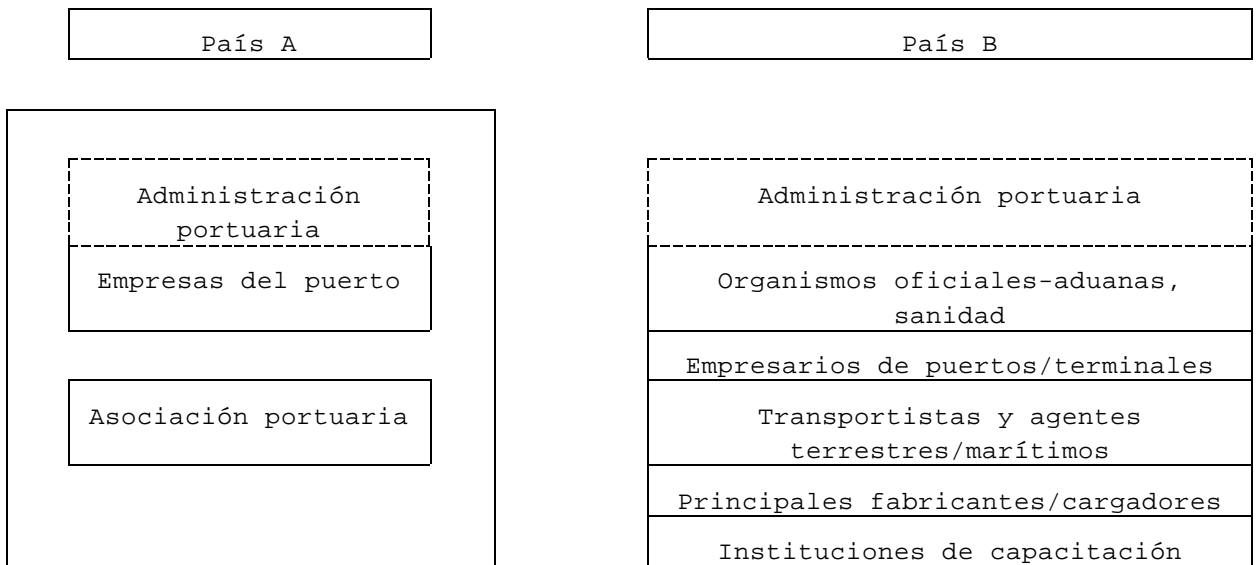
9. Cabe hacer una diferencia fundamental entre estas diversas partes asignándolas al sector público o bien al privado. Sin embargo, el límite entre el sector público y el privado cambia según los distintos países y puede también cambiar con el tiempo en un mismo país. Actualmente, en la mayoría de los países, las actividades de la administración portuaria se limitan a la reglamentación y la política general, el desarrollo de puertos, la coordinación de operaciones, etc. La administración portuaria, que está supervisada por un Estado, una región o una ciudad, pertenece por lo general al sector público. Los empresarios portuarios tales como las empresas de carga y descarga y las compañías de remolque, así como los agentes portuarios, ya se trate de agentes de transporte marítimo o de aduanas, etc., forman parte del sector privado en muchos países, aunque en el pasado podían pertenecer al sector público o al privado. Por lo general los fabricantes de equipo pertenecen al sector privado, aunque en unos cuantos países son una parte importante del sector industrial público.

10. La cooperación que se ha examinado en los informes de la UNCTAD antes mencionados es sobre todo la realizada entre las administraciones portuarias pertenecientes a distintos países y, en menor medida, la cooperación entre

los empresarios portuarios del sector privado y otras entidades que actúan en el puerto. Al evaluar la cooperación es preciso tener en cuenta los objetivos de las administraciones portuarias, así como los de los empresarios privados. A medida que las administraciones portuarias se limitan cada vez más a arrendar el equipo y que, en consecuencia, aumenta en el puerto la parte correspondiente a las empresas privadas, la cooperación en el puerto tiende a orientarse en función de consideraciones comerciales. Cuando la administración portuaria tenía por finalidad servir y fomentar el comercio, siendo de propiedad pública, asumía a veces la función de contribuir al desarrollo socioeconómico de la región, mientras que el objetivo del empresario portuario comercial/privado es obtener una utilidad de sus actividades en el puerto. Sin embargo, en unos cuantos países, existen empresarios que, junto con la administración portuaria, también tratan de alcanzar un objetivo de desarrollo.

Gráfico 1

Posibles combinaciones de la cooperación



Fuente: secretaría de la UNCTAD.

C. Tipos de cooperación

1. Cooperación institucional

11. La cooperación en los puertos puede dividirse en tres tipos principales: institucional, industrial y comercial. El tipo institucional ocurre cuando un grupo de países que comparte intereses comunes crea instituciones regionales, tales como la Unión Europea (UE), el Tratado de Libre Comercio (TLC) del América del Norte, la Asociación de Naciones del Asia

Sudoriental (ANASO), la Organización de la Unidad Africana (OUA), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), etc. Aunque alguna de estas organizaciones puede ocuparse exclusivamente de cuestiones comerciales, otras tienen como propósito más ambicioso la promoción del desarrollo mediante actividades entre las que pueden figurar las relativas a los puertos. Algunas instituciones regionales se ocupan específicamente de cuestiones de transporte marítimo, tales como la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), la Conferencia Ministerial de los Estados de Africa Occidental y Central sobre el Transporte Marítimo (CONMINMAR), etc. En ese tipo de cooperación, los gobiernos firman asimismo acuerdos para adoptar principios y medidas comunes en cuestiones de transporte marítimo. Así sucede, por ejemplo, con los memorandos de acuerdo sobre "control por el Estado del puerto" encaminados a garantizar que los barcos y las tripulaciones cumplan con las normas internacionales. Otro ejemplo es la creación de redes regionales de preparación y cooperación de las administraciones portuarias en relación con la contaminación por hidrocarburos y la indemnización por derrames de petróleo.

12. La cooperación de tipo institucional puede dar lugar a importantes actividades portuarias. Por ejemplo, la Unión Europea está preparando una política de puertos marítimos en el marco de una "red europea de transportes" sobre la base de la propuesta de que exista una sola red multimodal que preste servicios al mercado interno y una entre sí más estrechamente a las diversas partes de la Unión así como a éstas con los países vecinos 6/. En segundo lugar, la Unión Europea presta apoyo a determinados programas de puertos con diversos objetivos tales como el desarrollo regional, la cohesión socioeconómica, etc. Por ejemplo, algunos puertos irlandeses se han beneficiado con fondos de la UE que les han permitido mejorar sus instalaciones. Más importante aún es que el derecho comunitario puede prevalecer sobre las leyes nacionales de los países miembros. Aunque la Unión Europea no ha adoptado medidas legislativas concretas sobre la industria portuaria y sólo se aplican los principios comunes relativos a la competencia leal y el acceso a los mercados 7/, las decisiones adoptadas por la Comunidad Europea 8/ para mantener la competencia entre los empresarios de transporte pueden afectar el funcionamiento de los puertos. Más aún, algunos convenios de las Naciones Unidas, como el Convenio de Londres sobre vertimientos (1975), tienen efectos considerables sobre las operaciones de dragado.

13. Existe otro ejemplo importante de cooperación institucional regional, a saber, la aplicación de convenios internacionales mediante acuerdos de "control por el Estado del puerto". En 1982, 14 países europeos 9/ convinieron en establecer un sistema armonizado de control por el Estado del puerto, que tuvo por resultado que se firmara en París el Memorando de Entendimiento sobre el Control por el Estado del Puerto. Polonia y el Canadá se adhirieron al Memorando en 1992 y 1994, respectivamente. Diez países 10/ firmaron en 1992 un acuerdo latinoamericano que aplica los mismos instrumentos que el Memorando de Entendimiento de París, con excepción

del Convenio N° 147 de la OIT. En 1993 18 países y territorios 11/ firmaron también en Tokio un Acuerdo de Asia y el Pacífico (a comienzos de 1995, 12 países habían ratificado el Acuerdo). Era probable que 22 países y territorios del Caribe firmaran un Memorando de Entendimiento del Caribe a fines de 1995, y también se halla en estudio un Memorando de Entendimiento Regional del Mediterráneo Meridional/Oriental. Aunque las administraciones portuarias no participan directamente en la inspección y vigilancia, estas actividades pueden afectar el funcionamiento del puerto.

2. Cooperación industrial

14. Otro tipo de cooperación es la que se lleva a cabo sobre una base industrial. Un ejemplo típico de esta clase de cooperación es una asociación portuaria que agrupe a la administración portuaria, los empresarios portuarios y las empresas relacionadas con el puerto. Las actividades de cooperación se orientan sobre todo a promover las actividades portuarias sin fines lucrativos. La principal actividad es el intercambio de ideas e informaciones. A veces puede llevarse a cabo la cooperación en las operaciones, pero el objetivo consiste simplemente en lograr una utilidad sin racionalizar los recursos de las partes cooperantes. Las asociaciones portuarias pueden clasificarse en tres tipos.

- i) Asociaciones internacionales de las cuales la principal es la Asociación Internacional de Puertos;
- ii) Asociaciones regionales (Asociación de Gestión de Puertos de Africa Occidental y Central (PMAWCA); Asociación de Gestión de Puertos de Africa Oriental y Meridional; etc.);
- iii) Asociaciones técnicas que se ocupan de cuestiones tales como la legislación (Asociación Internacional de Juristas de Puertos) (LEGIPORT)), la ingeniería (Asociación Internacional Permanente de Congresos de Navegación (AIPCN)), las relaciones entre las ciudades y los puertos (Asociación Internacional Ciudades y Puertos) (IACP) o la manipulación de la carga (Asociación Internacional de Coordinación del Transporte de Carga) (ICHCA).

15. Las asociaciones portuarias prestan asistencia en la creación de un entorno viable para la actividad comercial en el puerto. Participan en las asociaciones desde las administraciones portuarias hasta simples particulares y forman parte de ellas las corporaciones de servicios portuarios y los centros de capacitación. Las administraciones portuarias, que en su mayoría dependen de órganos públicos, son los principales miembros de estas asociaciones. Debe alentarse la participación de corporaciones privadas a fin de reflejar su contribución cada vez mayor a las actividades de la industria portuaria. En Europa se ha creado recientemente una de estas asociaciones, la Federación de Empresarios Portuarios Privados Europeos (FEPOR), con objeto de promover los puntos de vista de los empresarios

privados. Las actividades de las asociaciones portuarias ya se han examinado en informes anteriores. En el anexo I figura una lista actualizada de las principales asociaciones portuarias con nombres, direcciones y números de fax. Cabe señalar que se han creado varias nuevas asociaciones, entre las cuales la Asociación Internacional Ciudades y Puertos, la Organización de Puertos Marítimos Europeos (ESPO), la FEPORT y la Organización de Puertos del Báltico (BPO).

16. En las asociaciones, las decisiones y medidas se adoptan por consenso de los miembros. El consentimiento de los miembros se obtiene "ex-ante" cuando se adoptan los estatutos y/o la constitución de la asociación, que contiene una descripción de los objetivos (en el anexo II figuran los miembros y objetivos de las asociaciones). Muchas veces la participación en una asociación entraña el pago de cotizaciones que se utilizan para su funcionamiento. Las asociaciones portuarias son un valioso instrumento de cooperación, trabajan sin fines lucrativos tan sólo en beneficio de sus miembros y constituyen un centro en el cual pueden intercambiarse libremente ideas y formularse políticas.

17. El alcance de las actividades que lleva a cabo la secretaría de una asociación depende de una serie de factores:

- i) Los recursos financieros de la asociación, que dependen de las cotizaciones de los miembros. La secretaría puede estar formada por empleados ocasionales con un Secretario General voluntario o consistir en una organización estructurada integrada por 12 empleados pagados por la asociación.
- ii) La calidad del ejecutivo de la asociación (Presidente, Secretario General).
- iii) La acción de los miembros que participan en la reunión general pero contribuyen también a la labor de los grupos de trabajo. La mayoría de las asociaciones han creado grupos de trabajo en los cuales se reúnen expertos de las diversas especialidades a fin de examinar las cuestiones, a veces de carácter regional, a que hacen frente en sus actividades. La función de estos grupos de trabajo es examinar un problema, encontrar una solución y formular una recomendación a la asamblea general de los miembros.

18. Las asociaciones tienen características comunes. Muchas de ellas publican un Boletín informativo así como una Guía de puertos que pueden ser utilizados por los miembros y por terceras partes. Se organiza una reunión anual, recibida por uno de los miembros. Pero las actividades de las asociaciones pueden variar. Cuando se dispone de una secretaría amplia, la asociación prepara encuestas sobre las actividades, los salarios de la administración, etc., así como estudios en nombre de los miembros. La elección del tema se basa en una evaluación de las necesidades de los miembros. La secretaría puede prestar servicios a reuniones relacionadas con cuestiones portuarias, difundir informaciones mediante un servicio de documentación, promover la industria portuaria utilizando distintos instrumentos tales como la participación de la secretaría en seminarios, congresos portuarios, etc. La secretaría puede también organizar la capacitación, la financiación de actividades, etc.

19. La información actualizada sobre cuestiones portuarias no es fácil de encontrar a menos que el interesado tenga un conocimiento directo de ellas o asista a las reuniones periódicas de las organizaciones internacionales que vigilan la aplicación de las convenciones. Las asociaciones regionales internacionales satisfacen esta necesidad enviando un representante a esas reuniones y luego informando al respecto a los miembros. Esas asociaciones pueden también invitar a altos funcionarios para que presenten informes sobre dichas cuestiones de modo que los miembros puedan presentarles directamente sus preguntas. Por último, hacen posible también un contacto libre y oficioso entre los miembros, que constituye una manera eficaz de ayudarlos en el proceso de adopción de decisiones. Por otra parte, también es importante la información de carácter comercial. El funcionamiento del equipo, su

costo, la información sobre el transporte marítimo, las posibilidades de seguros, los nuevos equipos para reprimir la delincuencia, etc., son también temas de interés que se discuten oficiosamente en las reuniones de las asociaciones.

20. Muchas veces las asociaciones son valiosos puntos de contacto entre las instituciones y los profesionales. Las relaciones entre asociaciones e instituciones están más o menos formalizadas. Algunas asociaciones actúan como secretaría de instituciones gubernamentales en cuestiones portuarias, por ejemplo la Reunión de Empresas Portuarias Centroamericanas (REPICA) en relación con COCATRAM, la Asociación de Administración de Puertos de Africa occidental y central en relación con CONMINMAR, etc. Otras asociaciones, tales como la Organización de los Puertos Marítimos Europeos, han establecido estrechas relaciones con la Unión Europea y participar en las reuniones y grupos de trabajo organizados por ésta. La UNCTAD y otras organizaciones de las Naciones Unidas conceden el estatuto de observador o de órgano consultivo a las asociaciones portuarias y esto les permite participar en las reuniones sobre puertos. Por ejemplo, la preocupación del público por el medio ambiente ha venido afectando a los puertos durante muchos años, sobre todo en relación con la actividad vital que representa el dragado, y las asociaciones contribuyen a los objetivos de las autoridades portuarias en relación con esta cuestión haciendo gestiones ante los gobiernos y las organizaciones internacionales en materia de legislación del medio ambiente.

21. Las asociaciones también han prestado una ayuda útil a las autoridades portuarias para que hagan frente a problemas de carácter más amplio, como la rehabilitación de las secciones de la zona portuaria que resultan anticuadas debido a las nuevas tecnologías, labor que normalmente corresponde a la ciudad o al gobierno. En este caso, las administraciones portuarias deben hacer frente a las autoridades urbanas, regionales o nacionales. Estas cuestiones son de importancia para el electorado, y una mala gestión de las mismas puede tener serias consecuencias para el futuro del puerto. En consecuencia, las administraciones portuarias participan ahora en una nueva entidad, la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos, en la cual pueden comparar soluciones e intercambiar puntos de vista sobre una perspectiva más amplia de planificadores de puertos, ciudades y regiones. Su finalidad es encontrar soluciones para la rehabilitación de las zonas en cuestión.

3. Cooperación comercial

22. Este tercer tipo de cooperación está fundado en la utilidad y en los beneficios comerciales. En este caso, el principal incentivo de la cooperación es "ganar y perder" dinero, es decir la ley del mercado. La parte comercial no espera necesariamente obtener de inmediato un ingreso/utilidad de su inversión pero puede buscar posibles mercados para desarrollar sus actividades en el futuro. La cooperación sobre una base comercial asume un carácter formal en virtud de los contratos basados en el

derecho comercial. Muchas veces se utilizan licitaciones competitivas para otorgar a los empresarios concesiones de los terminales de contenedores de uso común. Las concesiones pueden también ser objeto de acuerdos bilaterales sobre los terminales de contenedores, concertados sobre todo entre una administración portuaria o un empresario de terminales y las compañías navieras. A veces se presentan directamente al gobierno ofertas para establecer un nuevo puerto, como por ejemplo la formulada recientemente por una empresa con sede en Singapur para construir dos terminales de contenedores cerca de Yangoun 12/. Esta es la manera como se construyeron muchos puertos de gran calado a comienzos de siglo.

23. Las condiciones de los contratos son importantes porque, además de ser equitativas para las partes, también deben serlo para los usuarios, en particular en el caso de las terminales de contenedores de uso común. En dos informes de la UNCTAD 13/ se ha hecho un examen de las cláusulas comunes a los contratos aplicables a la gestión de los terminales de contenedores. Es necesario una actitud innovadora, como lo muestra el ejemplo de cooperación en las actividades de dragado ocurrido en Nueva Zelandia, para el cual fue necesario un acuerdo entre tres puertos a fin de utilizar a un contratista común y luego, con arreglo a ese acuerdo, concertar contratos individuales con el contratista en cada puerto.

II. RAZONES Y VENTAJAS DE LA COOPERACION

A. Razones para la cooperación en un entorno cambiante

1. Globalización del comercio y el transporte

24. Los puertos son eslabones esenciales de las redes del transporte internacional. Están estratégicamente situados en la cadena de los transportes internacionales y son la interconexión que permite la transferencia de la carga de un modo de transporte a otro, al mismo tiempo que constituyen una plataforma logística, ahora denominada "telepuerto", para el intercambio de información. Así pues, la cooperación entre los operadores es esencial para la cadena del transporte, con inclusión de la red de información. Es indudable que los resultados obtenidos en un eslabón de la cadena del transporte depende de los resultados alcanzados en los demás eslabones. La solidez del conjunto de la cadena del transporte está condicionada por la resistencia del eslabón más débil.

25. Los efectos de las redes del transporte mundial sobre los distintos puertos son muy importantes. Por ejemplo, en Algeciras 14/, un puerto español situado al extremo sur de la península, durante muchos años, hasta 1989, se manipularon unas 400.000 TEU anuales, pero en 1994 se rebasó el millón. El Marsaxlokk 15/, el puerto de contenedores de Malta, se manipularon 43.700 TEU durante todo el año de 1989, pero en los últimos meses de 1994 la cifra alcanzada fue de aproximadamente 40.000 TEU mensuales. Esos

dos ejemplos muestran los efectos del transbordo en el que esos puertos se han convertido en importantes centros de las redes del transporte mundial.

26. La cooperación entre las compañías navieras y las autoridades portuarias o los operadores es beneficiosa para todas las partes que intervienen en el tráfico. En lo concerniente a las autoridades portuarias, los servicios de las compañías de navegación no son permanentes y varían según el volumen del comercio, los costos, la calidad del servicio, la reglamentación del transporte en el país, etc. La cooperación de un puerto con las compañías de navegación permite satisfacer las necesidades de estas últimas mediante una estrecha relación que facilita el examen y la solución de los problemas. Además, los puertos se benefician de la fidelidad de las compañías. Por lo que se refiere a los armadores, los costos de tránsito de los buques en los puertos son un importante elemento de los costos totales del transporte. Algunos grandes operadores transportan volúmenes sustanciales por sus redes y a causa de ello necesitan unos terminales que les estén reservados. Además, los puertos son el lugar donde una compañía de navegación está representada comercialmente y donde se venden sus servicios al cargador. Esas son las razones comerciales y operativas por las que las compañías de navegación tienden a realizar inversiones directas en los puertos y a establecer agencias y terminales portuarios propios. Para ello es precisa la cooperación de las autoridades portuarias nacionales que otorgan concesiones al operador de la terminal y arriendan espacio a la compañía de navegación para que puedan realizar sus actividades comerciales. A veces una compañía de navegación extranjera y un operador portuario nacional crean una empresa conjunta para dar un carácter formal a sus actividades mixtas.

27. Las redes de información facilitan oportunidades de cooperación. Un transporte eficaz depende tanto de unas corrientes de información continuas y actualizadas como de una infraestructura sólida. La información procedente de un punto del trayecto marítimo se utilizará a lo largo de toda la cadena del transporte y especialmente en el puerto de descarga. Así pues, las autoridades del puerto, por sí mismas o en nombre de la comunidad portuaria, cooperan en el intercambio de información acerca de las mercancías peligrosas y también acerca de los datos básicos que exigen las operaciones del puerto, tales como la hora de partida del buque, la descripción del cargamento, etc. El agente de una compañía de navegación puede enviar por fax o EDI no sólo una descripción del cargamento, sino también el plan de carga del buque y otras informaciones necesarias para acelerar las operaciones portuarias. Unas comunicaciones fiables y la posibilidad de establecer conexión con otros puertos serán en el futuro un elemento esencial de los servicios prestados por una autoridad portuaria.

28. La concentración de las actividades en la esfera del transporte marítimo exige la cooperación entre los puertos. Se están concertando alianzas globales y acuerdos de asociación entre los "20 principales" transportistas marítimos de contenedores. Esos acuerdos están dando una nueva forma a la industria del transporte marítimo. El tráfico tiende a concentrarse en un

corto número de puertos calificados de "puertos principales" o "puertos centrales". Esa adición de actividades exige importantes inversiones, con el empleo frecuente de enormes recursos financieros, así como perfeccionamientos tecnológicos para satisfacer los requisitos de la reagrupación de operadores. Las autoridades portuarias y los operadores tienen que adaptarse si no quieren perder las oportunidades comerciales. Una forma en que los operadores portuarios pueden hacer frente a las necesidades de los transportistas marítimos es fusionarse en una sola empresa. Otra posibilidad es cooperar. La cooperación con los navieros, los transportistas marítimos y los operadores de terminales para carga extranjera que estén interesados en la obtención de beneficios potenciales es una de las respuestas que puede darse a la concentración de las actividades en el transporte marítimo para evitar una competencia demoledora.

2. La concentración de las actividades de manipulación de la carga

29. La contenedorización y la mecanización de la manipulación de la carga han dado lugar a la fusión de las empresas estibadoras. Esa concentración ha transformado a un gran número de pequeñas empresas estibadoras o manipuladoras descapitalizadas en un corto número de empresas con capacidad de invertir en un costoso equipo. Ese proceso se ha desarrollado durante los últimos dos decenios en muchos países y todavía prosigue en los Estados Unidos 16/ con el objeto de crear empresas aun mayores que tengan un alcance internacional. La razón de esa expansión internacional puede encontrarse en los conocimientos especializados comunes que se precisan para explotar un terminal de contenedores en cualquier parte del mundo, las inversiones considerables que han de hacerse y las relaciones de algunas empresas estibadoras con operadores en la esfera de los transportes (International Port Management Division (IPMD) con P & O) o con grandes conjuntos de empresas mercantiles 17/ (Hutchison International Port Holdings (HIPH), el dueño de Felixstowe que también explota varios terminales en China en unión con Hutchison Whampoa Ltd.).

3. Redefinición del papel del sector público

30. La privatización, en sus múltiples formas, ha abierto la puerta para la cooperación entre el sector público y el privado 18/. Tradicionalmente los puertos obtenían fondos del Gobierno, cualquiera que fuese su nivel de rentabilidad. En la actualidad la cooperación es una estrategia comercial que utilizan los operadores portuarios, lo mismo que cualquier otra industria, para conseguir recursos del mercado. La necesidad de medios financieros con objeto de construir y equipar terminales especializados es una poderosa razón de esa cooperación. Así pues, los acuerdos con las autoridades portuarias públicas normalmente incluyen la realización de inversiones por el operador del terminal de contenedores privado con el fin de mejorar las instalaciones existentes, crear un terminal de contenedores plenamente equipado y proporcionar al mismo tiempo las instalaciones terrestres necesarias. Esas inversiones vienen a añadirse a las realizadas

por la autoridad portuaria para dragar, construir muelles, ganar terreno al mar y otras actividades análogas. El hecho de que los acuerdos sean a largo plazo parece confirmar la idea de que el considerable capital necesario es la razón principal de la cooperación.

31. La participación del sector privado tuvo inicialmente lugar en el plano nacional. Al principio de la contenedorización en América del Sur en los últimos años del decenio de 1970 y los primeros del decenio de 1980, los servicios de las autoridades portuarias públicas se complementaron mediante depósitos de contenedores privados, como en los puertos de Santos (Brasil) y el Callao (Perú). En la actualidad, operadores de terminales de contenedores privados extranjeros desarrollan sus actividades en los puertos de Shanghai (China), Kelang (Malasia), Buenos Aires (Argentina) y Maputo (Mozambique). Varias compañías navieras extranjeras han manifestado interés en invertir en los puertos indios ya que el Gobierno ha reformado la Ley de puertos para atraer a los inversores privados.

32. Cada vez más empresas están interesadas en realizar inversiones en puertos extranjeros. El crecimiento del volumen de la contenedorización en varios países ha hecho que algunos operadores de terminales muy acreditados no se limiten a sus actividades en los puertos nacionales y quieran explotar terminales de contenedores en otros puertos de su región o de otras regiones. En realidad la privatización ha conducido a la aparición de operadores de terminales de contenedores bajo la forma de empresas conjuntas de compañías nacionales y extranjeras. Una compañía con sede en Australia (IPMD) fue una de las asociadas en el primer terminal de contenedores de Kelang. Esa compañía y una filipina (International Container Terminal Services - ICTSI) desarrollan ahora separadamente sus actividades en Buenos Aires 19/ mediante empresas mixtas con firmas locales. Una empresa privada sudafricana de manipulación (Rennies) es ahora el principal asociado del terminal de contenedores de Maputo 20/. En otros casos se han establecido nuevos terminales, por ejemplo los de Manzanillo (Panamá) y Manzanillo (México), donde una de las mayores empresas de manipulación de los Estados Unidos (Stevedoring Services of America) participa ahora en empresas mixtas con una firma local y una compañía naviera mexicana 21/.

4. Otras fuerzas impulsoras de la cooperación

33. El entorno comercial internacional es incierto y el ritmo de los intercambios internacionales puede aminorarse de un período a otro. Por ejemplo, durante el último decenio el volumen del comercio internacional ha disminuido un par de veces. Los planes de inversión pueden correr peligro a causa del cambio inesperado del ciclo mercantil y la cooperación es una estrategia para disminuir los riesgos. Las tecnologías del transporte se modifican constantemente y exigen gran cantidad de recursos, así como conocimientos técnicos y capital. La cooperación entre una autoridad portuaria que financia el desarrollo de la infraestructura y un operador de terminal que proporciona el equipo de manipulación y establece el sistema de

gestión de la información permite que ambos compartan la carga de la inversión. Las dos compañías son expertas en su esfera de actividad propia y pueden conseguir que la inversión sea rápidamente operativa, sin menoscabar por ello la capacidad de desarrollo de las dos compañías.

34. Existen obstáculos que se oponen a la entrada en nuevos mercados. Algunas economías nacionales están más o menos cerradas a la inversión extranjera en la esfera de los servicios a causa de restricciones legales al establecimiento de empresas extranjeras, aunque ello puede tender a cambiar con el AGCS (Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios). Pueden también existir obstáculos culturales. A veces los costos de establecimiento para iniciar una nueva actividad comercial son elevados. Algunos operadores tal vez necesiten cooperar con firmas locales para establecer una empresa conjunta o confiar determinadas actividades a una compañía local con el fin de vencer esos obstáculos. En esos casos las inversiones se basan en la confianza existente entre los asociados.

35. La cooperación reviste una importancia particular en la industria de servicios. En primer lugar, algunos servicios, por ejemplo los servicios portuarios, no se pueden exportar. Una compañía naviera necesita crear su propia empresa en el puerto del país donde quiere ofrecer sus servicios. Ello exige una transferencia de capital para establecer esa empresa. Una solución alternativa a esa transferencia de capital es cooperar con asociados locales que prestarán los servicios en nombre del operador. En segundo lugar, una operación de transporte internacional supone una cadena de operadores para cada segmento de la cadena de transporte. Un operador multimodal asumirá la responsabilidad de las diferentes partes de los servicios de transporte internacionales, pero en ese caso los servicios se subcontratan a operadores locales. En ese contexto, es necesaria la cooperación entre la autoridad contratante y los subcontratistas para garantizar la calidad de los servicios.

36. Una prioridad para la comunidad internacional es el desarrollo sostenible con objeto de impedir la deterioración del medio ambiente. No cabe tratar esa cuestión sobre una base nacional, pues los efectos de la contaminación no pueden mantenerse dentro de las fronteras nacionales 22/. La contaminación marina es un problema importante que debe abordarse en el plano internacional y con iniciativas y medidas concretas en el plano regional.

B. Cooperación y competencia

37. El cambiante medio ambiente estimula la cooperación pero ello no quiere decir que limite la competencia. Existe con frecuencia el temor de que la cooperación conduzca a una situación monopolística o a una disminución de la competencia. Como son las fuerzas del mercado las que impulsan la cooperación, las partes tal vez estimen ventajoso cooperar en formas inesperadas. Por ejemplo, hay cooperación en la esfera portuaria con el fin de resolver la cuestión de los requisitos comerciales, aunque de una manera

diferente de lo que se habría pensado hace algunos años. Se ha previsto que las autoridades portuarias de una región puedan reunirse para financiar instalaciones en un puerto, y entonces ese puerto podría servir de punto central de las redes de transporte de la región y, por lo tanto, atraer a operadores de transportes. Se ha aducido que ese enfoque podría evitar la realización de inversiones excesivas e innecesarias en cada puerto. En la actualidad la cooperación se realiza entre las autoridades portuarias y los operadores de transportes, como en el caso de los terminales destinados únicamente a contenedores; entre las autoridades portuarias y los operadores portuarios, como en el caso de los terminales de uso común para contenedores y carga a granel; y entre las autoridades portuarias y las filiales de empresas transnacionales, como en el caso de los terminales destinados exclusivamente para la carga a granel. Por ejemplo, la compañía naviera Evergreen ha concluido recientemente un acuerdo con el Gobierno de Panamá para invertir en la construcción de un terminal portuario de contenedores.

38. La necesidad de conseguir economías de escala en la industria portuaria es una explicación de la precisión de cooperar y explica la concentración que está teniendo lugar en la industria manipuladora. En algunos puertos y regiones el volumen del comercio y el tráfico portuario son a veces demasiado limitados para permitir la actividad de varias compañías manipuladoras. La competencia daría lugar a un derroche de recursos, que en última instancia pagarían los usuarios portuarios, mientras que los operadores de terminales que cooperen pueden proporcionar servicios rentables. Es preciso en efecto encontrar un equilibrio entre la cooperación y la competencia de manera que se garanticen los intereses comerciales de los operadores y usuarios portuarios.

39. En realidad la cooperación puede robustecer la competencia. Cuando los puertos cooperan, por ejemplo mediante la publicación de estadísticas armonizadas o la adopción de una estructura común de tarifas, ello no quiere decir que vayan a adoptar una actitud comercial común frente a los usuarios y las compañías navieras ni que vayan a armonizar el nivel de sus tarifas. De hecho, las autoridades portuarias y los operadores comerciales cooperan en algunas esferas y compiten en otras.

40. Para comprender el sentido de la cooperación, es posible establecer un paralelo entre el papel que una asociación portuaria desempeña frente a sus miembros y el que corresponde a una autoridad portuaria respecto de los operadores y usuarios portuarios. En el puerto, distintos operadores con diferentes objetivos cooperan bajo la tutela de la autoridad portuaria. Análogamente, los puertos pertenecientes a diferentes países de una región pueden tener diferentes intereses comerciales pero encuentran ventajoso cooperar en determinadas esferas dentro de la asociación.

C. Ventajas derivadas de la cooperación

41. La administración portuaria debería considerar que la cooperación es un instrumento que aumenta la capacidad de competencia de un puerto mediante una mejor orientación comercial o mediante una reducción de los costos. Esos son los objetivos últimos de la cooperación 23/.

1. La cooperación mejora las operaciones portuarias

42. Facilitar las operaciones en la cadena del transporte es uno de los objetivos de la cooperación portuaria. El puerto es un eslabón en esa cadena y las autoridades y operadores portuarios deben cooperar con los transportistas, los consignatarios y los comisionistas, así como con los servicios administrativos tales como las aduanas, los servicios veterinarios, etc., no sólo en el plano nacional sino también en el regional e internacional. El puerto tiene que robustecer su posición en la cadena y garantizar una corriente continua y fluida de carga. Cuando en un puerto se establece un sistema electrónico para la gestión de las operaciones portuarias -manipulación de la carga, dirección del tráfico marítimo- es precisa la cooperación de los usuarios portuarios. Esta cooperación diaria ha de reforzarse mediante una asociación real entre la autoridad portuaria, los operadores y los usuarios del puerto.

2. La cooperación y la gestión de los recursos

43. Una ventaja de la cooperación es que permite compartir los costos, poner en común los recursos y disminuir la incertidumbre. Ello también significa reducir el riesgo que acompaña a las grandes inversiones, tales como las infraestructuras, los nuevos terminales, etc. Cuando un puerto coopera con las compañías navieras, puede conseguir un mayor grado de fidelidad de esta clase de usuarios. La cooperación queda plasmada en un contrato entre el usuario portuario y las autoridades y operadores portuarios, o bien ese acuerdo de cooperación está implícito en las reducciones de tarifas o las rebajas por fidelidad.

44. La asociación es el mejor método de gestión para conseguir medios de financiación y reducir la incertidumbre en las inversiones. Por ejemplo, la Global Alliance, que agrupa las compañías navieras Nedlloyd/APL/MOL/OOCL, ha concluido un acuerdo con el operador de terminales ECT (Europe Combined Terminal) en Rotterdam para tener el uso exclusivo de un terminal mediante un contrato de servicio. Simultáneamente, la Global Alliance será también el primer cliente del nuevo terminal que se construirá en Rotterdam en el marco del proyecto de ampliación de terminales Delta 2000.

45. El desarrollo de un centro regional de capacitación es otro ejemplo de cómo pueden ponerse en común los recursos y compartirse los costos 24/. Con gran frecuencia el número de personas que va a recibir una formación profesional en una cuestión específica de la esfera portuaria es pequeño, mientras que los costos fijos mínimos de mantener un centro de capacitación de buena calidad son elevados. La regionalización de la capacitación mediante la cooperación es una alternativa a la formación profesional nacional que resulta rentable.

46. Con la cooperación también se quiere obtener recursos -financieros, humanos, etc.- que a veces escasean gravemente en algunos países, en particular en los menos adelantados. Con frecuencia no son posibles las simples relaciones comerciales. Las organizaciones internacionales o regionales son las principales instituciones que canalizan la ayuda y la asistencia para el desarrollo destinadas a los puertos de los países en desarrollo. La participación directa de los operadores privados parece aumentar con la necesidad de establecer redes de transporte mundiales.

47. La división de la producción y del trabajo también dan lugar a la cooperación entre compañías. Las compañías interesadas tienen estrechos intereses comunes, pero su capacidad financiera o técnica es limitada para ampliar sus actividades a otros tipos de esferas. Por ejemplo, cuando la autoridad portuaria se limita a arrendar las instalaciones no tiene capacidad para explotar los terminales, y por lo tanto cooperará con los operadores de terminales privados. La expansión del tipo de autoridad portuaria arrendadora ha fomentado esta clase de cooperación, que se realiza a través de las regiones.

3. La cooperación y la gestión de la información

48. La cooperación es el método más simple de obtener información de primera mano a bajo costo. Mediante sus relaciones a través de redes formales o informales los administradores portuarios pueden adquirir conocimiento de las oportunidades comerciales, los cambios tecnológicos, las tecnologías, los ensayos de nuevas tecnologías y los éxitos y fracasos registrados en la aplicación de nuevas políticas portuarias, así como obtener información sobre el comportamiento de los clientes portuarios a los efectos de la comercialización, por ejemplo como se evalúan la calidad y los precios, etc. Con frecuencia esas conversaciones más bien informales pueden motivar, y a veces generar, nuevas actividades comerciales. Casi todas las actividades están basadas en redes de información. Así pues, la difusión de información es una de las características tradicionales de la cooperación.

49. Las actividades de los grupos de presión es otro aspecto de la utilización del creciente poder del mercado frente a las instituciones gubernamentales y también los operadores. Las autoridades portuarias pueden cooperar en la promoción de cuestiones de importancia estratégica para el desarrollo de los puertos. Por ejemplo, la ESPO ejerce presión para fomentar la idoneidad ambiental de los puertos y la navegación costera. También ha sugerido la publicación de una lista de las salidas de los buques de cabotaje para informar a los expedidores de las posibilidades de utilizar ese modo de transporte en lugar de la carretera. La Asociación de Administraciones Portuarias de los Estados Unidos (AAPA) se opuso recientemente a una petición dirigida a la Comisión Marítima Federal de los Estados Unidos en la que se solicitaba la adopción de una decisión que impidiese incluir en unas tarifas portuarias una cláusula encaminada a hacer al consignatario responsable de las deudas de su mandante conocido, el armador del buque. Esa clase de cláusulas son frecuentes y constituyen una práctica aceptada en los puertos

estadounidenses. Por último, las asociaciones portuarias, en particular la Asociación Internacional de Puertos (IAPH), participan en la labor de las organizaciones internacionales respecto de la redacción o revisión de convenios.

4. La cooperación y la autorregulación

50. Los profesionales portuarios deben resolver por sí mismos los problemas con que tropiezan en la industria portuaria en lugar de esperar que el Estado proceda a su regulación. La cooperación entre los puertos estimula en los profesionales portuarios el hábito de la autorregulación con objeto de evitar la a veces excesiva regulación gubernamental. La autorregulación mediante la cooperación es también el mejor enfoque para lograr la correcta aplicación de la ley. Existen con frecuencia diversas maneras de interpretar una ley, y para evitar su interpretación errónea los legisladores y los jueces recurren a la fuente de la jurisprudencia y a veces añaden nuevos textos a la disposición legal. Los Estados tienen en ocasiones que adaptar su legislación nacional. Existe siempre un período de ajuste durante el cual los costos pueden ser muy elevados para la comunidad y los operadores y usuarios individuales. La cooperación y la autorregulación es una alternativa a la burocracia excesiva.

5. La cooperación y el interés común regional

51. Otro aspecto de la cooperación es la reducción de la competencia destructiva. A ese respecto es preciso tener mucha cautela (véase el párrafo 37 sobre la competencia frente a la cooperación). Actualmente existe acuerdo en que la competencia y el mercado libre son los mejores reguladores de la economía de mercado. Sin embargo, la competencia conduce algunas veces a un despilfarro de recursos y puede ser perjudicial para la economía. Debe realizarse un análisis de costos y beneficios para saber si es mejor competir que cooperar. Un ejemplo de despilfarro de recursos son las inversiones excesivas que llevan a cabo los operadores portuarios con la esperanza de seguir siendo o llegar a ser los líderes del mercado del transbordo.

52. La competencia también puede ser perjudicial para una sociedad cuando existe una carrera hacia la expansión que no toma en consideración la necesidad del desarrollo sostenible. En muchos puertos se han preparado proyectos de dragado para hacer frente al creciente tamaño de los buques, pero algunos puertos no han tenido la cautela de realizar ese dragado después de un cuidadoso examen ambiental, por lo que tales proyectos pueden hacer correr al medio ambiente un gran riesgo. Por lo tanto, los puertos de una región que están en competencia deberían adoptar un enfoque común y convenir en la observancia de determinados principios 25/. A veces tales principios necesitan enunciarse de una manera más o menos formal mediante un código de buena conducta o la adopción de una ley al respecto.

D. El requisito previo para la cooperación regional: la cooperación nacional e intraportuaria 26/

53. La cooperación intraportuaria es necesaria si la autoridad y los operadores portuarios quieren cooperar en el plano regional. Ningún puerto puede desarrollarse a largo plazo si sus operadores no comparten el mismo objetivo. La falta de cooperación entre los operadores y la administración de un puerto, la cooperación en el plano regional puede ser contraproducente. Ningún inversor extranjero estará interesado en invertir en un puerto cuya gestión es mala a causa de la falta de coordinación. Las autoridades portuarias, los operadores privados y los organismos gubernamentales deben cooperar para atraer a los inversores. La falta de cooperación en el plano local puede ser indicación de incapacidad para cooperar a un nivel más elevado, es decir, en el nivel regional. Si la capacidad de gestión de un puerto es débil en el plano nacional, la relación entre las compañías y operadores nacionales y los extranjeros tal vez no esté bien equilibrada.

54. La cooperación puede desarrollarse a nivel nacional con operadores de transporte basados en tierra. La administración del puerto de Oakland (Estados Unidos de América) está actualmente proyectando un nuevo terminal intermodal de uso general en cooperación con dos compañías de ferrocarril privadas. Ese terminal permitirá a los operadores que transporten cantidades limitadas de contenedores la utilización de trenes-bloque con destino a varios puntos de América del Norte. La vinculación de los puertos con las compañías ferroviarias está muy extendida en el Africa meridional dentro del sector público, pues las autoridades portuarias mozambiqueñas y sudafricanas son dependientes de las grandes compañías ferroviarias nacionales. En Europa, el nuevo terminal de contenedores que se construye en Amberes es una empresa conjunta de un operador de terminal privado y de los ferrocarriles nacionales. Ese tipo de cooperación hará más competitivos a los puertos nacionales y con ello se crearán nuevas oportunidades de cooperación con compañías de transporte marítimo o usuarios extranjeros.

55. El carácter especializado del equipo utilizado en los terminales de contenedores da también amplio margen para la cooperación. Es bien conocido que el proyecto del terminal Eurodelta en Rotterdam ha exigido el esfuerzo conjunto de planificadores, operadores y fabricantes. Esa cooperación en el plano local es una ventaja del puerto para conseguir cooperación en el plano regional e internacional. Un consorcio de transportistas de contenedores ya han seleccionado al puerto de Rotterdam. La prestación en la práctica de determinadas categorías de servicios precisa una estrecha coordinación entre varias partes dentro de un puerto (las aduanas, los transitarios, el operador del terminal, la autoridad portuaria, etc.), aunque sea necesaria para el éxito la dirección de un sola parte, que podría ser la autoridad portuaria.

III. ESFERAS Y EJEMPLOS DE COOPERACION

A. Actividades genéricas de cooperación

56. Las actividades de cooperación pueden clasificarse entre actividades informales y actividades formales. Por cooperación "informal", se entiende un intercambio de ideas libre y a menudo amistoso. Los interesados

intercambian información en encuentros y reuniones en las que a veces se combinan reuniones de trabajo y períodos recreativos. En la cooperación "formal", los asociados están ligados por relaciones financieras, comerciales y jurídicas. Existe una estrecha vinculación entre los miembros, que supone derechos y obligaciones recíprocas. Además, están en juego grandes sumas de dinero en forma de inversiones.

Gráfico 2

Actividades genéricas de cooperación

Cooperación informal

Intercambio informal de información

Acuerdos de puertos gemelos, reuniones anuales, boletines informativos, Internet

Función consultiva, cabildeo

Reuniones de trabajo, actividades de grupos de presión en relación con los representantes en las Asambleas

Intercambio de servicios sin fines lucrativos

Armonización de estadísticas, estructura de precios, intercambio de servicios, puesta en común de recursos (capacitación, ciertas operaciones como dragado, etc.), asistencia técnica, etc.

Intercambio de servicios con fines lucrativos

Prestación de servicios con criterios comerciales, es decir, con fines lucrativos.

Inversión directa

Creación de empresas conjuntas

Cooperación formal

Fuente: secretaría de la UNCTAD.

57. El tipo de actividades de cooperación depende de varios factores: los objetivos de los asociados, su grado de autonomía y responsabilidad para iniciar actividades de cooperación con asociados y el grado de vinculación que elijan. Los objetivos de cooperación de un administrador portuario cuyo puerto debe ser privatizado pueden limitarse a intercambiar experiencias con administradores que hayan experimentado reformas similares en sus países, mientras que otros empresarios portuarios pueden tratar de negociar contratos para iniciar actividades comerciales en nuevas esferas. Los objetivos de la cooperación deben estudiarse con atención. El costo de las diversas opciones es diferente, elemento que debe tenerse en cuenta al evaluar la necesidad de la cooperación.

58. El carácter de la cooperación entre asociados depende del grado de autonomía y responsabilidad de éstos para iniciar actividades de cooperación. Algunos puertos públicos sólo tienen la posibilidad de cooperar en el marco de una asociación. Cuando la administración pública que supervisa el puerto es poderosa, toda iniciativa de cooperar a nivel comercial tiene que ser aprobada por un ministerio. Esto lleva tiempo y no resulta conveniente en un contexto comercial. Por el contrario, para un empresario portuario privado puede ser difícil cooperar con una asociación cuyos miembros sean sobre todo administraciones portuarias públicas. El enfoque de la cooperación y el tipo de actividades dependerán del carácter de la gestión. Es preciso delegar atribuciones en las administraciones y empresarios portuarios para que puedan aprovechar todas las posibilidades que ofrecen las distintas formas de cooperación.

59. La intensidad de los vínculos es otra característica de la cooperación. El carácter formal de la cooperación es una condición previa para obtener el apoyo de asociados tales como organizaciones internacionales o regionales, inversores privados, países donantes, etc. Por lo que se refiere al apoyo de organizaciones internacionales, se prepara un proyecto formal que debe tener varias fases: estudios preliminares, evaluación de la viabilidad, preparación de programas, proyecto, presupuesto y contrato, etc. La Sección de Puertos de la UNCTAD ha adquirido experiencia en la elaboración de proyectos y constituye un valioso punto de contacto para formular solicitudes y canalizarlas a las instituciones financieras y los países donantes. El grado de los vínculos de una empresa privada también depende de la calidad del contrato y las garantías conexas previstas para proteger sus intereses. Un puerto no debe concertar un acuerdo de cooperación si no es capaz de cumplir con sus obligaciones. La mayoría de los contratos comerciales contienen cláusulas que permiten que una de las partes se retire, así como las respectivas sanciones.

B. Ejemplos de cooperación en materia de puertos

1. Intercambio de información y conocimientos especializados

60. Obtener información sobre determinadas cuestiones, comparar las soluciones adoptadas en otros puertos o sencillamente conocer a los encargados de adoptar las decisiones en otros puertos son razones de peso

para que las administraciones portuarias participen en la labor de las asociaciones. El intercambio de información puede tener lugar en reuniones informales. La organización de reuniones o conferencias anuales en que los miembros presentan documentos sobre temas de interés para la comunidad portuaria es una práctica conocida. También existen acuerdos de puertos gemelos concertados entre puertos de los países en desarrollo y puertos de los países desarrollados. Las relaciones amistosas suelen ser el punto de partida de una cooperación más técnica y formal.

61. Las "reuniones de trabajo sobre cooperación" constituyen un instrumento original. En ellas se encuentran las diversas partes interesadas, como expertos, empresas y administraciones públicas, con objeto de intercambiar ideas, conocer los proyectos en curso, determinar a sus posibles asociados e iniciar negociaciones con ellos, comprobar la viabilidad, estudiar los procedimientos y la asistencia disponible, etc. Las reuniones de trabajo llamadas "Directoria" han sido iniciadas por la Unión Europea a fin de promover la cooperación regional, por ejemplo, en materia de intercambio de información.

62. En general, las exposiciones profesionales en materia de transporte marítimo y puertos también presentan oportunidades de cooperación. Los medios tradicionales utilizados por las asociaciones para distribuir información son los boletines informativos y las guías de sus miembros. Casi todas las asociaciones de puertos disponen de una de esas publicaciones. Las nuevas tecnologías de información han abierto nuevos campos para el intercambio de información. Uno de los instrumentos ahora más difundidos y prometedores en tal sentido es la red "Internet", una red de redes informatizadas. Algunos puertos ya han abierto ficheros en la red. A continuación figuran algunas direcciones de puertos que figuran en Internet. La asociación ACEM (Agencia de Cooperación de Europa Marítima) emprendió recientemente un proyecto llamado "INFOPORT", Internet para puertos. Uno de los objetivos de la asociación es armonizar la presentación de la información sobre puertos en la red Internet.

Información sobre puertos disponible en Internet

AAPA:	http://www.seaportsinfo.com/
Amberes:	http://www.portofantwerp.be/
Delaware:	http://www.libertynet.org/~ppc/drpa.htm
Puertos finlandeses:	http://www.otm.fi/nowerail/welcome.html
Fremantle:	http://www.vianet.net.au/~writan/homeport/text.html
Halifax:	http://fox.NSTN.ca:80/~Irafter/
Los Angeles	http://www.psrinc.com/portla/portla.htm
Mobile:	http://alaweb.asc.edu/stdocks.html
Portland:	http://www.teleport.com/~rogerb/kpdx/pop1.html
Santander:	http://cchp3.unican.es/Puerto/HomeExp.html
Saint John:	http://www.mi.net/port/port.html

Singapur: <http://suniste.nus.sg:80/PSA/intromain.html>
Tacoma: <http://www.portoftacoma.com/>
Venecia: <http://www.portve.interbusiness.it/portve/portve.html>
UNCTAD: <http://gatekeeper.unicc.org/unctad/ship/ship-hdl.htm>

Fuente: Cortesía del puerto de Santander.

63. El intercambio de conocimientos especializados puede tener lugar en forma de personal de un puerto puesto a disposición de otro puerto. En el marco de la cooperación entre Francia y Djibouti, el puerto de St. Nazaire en Francia ha destacado temporalmente personal técnico al puerto internacional de Djibouti.

2. Cooperación operacional

64. La cooperación operacional entre administraciones o empresarios portuarios abarca una amplia gama de actividades y no es de alcance limitado. En informes anteriores de la UNCTAD se han examinado varios ejemplos. Los puertos cooperan en el intercambio electrónico de datos (EDI). El objetivo del EDI es acelerar y simplificar el tratamiento de la información sobre puertos y reducir el tiempo de tránsito de la carga y los buques en los puertos. Hay muchos ejemplos de cooperación en este sector. Se ha desarrollado un proyecto entre puertos del Atlántico europeo para experimentar un sistema de intercambio de información. El puerto francés de Marsella ha vendido o dado a conocer su sistema informatizado de tratamiento de información a muchos puertos del Mediterráneo. Los puertos de Singapur y Hamburgo también utilizan el intercambio electrónico de datos para comunicarse las declaraciones de cargas peligrosas y los planes de andenes. Sin embargo, la aplicación de ciertas normas, como las EDIFACT/NU, no resuelve el problema principal de diseñar un sistema especial para un determinado puerto. A fin de organizar este sistema es necesario contar con la cooperación de los usuarios y empresarios a nivel regional, para ampliar la región servida por el puerto. El puerto de Kelang en Malasia está estableciendo un sistema de información sobre gestión para cuyo diseño y ensayo se requiere la cooperación de los usuarios.

65. La creación de un parque de servicios, zona comercial con almacenes relacionada con las redes de transporte interno, que se utiliza para el reembalaje, el almacenamiento y la distribución de la carga y suele estar situado cerca del puerto, es un ejemplo de cooperación regional. Una sociedad con sede en Singapur, la Sembawang Maritime Ltd., ha cooperado con una sociedad con sede en China, la SCW&DC, para establecer un parque de servicios en Shenyang. Estas compañías crearán una empresa conjunta, en la que corresponderá el 49% a la SM Ltd. y el resto a la SCW&DC. El mejoramiento de los vínculos multimodales es otro aspecto de la cooperación operacional. Algunos ejemplos de esa cooperación entre puertos

pueden encontrarse en Rotterdam entre la industria química y Ferrocarriles Neerlandeses, con la que han emprendido la construcción de dos centros químicos ferroviarios en el puerto 27/. La administración o el empresario portuario pueden cooperar también con una compañía de transporte marítimo o una compañía de transporte terrestre para mejorar las condiciones intermodales.

Ejemplo de cooperación entre Gante (Bélgica)
y Terneuzen (Países Bajos)

Las administraciones portuarias de Gante y Terneuzen comparten un canal de navegación común así como una zona interior común. Su cooperación tiene por objeto mantener y fomentar su competitividad a nivel internacional. Una de las metas es reducir el costo del tránsito de buques en ambos puertos.

En febrero de 1992 los dos puertos acordaron mediante una "nota común" cooperar para realizar obras de infraestructura en el canal de navegación. El acuerdo abarcaba varios proyectos, como una nueva esclusa en el canal en Terneuzen, el mejoramiento del canal, el desarrollo de vínculos de transporte terrestre y la construcción de un terminal multimodal.

Otras tres ciudades se adhirieron al acuerdo en 1993, en relación con un proyecto sobre "coordinación para el canal de Gante-Terneuzen".

En 1995 los puertos de Gante y Terneuzen firmaron una "declaración de intención" sobre la cooperación entre ellos, indicando que ambos iniciarían las siguientes actividades de cooperación concretas para "eliminar los factores que perturban la competencia:

- mejoramiento de las vías marítimas y los vínculos multimodales;
- cooperación en materia de seguridad mediante el intercambio de información y asistencia mutua;
- control de los gastos de escala de buques mediante una mejor gestión, entre otras cosas, de los servicios de practicaje y estiba;
- cooperación en asuntos ambientales, como la calidad del agua;
- planteamientos comunes ante las organizaciones internacionales y asociaciones portuarias.

Las administraciones de los puertos de Gante y Terneuzen tendrán reuniones de examen dos veces al mes. Se crearán grupos de trabajo que presentarán propuestas concretas.

66. De manera semejante, el dragado, necesidad que es común a muchos puertos, también representa una oportunidad de que las administraciones portuarias cooperen entre sí. Recientemente, se ha informado de un caso interesante de cooperación ocurrido en Nueva Zelandia entre administraciones portuarias independientes del país y una sociedad internacional de dragado 28/. Las administraciones portuarias cooperaron para preparar el mandato, poner en marcha los procedimientos de licitación y seleccionar la empresa. Sin embargo, este tipo de cooperación sólo tiene carácter nacional y suele ser de competencia de la administración portuaria del país que asigna el trabajo de dragado entre los puertos. La cooperación en materia de dragado ya se ha examinado en un informe anterior 29/.

67. La cooperación en relación con las operaciones puede derivar de convenios aprobados a nivel internacional. Por ejemplo, en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, en su forma enmendada, también conocido como Convenio MARPOL, que tiene por objeto limitar la contaminación de los mares, se insta a crear instalaciones especializadas para retirar el agua sucia de lastre y los residuos de petróleo de los petroleros, así como los desechos de los buques que hacen escala en los puertos. Como dichas instalaciones, en particular las instalaciones de recepción de desechos, son costosas, es posible lograr economías de escala y reducir los costos si los puertos vecinos prestan conjuntamente estos servicios.

68. El caso de los terminales de carga a granel se ha examinado hace algunos años en un informe de la UNCTAD 30/, cuyas conclusiones siguen vigentes. Los terminales especializados casi siempre forman parte de una cadena de transporte de productos en los sectores de la industria y la energía. Por lo general, las inversiones que son necesarias en los puertos forman parte de inversiones mucho mayores, que deben hacerse en relación con otros servicios (minas, centrales térmicas, refinerías, etc.) y requieren la participación de empresas transnacionales y gobiernos. La gestión y el funcionamiento de los terminales de carga a granel especializados situados dentro de los límites de una administración portuaria incumben al empresario del terminal, que suele ser una filial de la empresa matriz de la cual depende. Muchas veces los terminales de carga a granel de uso común son administrados por empresarios independientes. En consecuencia, en ambos casos los administradores conciertan un contrato con la administración portuaria y cooperan con ésta.

3. Cooperación funcional

69. Este tipo de cooperación no tiene repercusiones directas en las actividades portuarias. Aunque su resultado no se refleja directamente en las cuentas de los puertos, la cooperación funcional mejora la eficiencia de las operaciones y de la gestión portuaria. Se han preparado estudios sobre la armonización de las estadísticas portuarias. Esta armonización no tiene consecuencias directas en las actividades del puerto. Solamente resulta útil para el departamento de análisis económico del puerto en cuanto a vigilar el

rendimiento del puerto, comparar el rendimiento de un puerto con otro y orientar y justificar la aplicación de medidas encaminadas a incrementar la productividad de los trabajadores, buscar nuevos mercados, etc. Muchas asociaciones portuarias mantienen grupos de trabajo sobre armonización de estadísticas portuarias: Asociación Internacional de Puertos (IAPH), Organización de Puertos Marítimos Europeos ASBL (ESPO), Asociación de Gestión de Puertos de Africa Oriental y Meridional (PMAESA), Asociación de Gestión de Puertos de Africa Occidental y Central (PMAWCA), etc.

70. La armonización de las estructuras tarifarias es otro ejemplo de cooperación que no produce beneficios directos. No obstante, los usuarios de los puertos se benefician cuando las tarifas son más transparentes y comprensibles y les es posible comparar los costos. A veces, la armonización conduce a una simplificación o racionalización de las estructuras tarifarias de los puertos. La armonización de dichas estructuras debe considerarse una medida para facilitar el comercio. Muchos comerciantes se sienten desalentados ante la falta de transparencia de la tarificación portuaria. La cooperación entre los puertos para armonizar sus tarifas tiene efectos positivos sobre el comercio regional, lo que es de importancia fundamental para el desarrollo.

71. En esta categoría también puede incluirse la comercialización. Las administraciones y empresarios portuarios pueden colaborar para promover la región. Un ejemplo de cooperación en actividades de comercialización puede apreciarse en Africa oriental y meridional. Seis países -Sudáfrica, Kenya, la República Unida de Tanzania, Seychelles, el Sudán y Zimbabwe- crearon un subcomité en la PMAESA, que es la asociación portuaria de esta región, para estudiar las posibilidades de la industria de cruceros, elaborar una política de comercialización y comercializar la región a nivel internacional 31/.

72. Por último, esta categoría puede comprender la capacitación. Si bien es difícil calcular los efectos positivos de la capacitación sobre el rendimiento del puerto, el perfeccionamiento y capacitación de los recursos humanos constituye una actividad esencial para los puertos que desean contar con una fuerza de trabajo eficaz y altamente motivada. La cooperación en la esfera de la capacitación es una de las que más éxito ha tenido. El programa TRAINMAR de la UNCTAD -capacitación para actividades marítimas- es conocido en muchos puertos de todo el mundo. Comenzó a principios del decenio de 1970 con las actividades de asistencia técnica de la UNCTAD y se ha convertido en un servicio bien desarrollado en muchos puertos. La participación en este programa de administraciones portuarias, empresarios portuarios, usuarios de puertos y más recientemente universidades, tanto a nivel nacional como internacional, se halla ahora bien establecida.

4. Establecimiento y aplicación de normas y leyes

73. Cuando se aprueban leyes a nivel internacional, su aplicación requiere actividades a nivel regional y nacional. Esas actividades se refieren en particular al control por el Estado del puerto, la red de preparación, cooperación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos y la indemnización por los derrames de petróleo. Por ejemplo, en el control por el Estado del puerto, cada autoridad marítima debe comprobar que los barcos mercantes extranjeros que hacen escala en sus puertos cumplen sus obligaciones en cuanto a los convenios y la documentación internacional pertinentes. La autoridad debe llevar a cabo una inspección de un determinado porcentaje de los buques de pabellón extranjero que entran en sus puertos durante un período de 12 meses -25% de los buques de pabellón extranjero comprendidos en el Memorando de París; 15% de los comprendidos en el acuerdo latinoamericano; 25% de los comprendidos en el acuerdo de Asia y el Pacífico, proporción que será en este caso de un 50% de todos los buques para el año 2000.

74. En esta forma, la coordinación entre las autoridades marítimas de los Estados miembros tendrá un alcance máximo y reducirá la duplicación de inspecciones. Esto puede lograrse por medio de un comité de control por el Estado del puerto dotado de una base de datos informatizada que podrá comunicar directamente los resultados de cada inspección a cualquier otro miembro. El deber de velar por que los buques y tripulaciones cumplan las normas internacionales incumbe al Estado de abanderamiento y es ejercido por la autoridad marina o marítima. El control por el Estado del puerto es un método que permite eliminar los buques deficientes como resultado de los controles hechos por un Estado diferente, es decir el Estado del puerto (en que se encuentra el buque), por medio de su autoridad marítima. Estas normas se aplican por razones de la seguridad y para evitar la contaminación. El Estado del puerto puede abordar al buque en el mar antes de que llegue a puerto y negarle la entrada si no cumple con las condiciones fijadas. También puede abordar un barco en un puerto y retenerlo hasta que se hayan corregido las violaciones de los convenios internacionales.

IV. PAPEL DE LA UNCTAD EN LA PROMOCION DE LA COOPERACION REGIONAL

75. Durante años la secretaría de la UNCTAD ha participado activamente en la promoción de la cooperación regional en la esfera de los puertos. En primer lugar, la UNCTAD ha prestado asistencia en la creación de asociaciones portuarias: la Asociación de Gestión de Puertos de Africa Oriental y Meridional (PMAESA), la Asociación de Gestión de Puertos de Africa Occidental y Central (PMAWCA) y recientemente la Asociación Internacional de Juristas de Puertos (LEGIPORT). Después de examinar las actividades y estructuras de una asociación, la Junta de Comercio y Desarrollo puede reconocerla como entidad consultiva. Se invita a las asociaciones a asistir a las reuniones sobre puertos y a presentar los puntos de vista de sus regiones.

76. En segundo lugar, la UNCTAD ha adquirido competencia en la ejecución de programas regionales para el desarrollo. Ejemplo de ello son los proyectos regionales aplicados en Africa occidental y central para armonizar las estadísticas y tarifas portuarias y, en Africa oriental y meridional, los proyectos regionales para armonizar las estadísticas portuarias. La UNCTAD tiene capacidad para preparar proyectos que se ajusten a los procedimientos y requisitos de las organizaciones internacionales y países donantes. El apoyo de una organización internacional suele ser útil para comprobar la viabilidad de un proyecto, puesto que asegura el aporte de conocimientos técnicos valiosos en la formulación de proyectos, el contacto con donantes, la contratación de expertos, etc.

77. En tercer lugar, como la UNCTAD siempre ha sido un foro, también constituye un intermediario valioso para organizar reuniones entre distintas entidades con intereses comunes pero entre las cuales el diálogo es difícil por la falta de un dirigente que convoque las reuniones, la falta de recursos para financiarlas, etc. Por otra parte, la cooperación sólo puede tener éxito si se cuenta con apoyo a un alto nivel político. Recientemente la UNCTAD organizó una reunión técnica sobre los vínculos del transporte en tránsito de Asia central con los mercados mundiales, con el apoyo del PNUD y el Organismo Turco de Cooperación Internacional. La reunión brindó a las cinco repúblicas de Asia central una oportunidad para discutir sus problemas de países sin litoral y estudiar soluciones con las autoridades de los países de tránsito vecinos.

78. En cuarto lugar, las actividades de cooperación técnica y capacitación de la UNCTAD tienen un alto componente regional y promueven la cooperación. El programa del Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC) fomenta la cooperación entre los empresarios del transporte en el intercambio de información sobre las mercancías transportadas, permitiéndoles hacer un uso más eficaz y eficiente de la infraestructura y del equipo que poseen. El programa del TRAINMAR ya es bien conocido por el papel que desempeña en el fortalecimiento de la cooperación entre los centros de capacitación de una misma región así como entre países desarrollados y países en desarrollo. En la esfera de la capacitación sobre gestión y con la financiación generosa del Gobierno de Bélgica, desde hace 15 años se viene celebrando un seminario de tres semanas sobre gestión de terminales de contenedores en cooperación con Antwerp Port Engineering and Consulting (APEC) en Amberes y desde 1993 un seminario sobre la nueva función comercial de los puertos y la comercialización portuaria, en cooperación con el puerto de Gante en Bélgica. Estos seminarios también promueven el desarrollo de redes entre los administradores portuarios de los países en desarrollo.

79. Ultimamente las actividades de cooperación técnica de la UNCTAD se han extendido para abarcar países devastados por la guerra. En este contexto, es interesante mencionar su experiencia en la rehabilitación de los puertos somalíes. Las actividades emprendidas en 1993 en la época de la Operación de las Naciones Unidas en Somalia ya han entrado en su segunda fase (ONUSOM II).

Se ha utilizado la cooperación regional con los países fronterizos en el océano Índico y se han establecido acuerdos no contractuales con algunas administraciones portuarias de la India, en particular Bombay y Madras, para proporcionar conocimientos especializados cuando se presenta la necesidad y las condiciones para la asistencia son satisfactorias. Además, las administraciones portuarias de países vecinos, como la Administración del Puerto Internacional de Djibouti, ya han contribuido a la ejecución de este proyecto mediante la organización de un seminario para miembros de la Junta de un puerto somalí.

80. Las actividades de la UNCTAD en relación con el proyecto han abarcado la preparación de un programa para los puertos del país en que están cooperando organizaciones internacionales y regionales. El costo del programa se estima en 20,5 millones de dólares de los Estados Unidos. El PNUD financió el componente de creación de instituciones del programa, que representó alrededor de 3,5 millones de dólares de los Estados Unidos, y nombró a la UNCTAD organismo de ejecución. La Unión Europea se encargará parcialmente de otra sección del programa, la rehabilitación de la infraestructura. Las dos organizaciones están trabajando en proyectos separados pero comprendidos en un programa general que se aplica mediante actividades coordinadas.

81. El programa de Somalia despertó un interés considerable en otros puertos de países devastados por la guerra que pidieron a la UNCTAD que emprendiera programas semejantes. Desde entonces, el programa de Somalia se ha seguido aplicando, pero por falta de fondos no han podido comenzar otros programas. Los países donantes y los organismos de desarrollo que se ocupan de la cooperación técnica en materia portuaria a los efectos del socorro humanitario y el desarrollo tal vez deseen tener en cuenta los conocimientos especializados de la UNCTAD al planificar sus actividades. Además, los donantes que prestan asistencia técnica bilateral a esos países quizás deseen aprovechar la experiencia de la UNCTAD en este campo utilizando el material, los procedimientos y conocimientos especializados existentes en materia de puertos que ya se destina a ayudar a los países a desarrollarse y hacer así más productivos los esfuerzos bilaterales.

V. CONCLUSIONES

82. Los puertos pueden cooperar en diversos tipos de actividades. Además, las administraciones portuarias, los empresarios portuarios y las sociedades relacionadas con los puertos pueden obtener múltiples ventajas de la cooperación. A fin de beneficiarse del nuevo entorno del comercio y el transporte es preciso que adopten una actitud dinámica frente a la cooperación. La UNCTAD contribuye a desarrollar esta actitud con sus informes técnicos y monografías, seminarios y proyectos de asistencia técnica. Las administraciones portuarias a menudo colaboran con los empresarios portuarios y del transporte en el tráfico de buques de línea

regular y con los usuarios de los puertos en el tráfico de mercancías a granel. La cooperación no se limita a una región, sino que se extiende a todo el mundo. La cooperación entre administraciones portuarias también se está realizando mediante el trabajo de las asociaciones y podría ampliarse por intermedio de éstas. Ha aumentado el número de esas asociaciones, así como el número de sus miembros y de sus actividades. Los donantes pueden fomentar el desarrollo de una cooperación regional entre puertos de los países en desarrollo financiando proyectos de cooperación, por ejemplo, proyectos sobre armonización de estadísticas, protección del medio ambiente regional y centros regionales de capacitación.

83. Por último, hay diversos países que, debido a ciertas circunstancias, necesitan asistencia para superar la situación difícil en que se encuentra su industria portuaria. El sistema de las Naciones Unidas, por medio de los organismos especializados en socorro y/u otros organismos de desarrollo, suele estar presente en esos países. Los donantes tal vez deseen examinar los programas y proyectos elaborados por la UNCTAD para que sus actividades resulten más eficientes utilizando los conocimientos especializados de la secretaría de la UNCTAD.

1/ Cooperación entre puertos, TD/B/C.4/AC.7/4, diciembre de 1985 y Cooperación entre puertos de países en desarrollo, TD/B/C.4/AC.7/8, abril de 1990.

2/ Informe del Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos, TD/B/CN.4/28, noviembre de 1993, anexo I, párr. 6.

3/ Cooperación entre países en desarrollo en la esfera del transporte marítimo, los puertos y el transporte multimodal (UNCTAD/SDD/SHIP/1, enero de 1994.

4/ El desarrollo de grandes espacios económicos y sus efectos sobre los países en desarrollo se examinan en el informe de la UNCTAD: Consecuencias del dinamismo de los grandes espacios económicos: Principales acontecimientos ocurridos en la esfera de los grandes espacios económicos y los procesos de integración regional y sus consecuencias, TD/B/SEM.1/2, septiembre de 1995.

5/ Transit transport systems in West and Central Africa: issues, actions and constraints, informe preparado por Kodjo Evlo, UNCTAD/LDC/94, febrero de 1995.

6/ "The Kinnock Interview - Part II", Port Development International, septiembre de 1995, pág. 49.

7/ La experiencia de los países miembros de las comunidades europeas en el fomento de la cooperación en la esfera del transporte marítimo,

UNCTAD/SHIP/624, abril de 1989.

8/ "Ports and the EC competition law", Ports and Harbours, febrero de 1995, págs. 253 a 259.

9/ Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido y Suecia.

10/ Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela.

11/ Australia, Canadá, China, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Hong Kong, Indonesia, Islas Salomón, Japón, Malasia, Nueva Zelandia, Papua Nueva Guinea, República de Corea, Singapur, Tailandia, Vanuatu, Viet Nam.

12/ Seatrade Week Newsfront, 8 a 14 de septiembre de 1995, pág. 5.

13/ Derechos y obligaciones de los usuarios y empresarios de los terminales de contenedores, UNCTAD/ST/SHIP/6, 1986, y El factor de riesgo comercial en la gestión de terminales de contenedores, UNCTAD/ST/SHIP/12, 1987.

14/ Anual Report, 1993, Junta del Puerto de Algeciras.

15/ Anual Review, 1994, Malta Freeport Corporation Ltd.

16/ "The state of the stevedoring industry: consolidation and rationalization", World Wide Shipping, julio/agosto de 1995, págs. 47 a 50.

17/ "Hutchison Whampoa Ltd. A company profile", The Docks and Harbour Authority, vol. 76, Nº 860, mayo/junio de 1995, págs. 17 a 20.

18/ Para un examen más detallado de la privatización, véase "Análisis comparativo de la desregulación, la comercialización y la privatización de los puertos", UNCTAD/SDD/PORT/3, mayo de 1995.

19/ Port Development International, septiembre de 1994, págs. 24 y 25.

20/ Portlink, invierno de 1995, págs. 2 y 3.

21/ Seatrade Week Newsfront, 21 a 27 de julio de 1995, pág. 12.

22/ Véase el estudio de la UNCTAD, El desarrollo sostenible en los puertos, UNCTAD/SDD/PORT/1, 1993.

23/ Planificación estratégica para las autoridades portuarias, UNCTAD/SHIP/646, 1993.

24/ Mediante su proyecto TRAINMAR la UNCTAD ha establecido centros de capacitación regionales en Abidján, Alejandría, Casablanca, Guadalupe, Johore, Madrás, Managua, Manila, Maputo, Mombasa y Montevideo.

25/ La ESPO ha preparado un Código de buena conducta ambiental para los puertos en el que se establece un marco dentro del cual los miembros deben abordar las cuestiones relativas al medio ambiente.

26/ Los principios de la gestión y la organización moderna de los puertos, TD/B/C.4/AC.7/13, 1992.

27/ "Surviving globalization by new partnerships", Dr. R. M. Smit, Comisionado del puerto de Rotterdam, Vicealcalde de la ciudad de Rotterdam, Ports and Harbors, julio y agosto de 1995, págs. 11 y 12.

28/ Privatization of ports in New Zealand, Terra et Aqua, N° 60, septiembre de 1995, págs. 11 a 17.

29/ Véase Cooperación entre puertos, TD/B/C.4/AC.7/4, 1985, párrs. 22 a 25 y anexo II.

30/ Desarrollo de terminales de carga a granel, TD/B/C.4/292, 1985.

31/ Lloyd's List, Africa woos cruise industry, lunes, 9 de octubre de 1995, pág. 3.

Anexo I

LISTA DE ASOCIACIONES PORTUARIAS

Asociación de Administraciones Portuarias de los Estados Unidos (AAPA)
1010 Duke Street
Alexandria, Virginia 22314
EE.UU. Fax: (1 703) 684 6321

Asociación de Gestión de Puertos de Africa Occidental y Central (PMWCA)
12 Park Lane
Apartado postal 1113
Apapa, Lagos
NIGERIA Fax: (234 1) 587 1278

Asociación de Gestión de Puertos de Africa Oriental y Meridional (PMAESA)
Apartado postal 99209
Mombasa
KENYA Fax: (254 11) 315 398
311 867

Asociación de Gestión de Puertos del Caribe Oriental (PMAEC)
Apartado postal 1717
Roseau
DOMINICA Fax: (1 809) 449 8404

Asociación de Gestión de Puertos del Golfo
Consejo de Cooperación del Golfo
Apartado postal 7153
Riyadh 11462
ARABIA SAUDITA Fax: (966 1) 405 3335

Asociación de Puertos de la ANASO (APA)
c/o Administración Portuaria de Filipinas
Marsman Building, South Harbor
Port Area, Manila
FILIPINAS Fax: (632) 495 604

Asociación de Puertos del Pacífico Sur (SPPA)
c/o Administración Portuaria de Fiji
Apartado postal 780
Suva
FIJI Fax: (679) 300 064

Asociación de Puertos Marítimos Comerciales
4, Gapsalskaya Street
San Petersburgo
RUSIA Fax: (7 812) 251 3308

- Asociación Iberoamericana de Puertos y Costas
c/o Puertos del Estado
Avenida del Partenón 10
Campo de las Naciones
E-28042 Madrid
ESPAÑA Fax: (34 1) 524 5502
- Asociación Internacional Ciudades y Puertos (IACP)
45, rue Lord Kitchener
76600 Le Havre
FRANCIA Fax: (33 35) 422 194
- Asociación Internacional de Juristas de Puertos (LEGIPORT)
Terre-plein Guillain
Apartado postal 6534
59386 Dunkerque Cedex 1
FRANCIA Fax: (33 28) 297 474
- Asociación Internacional de Puertos (IAPH)
Kotohira Kaikan Building
2-8, Toranomom 1-chome, Minato-ku
Tokio 105
JAPON Fax: (81 3) 3580 0364
- Asociación Internacional de Puertos de Navegación (AIPCN)
Résidence Palace
Quartier Jordaens
155 rue de la Loi
1040 Bruselas
BELGICA Fax: (32 2) 208 5215
- COCATRAM
Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo
Costado Oeste Plaza España
Apartado postal 2423
Managua
NICARAGUA Fax: (505 2) 222 759
- Cooperación sobre Asuntos Marítimos en el Océano Indico (IOMAC)
Suite 4-212 BMICH
Colombo 7
SRI LANKA Fax: (941) 699 691
- Federación de Puertos Marítimos Arabes
c/o Federación Árabe de Transporte Marítimo - AFOS
Karada Sharkiyah
Apartado postal 1161

Bagdad
IRAQ

Télex: 2695 AFOS/K

Federación de Empresarios Portuarios Privados Europeos (FEPOR)

Avenue Michel-Ange 68
1040 Bruselas
BELGICA

Fax: (32 2) 732 3149

Organización de Puertos del Báltico (BPO)

Nordre Toldebod 7
Apartado postal 2083
DK-1013
Copenhague
DINAMARCA

Fax: (45) 3347 9947

Organización de Puertos Marítimos Europeos ASBL (ESPO)

Avenida Michel-Ange 68
B-1040 Bruselas
BELGICA

Fax: (32 2) 736 6325

Unión de Administración Portuaria de Africa del Norte (UAPNA)

Secteur 21 Villa M10. Hay Ryad
Apartado postal 6513
Rabat
MARRUECOS

Fax: (212 2) 258 158

Anexo II

MIEMBROS Y OBJETIVOS DE LAS ASOCIACIONES PORTUARIAS

Asociación	Países o territorios representados en la Asociación por administraciones portuarias, otras administraciones, corporaciones, particulares, etc.	Comentarios	Objetivos enunciados en la constitución o en las publicaciones oficiales de las Asociaciones
AAPA	Argentina, Aruba, Bahamas, Barbados, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Curaçao, Ecuador, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, Islas Caimán, Jamaica, México, Panamá, Paraguay, Perú, Santa Lucía, Trinidad y Tabago, Uruguay, Venezuela	134 agencias públicas en puertos marítimos	<p>La misión de la Asociación comprende cinco metas de carácter general:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Apoyar el desarrollo y las operaciones portuarias responsables desde un punto de vista ambiental; - Constituir una tribuna para la creación, el intercambio y la evaluación de información y apoyo en relación con todas las fases del desarrollo y las operaciones portuarias; - Alentar el profesionalismo en la gestión general de las administraciones portuarias públicas; - Aumentar los conocimientos del público sobre puertos y el apoyo que éste les presta; - Representar y promover los intereses comunes de los puertos a nivel local, regional, nacional e internacional.
AIPCN	Alemania, Argentina, Australia, Austria, Bangladesh, Bélgica, Brasil, Camerún, Canadá, Chile, China, Chipre, Croacia, Dinamarca, Egipto, España, Estados Unidos, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hong Kong, India, Irán, Islandia, Israel, Italia, Japón, Líbano, Luxemburgo, Malasia, Marruecos, México, Namibia, Noruega, Nueva Zelanda, Pacífico Sur, Países Bajos, Papua Nueva Guinea, Paraguay, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania, Senegal, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Tailandia, Taiwán (provincia de China), Turquía, Venezuela	<ul style="list-style-type: none"> - 570 corporaciones - 391 miembros vitalicios - 1.505 miembros individuales - 108 miembros estudiantes 	<p>El objetivo de la AIPCN es promover el mantenimiento y el funcionamiento a la navegación interior y oceánica fomentando los procesos de diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y funcionamiento de las vías de navegación interior y marítima así como de puertos y de zonas costeras para el uso general tanto en países industrializados como en países menos desarrollados.</p> <p>Entre las actividades de la AIPCN figuran servicios de pesquería y navegación deportiva y recreo.</p>
APA	Brunei Darussalam, Filipinas, Indonesia, Malasia, Singapur, Tailandia, Viet Nam	Exclusivamente 7 miembros ordinarios	<p>Los fines y objetivos de la Asociación son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proporcionar a las administraciones y organizaciones portuarias de la ANASO un instrumento para la cooperación regional en el desarrollo, las operaciones y la gestión de los puertos; y - Fomentar y proteger los intereses de las administraciones portuarias que son miembros de la Asociación. <p>Los objetivos específicos de la Asociación son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promover la elaboración y aplicación de métodos eficientes, y prestar asistencia en tal sentido, en relación con los elementos siguientes:

Anexo II (continuación)

Asociación	Países o territorios representados en la Asociación por administraciones portuarias, otras administraciones, corporaciones, particulares, etc.	Comentarios	Objetivos enunciados en la constitución o en las publicaciones oficiales de las Asociaciones
APA (cont.)			<ul style="list-style-type: none"> i) Sistemas de manipulación de la carga; ii) Procedimientos y documentación portuarios; iii) Administración del personal portuario, inclusive el de los organismos privados que participan en la actividad de los puertos; iv) Estadísticas portuarias; y v) Sistemas de información sobre los puertos; - Promover el intercambio de datos e información sobre el transporte marítimo y el tráfico de carga en la zona de la administración portuaria; - Mejorar los conocimientos técnicos del personal del puerto mediante el intercambio de personal para la formación en el empleo, organizar seminarios/cursos prácticos sobre planificación, operaciones y gestión de puertos; - Fomentar la cooperación en la coordinación de los puertos y en las operaciones y gestión portuarias en el marco de la ANASO; - Desarrollar y mantener estrechas relaciones con otras organizaciones de la ANASO, especialmente los usuarios, armadores y organismos de transporte internos de la región.
ASCP	Países de la Comunidad de Estados Independientes (antigua Unión Soviética)	Más de 50 puertos, administraciones portuarias, instituciones de capacitación, compañías navieras	

Anexo II (continuación)

Asociación	Países o territorios representados en la Asociación por administraciones portuarias, otras administraciones, corporaciones, particulares, etc.	Comentarios	Objetivos enunciados en la constitución o en las publicaciones oficiales de las Asociaciones
DPO	Alemania, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia, Rusia, Suecia	42 administraciones u organizaciones portuarias	<p>La organización, establecida por los puertos con intereses comerciales en la región del Báltico, tiene los siguientes objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El desarrollo rápido y racional del transporte marítimo en la región del Báltico. Este desarrollo tiene un doble propósito: <ul style="list-style-type: none"> - Estimular el desarrollo económico de los Estados de la región, y - Crear un marco eficiente para el transporte de carga y pasajeros entre los puertos de la región. - La coordinación de las medidas de cooperación convenidas por los puertos miembros con respecto a cuestiones tales como el desarrollo, las inversiones, la especialización, etc.; - El intercambio de información, la transferencia de tecnología, los servicios de gestión del puerto (conocimientos técnicos, rehabilitación de puertos, etc.); - La educación y capacitación del personal; - El establecimiento y mantenimiento de una red de contactos internacionales para los puertos miembros; - La comercialización de la región del Báltico como un centro logístico estratégico; - Las negociaciones y la adopción de decisiones con respecto a la adhesión de la BPO a otras organizaciones internacionales.
COCATRAM	Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá	11 miembros, administraciones u organizaciones portuarias	Organización gubernamental regional que tiene por objeto fomentar el desarrollo de los sectores del transporte marítimo y los puertos en los países centroamericanos, prestar asistencia técnica a las administraciones portuarias y actuar como secretaría de la "Reunión de Empresas Portuarias Centroamericanas" (REPICA).

Anexo II (continuación)

Asociación	Países o territorios representados en la Asociación por administraciones portuarias, otras administraciones, corporaciones, particulares, etc.	Comentarios	Objetivos enunciados en la constitución o en las publicaciones oficiales de las Asociaciones
ESPO	Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Malta, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Suecia	51 miembros, entre los cuales 29 administraciones portuarias, otras autoridades portuarias y asociaciones nacionales	<p>Los objetivos de la organización son promover las políticas y los puntos de vista de los puertos de la Comunidad ante las autoridades de la Comunidad Europea y otros órganos internacionales pertinentes y, por consiguiente, estudiar todos los problemas relativos a la industria portuaria en el contexto de los tratados por los cuales se establece la Unión Europea, de modo que pueda mantenerse informados a los miembros y se trate de lograr, siempre que sea posible, posiciones comunes.</p> <p>De manera más general, en la promoción de los intereses de los puertos figuran, entre otras cosas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establecer y mantener contactos regulares con las autoridades de la CE; - Obtener la información portuaria pertinente; - Organizar reuniones para la cooperación mutua entre los miembros y conseguir sus opiniones; - Presentar oralmente o por escrito puntos de vista y opiniones a las autoridades de la CE y otros órganos pertinentes; - Solicitar reuniones con las autoridades de la CE en materia de información, conocimientos técnicos y otras cuestiones conexas.
FEPORT	Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Países Bajos, Portugal, Reino Unido	Los miembros son asociaciones nacionales que representan casi el 80% de todos los empresarios privados europeos	<p>Los objetivos de la FEPORT son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Informar y asesorar a sus miembros sobre cuestiones europeas en relación con los puertos; - Debatir y formular puntos de vista conjuntos con respecto a las políticas europeas; - Comunicar estos puntos de vista a las autoridades europeas encargadas de la formulación de políticas; - Servir de punto de contacto de las autoridades europeas encargadas de la formulación de política cuando deseen consultar a los empresarios portuarios privados europeos; - Estimular los contactos europeos entre los miembros así como con otros grupos de intereses.
IACP	Alemania, Bélgica, Benin, Brasil, Camerún, Canadá, Côte d'Ivoire, España, Estados Unidos, Francia (territorio metropolitano y territorios de ultramar), Italia, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Rumania, Senegal, Sudáfrica	139 miembros - administraciones portuarias, ciudades, corporaciones, instituciones de capacitación/ investigación, instituciones de desarrollo regional	La Asociación tiene por objetivo alentar el intercambio entre las ciudades y puertos y promover el desarrollo de las ciudades portuarias.

Anexo II (continuación)

Asociación	Países o territorios representados en la Asociación por administraciones portuarias, otras administraciones, corporaciones, particulares, etc.	Comentarios	Objetivos enunciados en la constitución o en las publicaciones oficiales de las Asociaciones
IAPH	Alemania, Antillas neerlandesas, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Bahamas, Bangladesh, Bélgica, Benin, Cabo Verde, Camerún, Canadá, China, Chipre, Côte d'Ivoire, Croacia, Dinamarca, Djibouti, Emiratos Arabes Unidos, España, Estados Unidos, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gambia, Ghana, Grecia, Guinea, Haití, Honduras, Hong Kong, India, Indonesia, Irán, Irlanda, Islandia, Islas Caimán, Islas Salomón, Israel, Italia, Jamaica, Japón, Kenya, Kuwait, Liberia, Malasia, Maldivas, Malta, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Myanmar, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Pakistán, Panamá, Papua Nueva Guinea, Perú, Portugal, Puerto Rico, Qatar, Reino Unido, República de Corea, Rumanía, Rusia, Senegal, Singapur, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Tahití, Tailandia, Tanzania, Trinidad y Tabago, Turquía, Ucrania, Uruguay, Viet Nam, Yemen, Zaire	<p>En total 336 miembros entre los cuales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 238 miembros ordinarios al 28 de septiembre de 1995 [3 nuevos miembros al 1º de enero de 1996] y - 98 miembros asociados (particulares, centros de capacitación, corporaciones, etc.) <p>Las cifras varían a medida que los miembros ingresan o abandonan la asociación</p>	<p>El principal objetivo es desarrollar y fomentar las buenas relaciones y la cooperación entre todos los puertos del mundo mediante las siguientes actividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promover una mayor eficiencia de todos los puertos mediante el intercambio de información acerca de nuevas técnicas y tecnologías relativas al desarrollo, organización, administración y gestión de los puertos; - Alentar puntos de vista, políticas o planes comunes cuando los miembros compartan un interés mutuo; - Tratar de proteger los intereses y derechos legítimos de sus miembros ante las organizaciones intergubernamentales y de otra índole a fin de mejorar las condiciones de los puertos en el ámbito mundial; - Promover la cooperación entre armadores, compañías navieras y otras partes interesadas en nombre de los puertos a fin de contribuir al desarrollo del transporte por agua y a las industrias marítimas en general.
LEGIPOINT	Abu Dhabi, Argelia, Argentina, Bélgica, Benin, Camerún, China, Côte d'Ivoire, Dinamarca, Eslovenia, España, Etiopía, Filipinas, Francia, Gabón, Gambia, Guatemala, Guinea, Hong Kong, Israel, Kenya, Líbano, Liberia, Madagascar, Marruecos, Mauritania, México, Mozambique, Nigeria, Noruega, Pakistán, Papua Nueva Guinea, Qatar, Senegal, Singapur, Sudán, Tanzania, Togo, Túnez, Uruguay	Unos 70 participantes en la sesión inaugural.	<p>La Asociación Internacional de Juristas de Puertos tienen los siguientes objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fomentar la cooperación entre los miembros de la Asociación; - Promover y armonizar las cuestiones jurídicas en materia de puertos en el plano internacional; - Contribuir a mejorar el entorno jurídico a fin de que los puertos comerciales puedan funcionar y desarrollarse mejor.
PMAESA	Djibouti, Etiopía, Kenya, Madagascar, Malawi, Mauricio, Mozambique, Seychelles, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Tanzania, Zambia, Zimbabwe	<p>Número total de miembros 31, de los cuales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 14 miembros de pleno derecho - 17 miembros asociados 	<p>Organización no lucrativa y apolítica cuyas principales objetivos y finalidades son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mejorar, coordinar y normalizar las operaciones portuarias, el equipo y los servicios portuarios africanos, con miras a mejorar su eficiencia en relación con los buques y otras formas de transporte en África; - Mejorar las relaciones con otras organizaciones de transporte, en el ámbito regional y mundial; - Constituir una tribuna para que sus miembros compartan experiencias e intercambien puntos de vistas sobre los problemas comunes a que hacen frente y la mejor manera de enfrentarlos, así como sobre cuestiones de interés para todos los miembros de la Asociación.

Anexo II (conclusión)

Asociación	Países o territorios representados en la Asociación por administraciones portuarias, otras administraciones, corporaciones, particulares, etc.	Comentarios	Objetivos enunciados en la constitución o en las publicaciones oficiales de las Asociaciones
PMAWCA	Angola, Benin, Cabo Verde, Congo, Côte d'Ivoire, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Guinea Ecuatorial, Liberia, Mauritania, Nigeria, Senegal, Sierra Leona, Togo, Zaire.	<p>Número total de miembros 29, de los cuales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 19 miembros ordinarios y - 10 miembros asociados 	<p>La Asociación tiene por objeto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ofrecer un marco propicio para las reuniones e intercambios de ideas entre sus miembros; - Esforzarse por mejorar las condiciones de utilización y gestión de los puertos de CONMINMAR (Conferencia Ministerial de los Estados de África Occidental y Central sobre el Transporte Marítimo) y de los países miembros, así como mejorar su eficiencia; - Asegurar, con la participación de otras administraciones portuarias y asociados de los gobiernos en instituciones semejantes, la coordinación, armonización y desarrollo de las actividades marítimas de los países miembros; y - Establecer y mantener, de acuerdo con las disposiciones de su constitución, relaciones con otras administraciones o asociaciones portuarias, organizaciones internacionales, gobiernos y otras instituciones, para el estudio de cuestiones de interés para todos los miembros de la Asociación.
SPPA	Australia, Fiji, Isla Norfolk, Islas Cook, Islas Salomón, Kiribati, Nueva Caledonia, Nueva Zelandia, Papua Nueva Guinea, Samoa, Samoa norteamericana, Suva, Tahiti, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.	<p>Número total de miembros 33, de los cuales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 13 miembros ordinarios - 15 miembros asociados - 5 particulares 	<p>Los objetivos de la Asociación serán determinados cada cierto tiempo por la Conferencia y entre ellos figurarán:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La promoción de la cooperación, la amistad y la comprensión en el ámbito regional entre los puertos miembros y los usuarios de los puertos mediante la asociación mutua, el intercambio de conocimientos y la difusión de información de utilidad para las administraciones portuarias; - La promoción de medidas para mejorar la eficiencia y facilitar el desarrollo armonioso de los puertos en la región del Pacífico Sur.
UAPNA	Argelia, Egipto, Jamahiriya Arabe Libia, Marruecos, Mauritania, Sudán, Túnez.	Exclusivamente 12 miembros ordinarios	