

Capítulo V

DESARROLLO PORTUARIO

Este capítulo trata del movimiento de los puertos de contenedores de los países en desarrollo, de las mejoras en el desempeño portuario, de los cambios institucionales en los puertos y de las medidas de seguridad en ellos.

A. TRÁFICO PORTUARIO DE CONTENEDORES

En el cuadro 42 figuran las últimas cifras disponibles del tráfico comunicado de los puertos de contenedores tanto en todo el mundo como en los países y territorios en desarrollo durante el período de 1998 a 2000. El crecimiento del tráfico mundial (número de movimientos medido en TEU) fue de 15,4% en 2000. Tal incremento duplicó con creces el del año anterior, que se cifró en 7,3%, y refleja el auge de las condiciones comerciales vigentes en 2000. El movimiento mundial de 2000 ascendió a 225,3 millones de TEU, con un aumento de 30 millones desde el nivel de 1999 de 195,3 millones.

La tasa de crecimiento de los países y territorios en desarrollo fue de 14,5%, con un tráfico de 94,1 millones de TEU, que representa el 41,8% del total mundial. Esa tasa fue superior a la de 1999 – 10,9% – cuando el movimiento de los países en desarrollo se cifró en 82,1 millones de toneladas. Los países con un aumento de dos dígitos en 2000 y 1999 fueron Argentina, Bangladesh, Brasil, Colombia, Egipto, Filipinas, Hong Kong (China), India, Indonesia, Malasia, Marruecos, México, Omán, Panamá, Senegal, Trinidad y Tabago, y Yemen. La tasa de crecimiento registrada en los países en desarrollo varía de un año a otro, por causa de fuertes fluctuaciones en el tráfico y a veces por una mejor comunicación de los datos o por la falta de éstos en algunos años.

Para el año 2001 se dispone de cifras preliminares sobre los 20 puertos de contenedores más importantes del mundo, cuyos resultados se indican en el cuadro 43. De ellos 10 estaban en países y territorios en desarrollo y en países socialistas de Asia, mientras los otros 10 se ubicaban en países desarrollados de economía de mercado. De éstos había seis en Europa, tres en los Estados Unidos y uno en el Japón. Hong Kong (China) se mantenía a la cabeza, aun cuando comunicó una disminución de 1,1% en la tasa de crecimiento. Hubo tres nuevos nombres en la lista, todos ellos en Asia: Shezhen y Quingdao en China y Manila en Filipinas. De resultas de ello, nueve puertos

perdieron sus posiciones en la lista y dos ascendieron un lugar, Shanghai para colocarse en el puesto quinto y Bremerhaven para situarse en el decimoquinto. Los cuatro primeros puestos de la lista permanecieron igual. Sólo tres puertos, Shanghai, Hamburgo y Port Klang, comunicaron tasas de crecimiento de dos dígitos en 2001 y 2000. Los 20 primeros puertos del año 2001 registraron un total de 107,4 millones de TEU en 2000, lo que equivale al 47,7% del tráfico mundial.

B. MEJORAS EN EL DESEMPEÑO PORTUARIO

En 2001, la productividad media de carga de contenedores en cinco grandes puertos australianos (Adelaida, Brisbane, Fremantle, Melbourne y Sydney) aumentó. Los movimientos de contenedores por grúa y hora se incrementaron en un 11,9% a 26,3 contenedores, mientras la productividad media por buque subió 11,4% para cifrarse en 40,9 contenedores por buque y hora. Sin embargo, el tráfico total de esos puertos mejoró menos de 1% hasta 3,9 millones de TEU.

Dos años de aumentos muy considerables en el tráfico de contenedores se registraron en el Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), que en 2001 celebró su duodécimo aniversario. En marzo de 2001, JNPT era el primer puerto de la India en rebasar la marca de 1 millón de TEU, con 1,19 millones y un aumento de 33,7% respecto del año anterior. En marzo de 2002, después de un incremento del 22,9%, alcanzó 1,46 millones de TEU, de los que 0,88 millones correspondieron al terminal de Nhava Sheva, operado por P&O Ports, y los restantes 0,57 millones al terminal operado por JNPT. Con todo, se considera que el puerto, que ha obtenido el Certificado ISO 9002, cobra unos precios demasiado altos, habiéndose sugerido que se fusionen los dos terminales para lograr economías de escala.

En Rotterdam el número de vertidos por buques oceánicos y fluviales disminuyó 13,6% a 344 incidentes, de los que 74 requirieron operaciones de limpieza. Esa disminución es el resultado de una mayor concienciación por quienes suministran combustible a

CUADRO 42

El tráfico de los puertos de contenedores de 48 países y territorios en desarrollo en 2000, 1999 y 1998
(en TEU)

<i>País o territorio</i>	<i>TEU en 2000</i>	<i>TEU en 1999</i>	<i>TEU en 1998</i>	<i>Variación porcentual 2000/1999</i>	<i>Variación porcentual 1999/1998</i>
Hong Kong, China	18 100 000	16 210 762	14 582 000	11,7	11,2
Singapur	17 096 036	15 944 793	15 135 557	7,2	5,3
República de Corea	8 530 451	7 014 245	6 460 461	21,6	8,6
Emiratos Árabes Unidos	5 055 026	4 930 299	4 531 625	2,5	8,8
Malasia	4 612 615	3 941 777	3 026 447	17,0	30,2
Indonesia	3 863 569	2 660 439	2 203 274	45,2	20,7
Filipinas	3 604 713	2 813 099	2 442 158	28,1	15,2
Tailandia	3 268 541	2 892 216	2 638 906	13,0	9,6
Panamá	2 369 715	1 649 512	1 425 788	43,7	15,7
Brasil	2 341 227	2 022 842	1 743 639	15,7	16,0
India	2 313 637	1 954 025	1 745 669	18,4	11,9
Sri Lanka	1 732 855	1 704 389	1 714 077	1,7	-0,6
Egipto	1 783 956	1 520 523	1 131 795	17,3	34,3
Arabia Saudita	1 502 893	1 448 338	1 366 746	3,8	6,0
México	1 311 137	1 083 887	945 087	21,0	14,7
Omán	1 161 549	773 806	139 090	50,1	456,3
Argentina	1 141 113	1 021 973	806 674	11,7	26,7
Malta	1 082 235	1 091 364	1 118 741	-0,8	-2,4
Chile	1 065 413	743 364	758 992	43,3	-2,1
Pakistán	774 943	696 649	701 213	11,2	-0,7
Jamaica	765 977	689 677	671 130	11,1	2,8
Colombia	759 535	413 935	88 130	83,5	369,7
Venezuela	715 807	654 148	830 109	9,4	-21,2
Bahamas	572 224	543 993	470 047	5,2	15,7
Costa Rica	570 000	590 000	450 000	-3,4	31,1
República Dominicana	509 389	n.d.	n.d.		-
Côte d'Ivoire	434 654	463 835	468 727	-6,3	-1,0
Bangladesh	456 007	392 137	345 327	16,3	13,6
Irán, República Islámica del	427 747	320 622	325 904	33,4	-1,6
Ecuador	414 104	378 000	407 434	9,6	-7,2
Perú	413 646	376 045	378 013	10,0	-0,5
Trinidad y Tabago	347 934	298 553	270 204	16,5	10,5
Marruecos	366 692	322 968	275 710	13,5	17,1
Uruguay	287 298	250 227	265 892	14,8	-5,9
Argelia	297 489	270 742	228 160	9,9	18,7
Líbano	263 000	271 409	290 409	-3,1	-6,5
Chipre	259 096	239 077	214 030	8,4	11,7
Yemen	247 913	121 563	57 537	103,9	111,3
Kenia	236 928	232 510	248 451	1,9	-6,4
Nigeria	233 587	225 777	166 336	3,5	35,7
Túnez	230 671	214 693	173 746	7,4	23,6
Ghana	209 484	235 743	199 028	-11,1	18,4
Guatemala	190 794	151 493	144 085	25,9	5,1

CUADRO 42 (continuación)

<i>País o territorio</i>	<i>TEU en 2000</i>	<i>TEU en 1999</i>	<i>TEU en 1998</i>	<i>Variación porcentual 2000/1999</i>	<i>Variación porcentual 1999/1998</i>
Kuwait	185 904	173 383	n.d.	7,2	-
Senegal	165 000	148 740	115 039	10,9	29,3
Reunión	155 877	146 172	145 286	6,6	0,6
Mauricio	157 420	144 269	136 417	9,1	5,8
Martinica	152 376	141 700	135 700	7,5	4,4
Papua Nueva Guinea	140 872	138 110	144 630	2,0	-4,5
Guam	132 689	145 191	163 855	-8,6	-11,4
Guadalupe	129 991	104 000	103 473	25,0	0,5
Djibouti	127 126	128 791	136 217	-1,3	-5,5
Camerún	127 000	121 563	118 374	4,5	2,7
TOTAL	93 395 855	81 167 368	72 785 339	15,0	11,7
Otros, comunicado ^a	683 382	962 004	1 259 355	-29,0	-23,6
Total comunicado ^b	94 079 237	82 129 372	74 044 694	14,5	11,1
Total mundial	225 294 025	195 261 458	181 982 976	15,4	7,3

Fuente: Cuadro recopilado con información que figura en *Containerisation International Yearbook 2002*, y con datos recabados por la secretaría de la UNCTAD directamente de operadores de terminales o autoridades portuarias.

^a Comprende países y territorios en desarrollo que comunicaron menos de 95.000 TEU por año o donde se advirtió una falta sustancial de datos.

^b Ciertos puertos no respondieron a la encuesta. Si bien no eran los puertos mayores, las omisiones totales pueden estimarse entre el 5 y el 10%.

los barcos y de unas inspecciones más frecuentes por las patrulleras de vigilancia. En ese puerto se han aplicado desde mediados de 2001 normas nuevas para hacer obligatorio el practicaaje. Sólo los buques de menos de 70 metros de eslora están exentos, y aquéllos entre 70 y 90 metros también lo están pero en condiciones muy estrictas.

El que Singapur mantuviera su excelente productividad no fue suficiente para retener a otro transportista de primera fila, Evergreen. En abril de 2002, ese porteador decidió no renovar su contrato en vigor, que expiraba en el mes de agosto siguiente, y transferir sus principales servicios este-oeste a Tanjung Pelepas (Malasia), que se cree ofrece tarifas 50% más bajas.

En otros puertos, el desempeño se deterioró por varios factores. En el segundo semestre de 2001, Durban, el principal puerto sudafricano de contenedores, se vio afectado por paros y huelgas. A mediados de septiembre los transportistas manifestaron su preocupación al registrar los buques demoras excesivas que iban de 29 a 95 horas. En noviembre los sindicatos se opusieron al empleo por las empresas de carga y descarga de trabajadores no afiliados y contratados por agencias, a lo que siguió una controversia entre los sindicatos y la compañía que

opera en el puerto sobre el pago de suplementos. Una huelga de una semana dejó trabajo atrasado en carga y buques, que a finales de diciembre se había casi absorbido. No obstante, la productividad no pudo hacer frente al tráfico restante, y en enero de 2002 los transportistas anunciaron planes para imponer un recargo de 75 dólares por TEU desde mediados de febrero cuando el retraso medio de los buques en los últimos dos meses superó las 12 horas. Sucesivas negociaciones pospusieron ese recargo hasta mayo, pero en ese mes se anunciaron subidas en las tarifas portuarias, juntamente con la construcción de un nuevo muelle para contenedores en Durban. Asimismo, la Autoridad Portuaria sudafricana anunció el comienzo de una licitación para construir el puerto de Coega con una inversión de 163 millones de dólares en la costa oriental, al norte de Port Elizabeth.

Las huelgas también afectaron a otros puertos. En la Unión Europea, trabajadores portuarios de España, Francia, Grecia, Portugal y Suecia hicieron un paro el 6 de noviembre de 2001 para protestar por la Directiva propuesta por la CEE que autorizaría a los transportistas a manipular la carga. En el mismo mes, trabajadores portuarios de la India también hicieron un paro para protestar por los efectos de la globalización. En el último trimestre de 2001, en el puerto de Chennai (India) se siguió la táctica de trabajo lento para protestar

CUADRO 43
Los 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2001 y 2000
(en TEU)

Puerto	TEU en 2001	TEU en 2000	2001-2000	2000-1999
Hong Kong, China	17 900 000	18 100 000	-1,1	11,7
Singapur	15 520 000	17 040 000	-8,9	6,9
Busan	7 906 807	7 540 387	4,9	17,1
Kaohsiung	7 540 524	7 425 832	1,5	6,3
Shanghai	6 340 000	5 613 000	13,0	33,3
Rotterdam	5 944 950	6 275 000	-5,3	-1,1
Los Ángeles	5 183 519	4 879 429	6,2	27,4
Shezhen	5 076 435	3 993 714	27,1	34,0
Hamburgo	4 688 669	4 248 000	10,4	13,6
Long Beach	4 462 967	4 600 787	-3,0	4,4
Amberes	4 218 176	4 082 334	3,3	13,0
Port Klang	3 759 512	3 206 428	17,2	25,7
Dubai	3 501 821	3 058 886	14,5	7,5
Nueva York	3 316 275	3 006 493	10,3	5,0
Bremerhaven	2 896 381	2 712 420	6,8	24,4
Felixtowe	2 800 000	2 800 000	0,0	3,8
Manila	2 796 000	2 867 836	-2,5	33,6
Tokio	2 770 000	2 960 000	-6,4	9,8
Quingdao	2 640 000	2 120 000	24,5	37,0
Gioia Tauro	2 488 332	2 652 701	-6,2	17,7

Fuente: *Containerisation International*, marzo de 2002 y *Port Development International*, abril de 2002.

porque la Chennai Port Trust Authority reasignara personal en las instalaciones de contenedores de P&O. Esa acción de los trabajadores redujo la productividad del puerto. El concesionario se hizo cargo de las instalaciones en diciembre y trajo piezas de repuesto y equipo nuevo para absorber el trabajo atrasado y contrarrestar el recargo de 75 dólares por TEU impuesto por los transportistas en las operaciones de enlace de los contenedores que se exportan.

En otros puertos, la eficiencia operacional se resintió por diferentes razones. En Bremerhaven (Alemania), un cambio del software para la manipulación de los contenedores se tradujo en un caos porque el hardware era incompatible con los terminales de las computadoras, y la estación norte de carga y descarga estuvo parada 12 horas. El puerto de Rio Grande (Brasil) se vio afectado por una severa tormenta durante un fin de semana en octubre de 2001, y en noviembre vientos muy fuertes obligaron a Barcelona a cerrar durante un día.

El suministro de servicios marítimos fue un motivo de preocupación en otros puertos. En 2001, la ABP del Reino Unido, que es la autoridad portuaria del río Humber en Inglaterra, entró en conflicto con

Humber Pilots Ltd., que es el órgano independiente que agrupa a los prácticos. A principios de diciembre, los pilotos decidieron hacer huelga, tras un fallo del Tribunal de Apelaciones de Londres que declaraba que eran ciertamente empleados de ABP y tenían derecho, por tanto, a adoptar esa medida como parte de una controversia laboral. La huelga comenzó a mediados de diciembre y duró unas seis semanas, respondiendo ABP con la contratación y formación de prácticos nuevos. Los servicios de practica se mantuvieron, aunque con varios incidentes que suscitaban alegaciones sobre la falta de experiencia y el limitado número del nuevo personal. A finales de enero de 2002, ABP canceló su acuerdo con Humber Pilots Ltd. e impuso su nuevo servicio de practica en el Humber.

En puertos indios se dejó sentir una penuria de prácticos, concretamente en Mumbai, a principios de 2002. En ese país, una suspensión de la navegación nocturna por los 50 prácticos autorizados para operar en el río Hooghly obstó las operaciones en los muelles de Haldia.

En los Estados Unidos, el efecto de las prácticas restrictivas utilizadas por algunos terminales de carga seca ubicados en el Bajo Mississippi atrajeron la

atención de la Comisión Marítima Federal (FMC). Los operadores de buques y los consignatarios se habían quejado de que esos terminales habían concertado acuerdos exclusivos con empresas de remolcadores que se tradujeron en subidas de precios que suponían entre 12 y 51%. La FMC también comenzó una investigación de dos acuerdos exclusivos de remolque de larga duración en los puertos de Everglades y Cañaveral en Florida.

El impacto de la crisis financiera sobre la actividad portuaria fue evidente en la Argentina. Las subvenciones a Hidrovía, que tiene a su cargo el mantenimiento de 1.000 kilómetros de vías de navegación usadas en el tráfico internacional en el Río de la Plata, se redujeron de 40 millones de dólares a 22 millones, y se anunciaron subidas del peaje para el año 2002. También, después de que se congelaran las cuentas bancarias, no fue posible transferir dinero durante casi dos semanas a finales de año, lo que causó enormes perturbaciones a los consignatarios, sobre todo en relación con los pagos.

En algunos puertos se tomaron medidas disciplinarias. En Chittagong (Bangladesh), varios funcionarios portuarios fueron suspendidos de empleo a raíz de unas acusaciones de negligencia en la investigación de un contenedor desaparecido en julio de 2001. En Tailandia, se adoptaron medidas similares en relación con un contrato de dragado. En San Petersburgo (Rusia), la lucha contra el despacho fraudulento de mercancías condujo a más inspecciones de contenedores y a suspensiones de personal.

En la Federación de Rusia, el Ministro de Transporte dijo que los puertos estaban manejando más carga, con un incremento de 25% hasta el tercer trimestre de 2001. Las demoras persistían por culpa de falta de vagones de las compañías ferroviarias regionales. Grandes empresas industriales empezaron a mostrar interés en actividades portuarias: Lukoil, el mayor productor de petróleo, se hizo con el control del 22% del puerto de Murmansk (Mar de Barents); una gran compañía siderúrgica, Severstal, adquirió el control de la gestión y carga de los puertos de Taganrog (Mar de Azov) y Tuapse (Mar Negro) además de controlar Vostochny (Lejano Oriente); y otra siderúrgica adquirió el 60% de la compañía que opera el puerto de Nakhodka, en el Lejano Oriente, para asegurar la fiabilidad y controlar el costo de las instalaciones desde donde se exporta. En San Petersburgo, en diciembre se inauguró un nuevo terminal de carga a granel de 65 millones de dólares para embarcar hasta 7 millones de toneladas de potasa y fosfatos y recuperar algunas de las casi 6 millones de toneladas que transitan por puertos bálticos que no son rusos.

Varias instalaciones se ampliaron y otras nuevas comenzaron a construirse en 2001. El innovador terminal de Ceres Paragon en Amsterdam se inauguró

en junio, pero a finales de año no había logrado atraer usuarios. Una ingente expansión de 465 millones de dólares en Le Havre (Francia), que comprende seis muelles para contenedores, un pantalán y un nuevo acceso al río Sena, comenzó en noviembre. La financiación incluye una subvención de 34 millones de dólares de la CEE y un préstamo de 140 millones de euros del Banco Europeo de Inversiones. Barcelona concertó dos contratos por una cuantía de 290 millones de dólares para ampliar sus escolleras oriental y occidental hasta un total de 6,8 kilómetros, y en Algeciras comenzaron los trabajos para construir un terminal de contenedores para buques de tamaño mayor de lo que permite el Canal de Panamá, por un monto de 16 millones de dólares. En el Lejano Oriente el puerto de Kwangyang (República de Corea) terminó cuatro nuevos muelles de contenedores, uno que operará Dongbu Co. y los otros tres HPH, Hanjin Shipping y Hyundai Merchant Marine respectivamente. En Asia meridional, demoras en la construcción del terminal de contenedores en QEII Colombo pospusieron su inauguración hasta el año 2002. En otros lugares, un enlace ferroviario de 75 kilómetros entre los dos extremos del Canal de Panamá empezó a funcionar a mediados de año y a transportar contenedores entre los puertos de Balboa (Océano Pacífico) y Manzanillo (Mar de las Antillas). El terminal de contenedores de Zárate, una instalación financiada totalmente por el sector privado y ubicada 90 kilómetros aguas arriba del Río de la Plata, pero cerca de la zona industrial del Gran Buenos Aires, se inauguró en noviembre. También, un nuevo terminal de contenedores con 15 metros de calado empezó a funcionar en Pecem, cerca de Fortaleza, en el Brasil nororiental.

Otros puertos anunciaron planes de desarrollo, en su mayoría financiados por una combinación de fondos públicos y privados. Terminales para contenedores y GNL valorados en 129 millones de dólares estaban construyéndose en Sines (Portugal) para que entren en funcionamiento en 2003. En 2002, la República de Corea anunció una inversión de 874 millones de dólares para ampliar las instalaciones de contenedores en Busan y Kwangyang, establecer nuevos puertos en Inchon Norte y Mokpo y mejorar los servicios de carga en varios puertos menores. El marasmo del comercio marítimo en 2001 afectó a algunos proyectos: en febrero de 2002 se anunció el recorte de un plan para un nuevo terminal de contenedores en Laem Chabang. El arriendo de 30 años entrañará una inversión de 61 millones de dólares, en lugar de 75 millones, y una producción garantizada de sólo 0,1 millones de TEU en lugar de 0,5 millones, durante el primer año de funcionamiento. En otros lugares, el costo de las infraestructuras del transporte terrestre que enlaza con puertos fue sufragado en parte por los usuarios de estos últimos. En el puerto de Los Ángeles (Estados Unidos), las autoridades que se ocupan del transporte por el Corredor de Alameda están aplicando un canon al tráfico ferroviario que repercute

sobre los transportistas marítimos que usan el ferrocarril. Luego, el Acuerdo Transpacífico de Estabilización cobra 15 dólares por TEU cargada a los porteadores, que de ese modo pagan del orden de la mitad de la inversión en dicho Corredor. En Oakland, otro puerto de la costa oeste de los Estados Unidos, se inauguraron en 2001 un nuevo terminal de contenedores y en marzo de 2002 un terminal conjunto intermodal, como parte de los planes de expansión de ese puerto.

El desempeño portuario también requiere unas buenas relaciones con las ciudades próximas. Quejas de residentes y empresas turísticas sobre las actividades de manipulación de contenedores y los planes de expansión en el puerto de La Spezia (Italia) suscitaron la intervención de las autoridades portuarias. En Rotterdam se estaban preparando planes a largo plazo para convertir la parte oriental de los muelles de Waalhaven en zonas residenciales.

C. CAMBIO INSTITUCIONAL

En 2001, Hutchison Port Holdings (HPH), un operador mundial de terminales de contenedores basado en Hong Kong (China), tuvo un movimiento de 27 millones de TEU en sus terminales ubicados en 30 puertos de todo el mundo, con un aumento de 6% respecto del año anterior. El resultado financiero fue similar, con un incremento de 9% en sus ingresos, hasta 2.000 millones de dólares. Esas cifras reflejan el desempeño de los terminales fuera de Hong Kong, incluidos los adquiridos al operador filipino ICTSI en junio de 2001. Después de la aprobación por la Dirección IV de la Comisión Europea, que vela por el cumplimiento de las normas sobre competencia, HPH pudo hacerse con la mayoría de las acciones del terminal ECT en Rotterdam, con la condición de que vendiera su participación en el terminal Delta, otro de los principales terminales de Rotterdam. HPH lo vendió a Maersk, que entonces se hizo con el control total del terminal Delta que agregó a la red operada por su filial APM Terminals (que movió en 2001 del orden de 15 millones de TEU). Asimismo, HPH firmó un acuerdo para desarrollar la fase III del puerto de Yantian, en China continental, que requerirá una inversión de 850 millones de dólares y añadirá en el año 2006 cuatro muelles de contenedores con un calado de 16 metros.

También en 2001, PSA, la compañía que opera el puerto de Singapur, comunicó un movimiento total de 19 millones de TEU y una disminución de 2,3% en sus ingresos a 1.200 millones de dólares. En agosto de 2001, después de que las autoridades en materia de competencia de la Comisión Europea aprobaran la fusión de Hesseantat y Noordnatie, estos dos grandes operadores de contenedores de Amberes se convirtieron en una sola empresa con unos ingresos estimados de 450 millones de euros y con un movimiento de 3,8 millones de TEU. La nueva compañía fue después

adquirida, en abril de 2002, por PSA, que compró el 80% de las acciones. PSA se centra en atender a las necesidades de sus clientes mediante la automatización de la carga y descarga y el empleo de tecnologías de la información y las comunicaciones con miras a facilitar los trámites a cargadores y porteadores. Para fomentar el uso del puerto, las autoridades marítimas y portuarias de Singapur ofrecieron rebajas del 20% en los derechos aplicables al tráfico de contenedores.

Fusiones y adquisiciones rara vez ocurren entre autoridades portuarias. Sin embargo, los puertos de Copenhague (Dinamarca) y Malmö (Suecia), situados uno frente al otro en el Estrecho de Oresund, se fusionaron en 2001 después de considerar las oportunidades comerciales derivadas de la terminación del puente sobre el Estrecho. La fusión exigía que las autoridades portuarias de Copenhague se convirtieran en una empresa pública de responsabilidad limitada. La decisión parecía estar justificada cuando, a principios de 2002, Toyota anunció el establecimiento de un centro logístico para 100.000 vehículos que cubriera el mercado nórdico. Durante el año, los votantes rechazaron una propuesta para que se unieran las autoridades portuarias de Houston y Galveston en Texas (Estados Unidos), y el Parlamento indonesio rechazó una propuesta del Gobierno para reunir a los cuatro principales puertos del país en una sola entidad y cambiar así la actual organización portuaria, a cuyo tenor todos los puertos comerciales se asignan a cuatro compañías con criterios geográficos.

Planes flexibles de colaboración se están aplicando por puertos flamencos en Bélgica y entre Rotterdam y Flushing, otro puerto holandés en la entrada del Scheldt, con el propósito de adaptarse a las oportunidades comerciales. En Alemania, la colaboración del sector público entre la ciudad de Hamburgo y los estados vecinos para participar en la construcción del nuevo puerto de contenedores en Wilhelmsen, convenida en junio de 2001, sufrió una demora cuando el puerto de Hamburgo decidió expandir sus propias instalaciones para contenedores, incluido el dragado del río Elba.

Un extremo importante de la organización portuaria es la reglamentación de las compañías como también el grado de participación extranjera en empresas conjuntas. En 2001, una Comisión establecida por el Gobierno de la India sugirió que se estableciera un nuevo órgano para supervisar y ordenar las actividades de conservación en los puertos grandes y pequeños del país, incluidas las funciones que ahora corren a cargo de las autoridades que se ocupan de las tarifas de los grandes puertos. La Comisión también propuso que se crearan compañías portuarias comerciales, conservando las actuales autoridades portuarias únicamente la propiedad de los terrenos al

borde de los muelles. A principios de 2002, el Consejo Estatal de China anunció la supresión del tope del 49% en la propiedad y el control extranjeros de terminales en los puertos del territorio continental.

Resultados preliminares de una encuesta hecha por la UNCTAD en 50 puertos africanos en el segundo semestre de 2001 para conocer la situación de las asociaciones del sector público y del sector privado en la región, indicaban que el primero participa en el 76% de los casos. El motivo principal de esa participación es la necesidad de mejorar el desempeño y la calidad del servicio (citados en el 45% de las consultas), mientras que las mejoras y la ampliación de las infraestructuras y la atracción de inversión privada venían en segundo lugar con un 17% en cada caso. El régimen de concesión parece ser la modalidad preferida para involucrar al sector privado, con unos pagos vinculados al movimiento de mercancías en la mitad de los casos y cobrados en moneda local dos de cada tres veces. El impacto de la privatización sobre el empleo parece suscitar opiniones contrapuestas, con una disminución de los puestos de trabajo para un tercio de los consultados, opinando otro tercio que no habría cambios y opinando el tercio restante que habría un mayor empleo.

En puertos de la Unión Europea, diversas leyes y prácticas nacionales han creado incertidumbre en los proveedores de servicios portuarios (por ejemplo, en carga y descarga y en servicios marítimos) y acerca de los deberes y responsabilidades de las autoridades portuarias. En febrero de 2001, la Comisión Europea presentó un borrador de propuesta de una Directiva sobre acceso al mercado de servicios portuarios con miras a establecer un marco jurídico comunitario y sentar unas normas básicas que remuevan las restricciones que obstan el acceso de los operadores de servicios portuarios; mejorar la calidad del servicio ofrecido a los usuarios de los puertos; y reducir costos y promover la eficiencia, la flexibilidad, el transporte a corta distancia y el tráfico combinado. El asunto se debatió ese año en el Parlamento europeo y sus comisiones pertinentes se centraron en puntos tales como el número de operadores autorizados por categoría de carga o servicio, el procedimiento para otorgar autorizaciones y los requisitos técnicos y restricciones que se aplicarían por razones de seguridad y protección del medio ambiente. Al cabo de un año se disponía de una propuesta enmendada a la que presentaron observaciones la Organización Europea de Puertos Marítimos y la Federación europea de operadores portuarios privados en marzo de 2002. Entre las cuestiones suscitadas figuraban la necesidad de excluir a aquellos puertos que tienen sólo tráfico nacional, el requisito de dos suministradores de servicios como mínimo por categoría de carga y la duración de las autorizaciones.

La dificultad de aplicar leyes nuevas se hizo patente en el puerto de Santos (Brasil) cuando la decisión de implicar a las autoridades estatales y locales

en la junta portuaria se pospuso hasta las elecciones generales de finales de 2002.

D. MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LOS PUERTOS

Los ataques terroristas en el territorio de los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001 condujeron a revisar los procedimientos de seguridad aplicados en los puertos del país. El posterior descubrimiento en un puerto del sur de Europa de un inmigrante ilegal que viajaba a Norteamérica con información confidencial relacionada con probables objetivos en los Estados Unidos incrementó la concienciación de los riesgos incurridos. El descubrimiento se hizo cuando el contenedor especialmente preparado en que estaba escondido el inmigrante ilegal levantó sospechas al oírse ruidos extraños mientras se almacenaba en una zona de contenedores. En diciembre de 2001, el Congreso de los Estados Unidos promulgó la ley de puertos y actividades marítimas. En ella se establece una Comisión Asesora Nacional para esas actividades; se ordenan evaluaciones iniciales sobre seguridad y vulnerabilidad de los puertos; se crean comisiones locales de seguridad portuaria; se preparan planes de seguridad marítima; y se autorizan investigaciones sobre trabajadores y restricciones en puestos relacionados con la seguridad. También otorga facultades para indagar los riesgos surgidos en puertos extranjeros.

Recientemente, la Comisión de Transporte e Infraestructuras de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos aprobó la Ley 2002 sobre antiterrorismo (HR3983), que complementa la Ley de Puertos y Seguridad de 2001. Esa disposición establece que se harán evaluaciones sobre la seguridad de puertos extranjeros y se negará la entrada en puertos estadounidenses a buques que transiten por puertos con procedimientos de seguridad insatisfactorios.

El marco internacional para mejorar la seguridad de los puertos se debatió en varias reuniones de la Organización Marítima Internacional (OMI) durante el último trimestre de 2001 y a principios de 2002. La vigésimo segunda asamblea de la OMI, reunida en Londres en noviembre de 2001, acordó celebrar una Conferencia sobre seguridad marítima en diciembre de 2002, decidió acelerar la cooperación técnica para ayudar a los países en desarrollo en ese particular y formuló enmiendas a las condiciones existentes tales como el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS).

La propuesta hecha por el Gobierno de los Estados Unidos se examinó en varias reuniones celebradas durante el año 2002: en el Comité de Facilitación en su 29º período de sesiones y en el Grupo de Trabajo sobre la interfaz buque-puerto entre el 7 y el 11 de enero; en el Grupo de Trabajo entre períodos de sesiones sobre seguridad marítima entre el 11 y el 15 de

febrero; en la reunión del Comité Jurídico celebrada entre el 22 y el 26 de abril; y en el 75° período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima que tuvo lugar entre el 15 y el 24 de mayo. Los debates se centraron en las medidas que hay que aplicar al transporte marítimo dentro del marco del Convenio SOLAS, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima.

Las medidas de interés para los puertos se centraron en hacer obligatorio el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, y en las disposiciones para aplicar planes de seguridad y evaluaciones de vulnerabilidad y para nombrar en los puertos funcionarios encargados de la seguridad. Especial interés revisten la baja proporción de contenedores inspeccionados en puertos estadounidenses, estimada en sólo 2%, y la propuesta de aumentar ese porcentaje y hacer inspecciones completas de contenedores en virtud

de la Iniciativa sobre seguridad en ese tipo de transporte. Esa iniciativa tiene cuatro elementos básicos: identificar los contenedores de alto riesgo, hacer inspecciones previas antes de que desembarquen en puertos estadounidenses, utilizar tecnología adecuada en los contenedores de alto riesgo, y usar contenedores eficaces y seguros. Se ha establecido una colaboración experimental con algunos importadores de los Estados Unidos para arbitrar y aplicar procedimientos adecuados de seguridad. Su finalidad es inspeccionar hasta el 50% de los contenedores antes de que lleguen a los Estados Unidos. Se han seleccionado 10 puertos extranjeros para hacer esa inspección de contenedores. Son Shanghai, Hong Kong y Yantian (todos ellos en China); Kaoshiung (Provincia china de Taiwán); Singapur; Rotterdam (Países Bajos); Busan (República de Corea); Bremerhaven (Alemania); Tokio (Japón); y Génova (Italia). Sin embargo, también se están aplicando procedimientos experimentales de seguridad en otros puertos (como en Amberes, Bélgica) mediante acuerdos bilaterales.