

IX CONFERENCIA PORTUARIA INTERAMERICANA

La Novena Conferencia Portuaria Interamericana de la Organización de los Estados Americanos (OEA) se celebró en Asunción, Paraguay, del 23 al 27 de septiembre de 1996, y fue inaugurada con la presencia del Excelentísimo Presidente de la República de Paraguay, Juan Carlos Wasmosy Monti. Participaron representantes de 24 países de las Américas, además de cuatro de Europa y uno del Medio Oriente. Asistieron en calidad de observadores representantes de seis organismos regionales e internacionales, así como diversos empresarios y académicos, en calidad de invitados especiales.

Principales objetivos y antecedentes de la Conferencia

- Analizar el proceso de desarrollo portuario en la región, sus problemas y posibles soluciones, y fomentar la cooperación en esta área con el fin de promover el desarrollo armónico de los puertos del hemisferio.
- Las ocho conferencias anteriores se realizaron en San José, Costa Rica (1956); Mar del Plata, Argentina (1963); Viña del Mar, Chile (1968); México, D.F., México (1975); Guayaquil, Ecuador (1978); México, D.F., México (1982); Washington, D.C. (1986, Conferencia Extraordinaria); Santo Domingo, República Dominicana (1987), y San Pedro Sula, Honduras (1993).
- Próximas reuniones: XVIII Reunión del Comité Técnico Permanente de Puertos, en San Carlos de Bariloche, Argentina, en la primera quincena de diciembre de 1996; X Conferencia Portuaria Interamericana se realizará en Guatemala, en 1999.

Resumen de algunas exposiciones y trabajos presentados en la IX Conferencia

A continuación se consigna el resumen de algunas exposiciones efectuadas durante las sesiones de las Comisiones de Trabajo I (Administración Portuaria), II (Operaciones Portuarias), III (Capacitación Portuaria) y IV (Política Portuaria):

Administración Portuaria

El rol del Estado en los procesos de modernización portuaria

- El señor Diego Sepúlveda, consultor, en su presentación, explicó que no hay sistemas ni fórmulas rígidas y que las alternativas de los modelos portuarios pueden ir de un extremo al otro. Señaló como ejemplo que los puertos con mayor movimiento de contenedores en el mundo, Hong Kong (privado) y Singapur (estatal), ambos se destacan por el alto nivel de eficiencia y con óptimos resultados operacionales y económicos. Agregó la necesidad de analizar el escenario de influencia de los puertos y los países, el cual está condicionado al modelo macroeconómico, que influye en los puertos y en el papel que debe jugar el Estado en ellos. Señaló que el elemento más importante de un puerto es su personal, y que el costo social de las reformas portuarias ha sido muy alto. Destacó el nuevo rol que el Estado debe asumir frente a los problemas de reestructuración y readecuación de los puertos, de fijar el marco jurídico, regular la competencia, velar por el medio ambiente y el desarrollo sostenible y buscar el justo equilibrio entre lo público y lo privado. El Estado tiene funciones indelegables que desarrollar, las que han cambiado con las condiciones actuales de evolución económica y social. Señaló que el Estado tiene un rol que jugar en los procesos de integración económica, como por ejemplo resolver el problema de diseño de puertos madre o puertos hub. Concluyó que la privatización total es una falacia, ya que los estados siempre tienen un rol que cumplir, sustituyendo el tradicional estilo monopolístico y centralizado a uno con nueva

mentalidad y visión de futuro.

Las nuevas relaciones laborales portuarias en el hemisferio

- El señor Torcuato Vilchez, de la Organización Internacional del Trabajo (OIT-CINTERFOR), expuso los resultados de la Reunión Tripartita de la OIT, celebrada en Ginebra en mayo pasado, donde se analizaron los impactos sociales y laborales que los ajustes de la modernización portuaria han producido en los diferentes países. Destacó que el principal resultado de esta reunión era el interés en generar un nuevo modelo de estructura y gestión tripartita entre el gobierno, trabajadores y empresarios. La citada reunión analizó el proceso de globalización de la economía y la introducción de nuevas tecnologías, lo cual afecta a los puertos del mundo ya que hay aumento de productividad en el sector, pero a la vez produce desempleo. Este fenómeno también mejora los ingresos debido al aumento de la productividad, y otorga mayor estabilidad a los trabajadores que permanecen en el sistema. Destacó que a pesar del proceso de privatización, la mayoría de los puertos siguen siendo de propiedad del Estado, el que interviene diseñando políticas, fijando el marco reglamentario, el rol del puerto, y asegurando las inversiones. Señaló que los requerimientos de la reforma portuaria varían en cada país, por lo que no se puede aplicar las mismas reglas para todos los casos. Finalmente destacó que la reunión promovió la ratificación del Convenio 137 de la OIT, la aplicación de una nueva política de desarrollo de recursos humanos, la implementación de una nueva metodología de interpretación y la importancia de la capacitación continua.

Operaciones Portuarias

El uso de los sistemas informatizados, la implementación del intercambio electrónico de datos (EDI) y la estandarización de los documentos de transporte, aduaneros y de controles estatales

- El señor José Oriol Carreras, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, España, explicó el concepto de EDI y las posibilidades de su utilización en el comercio exterior y en la gestión portuaria. Detalló las aplicaciones prácticas del sistema en los puertos, comparando el flujo físico de las mercancías con su flujo documental y la manera en que el EDI puede ayudar al control y manejo de ambas operaciones. Señaló la importancia de que el mayor número de agentes económicos y estatales se integren a la cadena, ya que ella debe comprender la conexión entre armadores, terminales y usuarios con el puerto y los organismos de control estatal especialmente los servicios de aduanas. Reseñó la aplicación práctica de este sistema en el puerto de Barcelona, mediante el proyecto denominado COMPASS, dando antecedentes de sus beneficios y resultados positivos otorgado al puerto. Finalmente, hizo un paralelo de los diferentes procesos relacionados con la operación portuaria, y la conveniencia de aplicar o no el EDI a cada uno de ellos.

Capacitación Portuaria

Los programas de capacitación global y las técnicas modernas de capacitación portuaria: Las experiencias nacionales y regionales

- El señor Uwe Brietling, de la Sociedad Alemana de Cooperación Técnica (GTZ)/la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), hizo una presentación sobre la organización y estructura de la Red TRAINMAR en el Cono Sur, establecida con la colaboración de la GTZ y la UNCTAD en 1992. La red comprende siete institutos y universidades públicas y privadas de capacitación gerencial en Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Perú y Uruguay. Durante los últimos cuatro años se ha fortalecido la capacidad de estas instituciones a fin de aplicar la metodología sistemática del programa internacional TRAINMAR de desarrollo y ejecución de programas de capacitación orientados a satisfacer las necesidades de los sectores de puertos, naviero y de transporte multimodal de la región. Mencionó que hasta la fecha se realizaron más de 120 cursos y talleres para cerca de 2.500 administradores y técnicos a nivel regional y se capacitó a 140 profesionales en la aplicación de la metodología TRAINMAR. En mayo de 1996, la red fundó la Asociación TRAINMAR de América Latina (ATAS) que se encuentra formulando un Programa de Especialización en Gestión Portuaria y de Transporte Internacional, el que deberá impartirse en marzo de 1997, en

colaboración con universidades locales e institutos de diversos países de la región.

Política Portuaria

Hacia una política portuaria interamericana

- El señor John Pisani, del Departamento de Transportes de los Estados Unidos, destacó el interés con que los países han venido trabajando el tema de la política portuaria, resaltando la importancia de haber logrado un documento consensuado (CIDI/PUERTOS/doc.14/96-OEA). Seguidamente, detalló los beneficios de cada uno de los conceptos y áreas que la propuesta antes mencionada y denominada de Declaración de Asunción, tiene para los países miembros de OEA. Resaltó la necesidad de que esta política sea implementada por medio de las dos herramientas que el documento considera: i) El Acuerdo de Cooperación y Asistencia Técnica entre las autoridades del hemisferio, y ii) El fortalecimiento de la Conferencia Portuaria Interamericana, transformándola en una Comisión Especializada Permanente de la OEA. Destacó que las conclusiones de la II Cumbre Hemisférica de Transportes, celebrada en Santiago de Chile, en abril de 1996, son absolutamente coincidentes con los planteamientos generados en el documento sobre política portuaria. Finalmente instó a los países a continuar trabajando con el mismo énfasis en complementar la tarea realizada en los últimos tres años, para poder así cumplir con los objetivos de desarrollo económico y progreso social de los pueblos americanos.

Casos prácticos de modernización portuaria en la región

A continuación se presentan partes del estudio consignado en la IX Conferencia Portuaria Interamericana, titulado **Principios de autonomía y modernización de las entidades portuarias en América Latina (CIDI/PUERTOS/doc.42/96, OEA)**, elaborado por el consultor Eduardo R. Alvarez Mazza.

ARGENTINA - En 1993, la Ley de Puertos No. 24093 estableció la descentralización de los puertos nacionales a las provincias, y otorgó el marco legal para la privatización y concesión de los puertos y el dragado de las vías navegables. El sistema de transferencia constaba de dos pasos: i) los puertos menores se transfirieron directamente a los gobiernos provinciales, y ii) los puertos mayores como el de Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fé, también se transfirieron a las provincias, pero sujetos a la creación de Sociedades de Administraciones Portuarias - S.A. P., con el fin de mejorar las operaciones portuarias, incentivando la competencia entre y dentro de los puertos.

Repercusiones y resultados de la reforma en el Puerto de Buenos Aires

Evolución y beneficios de la transferencia

Año	1991	1995
Volumen en toneladas	4.000.000	6.000.000
Contenedores T.E.U.s	300.000	540.000
Superficie operativa (en has.)	65	95
Equipo pesado/Grúas pórtico	3	13
Inversión total (millones de US\$)	-	135
Productividad (Tons/persona/año)	800	3.000
Capacidad (contenedores/año)	400.000	1.000.000
Estadía media de buques (en días)	6,2	3,1

Estadía media de buques <i>full-container</i> (en días)	2,5	1,5
Costo promedio x contenedores - importación (en US\$)	450	120
Tasas portuarias (US\$/ton): Import.	6,69	3,00
Export.	2,10	1,50

BOLIVIA - Su ubicación geográfica mediterránea le ha permitido desarrollar un sistema fluvial sobre el Río Alto Paraguay, perteneciente a la denominada Hidrovía Paraná-Paraguay, ubicada en la cuenca del Río de la Plata. El mayor impulso en el sector portuario lo está realizando una empresa privada en Puerto Aguirre sobre el canal Tamengo, afluente del Río Paraguay. Existen proyectos para el desarrollo de Puerto Bush. Gran parte de su comercio exterior se desarrolla por vía marítima a través de puertos en el Pacífico, en costas de Chile (Arica y Antofagasta) y de Perú (Ilo).

BRASIL - La nueva realidad del país y las reformas encaradas por el Gobierno Federal, pusieron de manifiesto la necesidad de que se adopten nuevos procedimientos en el área portuaria. Sus costas oceánicas cuentan con 8.500 km.; 32 puertos organizados y aproximadamente 500 terminales e instalaciones privadas. Su red hidrográfica cuenta con 40.000 km. de los cuales 28.000 km. son navegables, con profundidades mínimas de 0.80 m.- y tiene un gran sistema de puertos fluviales. El registro de trabajadores portuarios indica 17.000 empleados en planilla y 20.000 eventuales.

El primer paso de esa reformulación se dio en el Brasil, en 1993, con la promulgación de la Ley No. 8630 - de Modernización de los Puertos, que contiene normas especiales de desestatización del sector, permitiendo una extrema apertura del sistema, para la ejecución de servicios y operaciones portuarias. Se instituyeron Consejos de Autoridad Portuaria en todos los puertos públicos y el Organismo de Gestión de Mano de Obra con la finalidad de suministrar mano de obra portuaria, inclusive de estibadores que anteriormente no tenían registro, y como instrumento de racionalización con los trabajadores portuarios. La estructura de la desestatización de la actividad portuaria contempla los siguientes programas: concesiones para la explotación de puertos; arrendamiento de áreas e instalaciones a privados; reestructuración de las administraciones portuarias; autorización de terminales portuarias de uso privado mixto. En la actualidad se encuentran en proceso, varias licitaciones por terminales portuarias.

COLOMBIA - La Ley Primera del 10 de enero de 1991 y sus normas reglamentarias determinaban: a) La disolución de la Empresa de Puertos de Colombia (COLPUERTOS); b) La eliminación de la gratuidad del uso de las líneas de baja agua; c) La creación de la Superintendencia General de Puertos (SGP), y su organización; d) La elaboración de los planes de expansión portuaria como proyectos de desarrollo, incluyendo las tarifas e ingresos en esos planes, fijando metas cada 2 años y políticas portuarias para los 10 a 20 años siguientes de la Ley Primera; e) Las funciones específicas de la SGP son: el seguimiento, control y vigilancia del sector portuario público y privado, así como evitar monopolios en las sociedades portuarias regionales. COLPUERTOS tenía entre 4 000 y 5 000 funcionarios, más una cantidad superior a 2 000 estibadores externos. Hoy existen menos de 100, aproximadamente 75 funcionarios en la Superintendencia, más los empleados de las Sociedades Regionales y operadores; todos en pequeñas cantidades. Hubo retiros voluntarios, altamente incentivados. El tiempo de espera de los buques pasó de 10 a dos días. Las tarifas disminuyeron más de un 50% en valores reales, tanto para los servicios al buque, como a la carga. El incremento en la productividad medida en toneladas/nave por día, fue de un 400% entre 1990 y 1994. Las inversiones en infraestructura y en sobreestructura fueron importantes.

ECUADOR - El Plan de Acción para la Modernización de los Puertos se enmarca en un Plan de Modernización del Estado y se inició en marzo de 1993, comprendiendo los puertos de Guayaquil, Manta, Bolívar y Esmeralda. El Consejo Nacional de la Marina Mercante designó una unidad coordinadora y ejecutora del plan de modernización del Puerto de Guayaquil, a la cual también le cupo la responsabilidad de reformar los demás puertos del país.

El plan contó con el apoyo de importantes sectores de la economía y el comercio como: exportadores, importadores y navieros, y abarcó reformas de los marcos jurídicos, reestructuración administrativa, nuevo marco tarifario con el establecimiento del régimen de libre competencia de los servicios y el mantenimiento, por parte de la autoridad portuaria, del contralor y administración portuaria. Históricamente los sindicatos se consideraban muy fuertes en el sector estatal, y generaron una gran oposición a la modernización. En el sector portuario se encontraban monopolios de trabajadores de estiba a bordo que, por

ejemplo, mantenían la sucesión de sus puestos de trabajo. Efectuada la modernización, se comenzaron a descargar progresivamente y pacíficamente las estructuras portuarias, con indemnizaciones muy sustanciosas y aplicando el derecho vigente y reconocido del empleador, de ejercer el despido de personal. Simultáneamente se comenzó a privatizar los servicios eliminando actividades realizadas por la autoridad y tercerizando varias funciones en forma planificada. La planilla pasó de 2 000 a 100 funcionarios con contratos en vías de extinción, más 76 de la nueva estructura. La financiación de los despidos alcanzó a casi US\$30 millones con una media del orden de US\$23 500 por funcionario. Los puertos trabajan en forma continua los 365 días del año y se produjo una fuerte baja en los costos y en las tarifas.

HONDURAS - Uno de los objetivos trazados por el Gobierno al establecer un programa de reforma del Estado, fue incluir los puertos. Se marcaron como prioridades la mejora de la eficiencia y el aumento de la capacidad de sus terminales, en función de los requerimientos del tráfico mundial, a través de la participación del sector privado, capaz de reaccionar rápidamente a los requerimientos del comercio exterior.

La Empresa Nacional Portuaria (ENP), a través de su Consejo Directivo, y la Secretaría de Planificación y Presupuesto, definieron una política portuaria y presupuestaria para los cinco puertos que tiene a su cargo. Se encuentra en ejecución un plan de acción que comprende diversas áreas, con respaldo de la Ley Orgánica de la EPN, que actualmente está habilitada para contratar con puertos privados, servicios portuarios dirigidos a cumplir los objetivos que establece la ley. Los mecanismos o modalidades para impulsar las transformaciones han sido variados, entre los que se destacan las concesiones y la autorización a sociedades con participación accionaria de empleados portuarios, en terminales específicas. La modernización de los puertos propende al cumplimiento de objetivos tales como el crecimiento de las exportaciones, la liberalización del comercio exterior y el fomento de las inversiones privadas.

MEXICO - Se ha efectuado una profunda descentralización, desburocratización y reorganización del sistema portuario. Se aplicó la operación requisa (revocación de los permisos a los sindicatos y particulares para la prestación de los servicios portuarios) para la implantación de la reforma. Se adhirió al concepto de que un puerto debe ser un servicio integrado, y a su vez coordinado con el resto del sistema general de transporte. Así se crearon las Administraciones Portuarias Integrales como sociedades mercantiles, que en la etapa final serán vendidas con participación o no, del Estado. Las terminales privadas como la ICAVE, en Veracruz, han alcanzado rendimientos promedios de 72 contenedores por hora, alcanzando hasta 90 contenedores por hora y con tarifas competitivas.

NICARAGUA - En 1980, se crea la Empresa Nacional de Puertos (ENAP), conforme Decreto Ejecutivo No. 480, estableciéndose como una Entidad Semiautónoma, adscrita al Ministerio de Transportes (MITRANS). Las funciones de ENAP son:

- Formulación de política de desarrollo portuario nacional;
- Operación de los puertos marítimos, fluviales y lacustres del país.
- Planificar, construir y mantener instalaciones existentes y nuevas;
- Prestar servicios de almacén, manejo de carga, practicaje y remolcaje;
- Celebrar contratos de arrendamiento y otorgar concesiones;
- Administrar varios puertos en el litoral Atlántico, en el Pacífico y sobre el Lago de Nicaragua.

En 1990, el Gobierno propuso como principal meta la descentralización y/o privatización de empresas públicas, entre ellas, la ENAP.

PANAMA - La modernización de sus sistemas portuarios revistió características especiales, en virtud de las condiciones geográficas que ostenta en el intercambio comercial. La próxima integración del Canal de Panamá al sistema económico del país impulsa, aún más, la actividad portuaria, donde el rol de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), es realizar acciones tendientes a aumentar la eficiencia. La ANP implementó una agresiva política de modernización, donde el sector privado ha tenido un espacio importante en las más diversas áreas, y que comprende

a los puertos de Balboa y Cristóbal, especialmente como escenarios del centro marítimo internacional. El Gobierno Nacional elaboró y aprobó el Programa de Reformas del Sector Portuario con los objetivos de:

1. Transferir al sector privado por medio de concesiones a través de licitaciones, aquellas actividades relacionadas con la manipulación de la carga, los servicios a los barcos y todas las operaciones relacionadas con el uso de los equipos;
2. Crear un marco regulador y fiscal que permita y aliente la participación privada en el subsector portuario dentro de los puertos existentes y en el desarrollo de nuevos sitios e instalaciones;
3. Reservar al Estado el control de los monopolios, la creación de un marco competitivo de los servicios portuarios, el uso adecuado de los escasos recursos nacionales y tomar en cuenta el medio ambiente.

También se reservan las funciones regulatorias y de aplicación de las tarifas.

PARAGUAY - La Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) fue creada por la Ley N. 1066 de 23 de agosto de 1965. Es una institución autárquica, de duración ilimitada, con personería jurídica y patrimonio propio, y tiene como principales objetivos administrar y operar todos los puertos y mantener la navegabilidad de los ríos para tráfico fluvial. Su objetivo de desarrollo es superar su situación de mediterraneidad, potenciando su transporte fluvial, mediante el mejoramiento y mantenimiento de las condiciones de navegabilidad de sus ríos con obras de dragado, balizamiento y señalización y con la construcción, ampliación y modernización de la infraestructura portuaria.

La ANNP administra los puertos de: Asunción, Villeta, José A. Falcón, Ita Enramada, Encarnación, Ciudad del Este, Saltos del Guaira y Concepción. Por su importancia estratégica dentro del sistema fluvial denominado Hidrovía Paraguay-Paraná, que involucra a Paraguay, Argentina, Bolivia, Brasil y Uruguay, en relación a la Terminal Portuaria de Villeta se formularon ideas sobre la posibilidad de brindar, mediante licitaciones a empresas privadas, los servicios vinculados a la operación de contenedores, en cuanto a carga, descarga y movimientos conexos, no existiendo a nivel institucional un proyecto definido sobre el punto, dado que en el Paraguay no se han presentado situaciones conflictivas que impidan el normal desarrollo de las actividades portuarias en manos del Estado. Existen trabajadores no dependientes de la ANNP como es el caso de los estibadores y apuntadores agrupados en sindicatos de estibadores y apuntadores, con relaciones laborales que se rigen por el Código Laboral Ley N1 213/93, que incluye normas y beneficios de seguridad y prevención social. Los estibadores trabajan solo en los buques, no pudiendo hacerlo sobre muelles.

PERÚ - En los últimos años, la situación de los puertos ha mejorado significativamente, en especial, en el puerto de Callao. La Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) ha desarrollado una política económica de apoyo al comercio exterior disminuyendo sobremanera los costos de la carga y descarga de mercadería, así como a los buques. El principio económico fue la no exportación de impuestos inducidos. El sector privado participa tanto en el trabajo marítimo como en las operaciones portuarias donde se han organizado empresas de estibaje, en algunos casos con cooperativas de trabajadores del sector, lo que ha permitido importantes rebajas en los costos.

REPÚBLICA DOMINICANA - Su sistema portuario, en sus inicios operaba conjuntamente con la Dirección General de Aduanas. En 1970, se creó mediante ley, la Autoridad Portuaria Dominicana, institución por medio de la cual el Estado controla y maneja todos los puertos del país, con carácter comercial. Desde sus inicios las autoridades dominicanas han visto con simpatía la participación del sector privado, procurando con dicha participación la eficiencia en el servicio y manejo portuario. El sector privado ha tenido una participación directa, en una gama de servicios y facilidades, en las construcciones, utilización de equipos, montacargas y remolcadores, sin que con ello el Estado limite su derecho a conservar las actividades prioritarias y de su máxima competencia.

URUGUAY - La Ley No. 16.246-92 dispone que: i) el Puerto de Montevideo, así como de los de Nueva Palmira, Fray Bentos y Colonia son considerados puertos libres; ii) los servicios portuarios son objetos de prestación en forma ininterrumpida, todos los días del año, bajo la dirección y mando del operador portuario privado, que tiene

total responsabilidad de las tareas a bordo y en tierra; iii) Para la prestación de los servicios portuarios, el régimen legal ofrece una variedad de soluciones bajo el principio rector de la intervención de las empresas privadas, y iv) el régimen legal también posibilita la presentación por parte de los interesados de proyectos de inversión para la realización de actividades portuarias, los que deben ser detallados y acompañados de estudios de factibilidad, mercado, inversión, amortización, beneficios a generar y demás datos de interés en contexto nacional, regional o internacional.

Repercusiones y resultados: Se produjo una baja voluntaria, en la planilla de funcionarios de la Administración y prácticamente el vaciado de los registros de personal de estiba, incentivados por la Ley de Puertos. Se formaron alrededor de 40 empresas operadoras, que actúan en los distintos puertos comerciales, en libre competencia, bajo el régimen de autorización, motivando un incremento inmediato de la productividad y de la oferta de servicios a la mercadería.

VENEZUELA - Otorga a su sistema portuario una gran importancia ya que constituye el principal medio de la vinculación de su economía con el resto del mundo. En 1977, se creó el Consejo Nacional de Puertos y el Instituto Nacional de Puertos, al cual le corresponde planificar, construir y conservar las obras, así como efectuar las operaciones. También se fijaron objetivos que se enmarcan dentro de una política de gobierno, como contribuir al desarrollo del comercio exterior y en especial a las exportaciones. En 1985, se declaró la actividad portuaria de interés público, consagrando la posibilidad de que las operaciones puedan ser prestadas por particulares. En 1989, se dio un paso importante hacia la descentralización de la competencia de los distintos puertos, transfiriendo la administración y mantenimiento de los puertos públicos a los Estados. En la década de los años 90 se introducen sucesivas modificaciones legales al sistema portuario, incorporándose el concepto de puerto privado y se introduce la libre competencia.

El 13 de agosto de 1991 se promulgó una ley mediante la cual el Estado de Carabobo asume la competencia exclusiva sobre los puertos de uso comercial y se creó el Instituto Puerto Autónomo de Puerto Cabello y se estableció el régimen jurídico para su administración y mantenimiento. Se habilitaron también las concesiones y autorizaciones para realizar inversiones en la construcción de puertos privados. En 1992, se suprimió y se ordenó la liquidación del Instituto Nacional de Puertos. En 1993, a través de la Ley Orgánica de Puertos, se designó el Consejo Nacional de Puertos en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como el órgano encargado de definir la orientación general de la política nacional portuaria, la planificación y el control de la aplicación de esa política.

BARBADOS - GRENADA - SANTA LUCÍA - TRINIDAD Y TOBAGO

El comercio exterior en varios países del Caribe y el desarrollo del turismo de cruceros de pasajeros, determinan que la actividad portuaria sea de interés nacional y así los gobiernos han adoptado como objetivo, el priorizar la eficiencia de sus puertos, adoptando distintas formas de administración, como empresas estatales; o administrando el Estado y concediendo al sector privado las terminales especializadas.

BARBADOS - la Autoridad Portuaria fue establecida en el 1 de enero de 1979, recibiendo la transferencia de tierras y propiedades. La carga movilizada en 1994 fue de 667.084 toneladas excluyendo azúcar, ron, melazas y cereales, como graneles. Esas cargas ascendieron a 80 mil toneladas. Los contenedores movilizados en 1994 alcanzaron a 38 500 TEUs, que representan el 80% del total de la carga movilizada. Los pasajeros de cruceros alcanzaron a 475 000 en el año. Su presupuesto financiero, basado en la eficiencia ha permitido incrementar las operaciones, adquirir equipos como grúas y remolcadores, sin aumentar las tarifas. En la actualidad se lleva a cabo un estudio de factibilidad sobre la reforma y expansión del puerto.

GRENADA - El Gobierno ha comisionado una serie de estudios relativos a la privatización de las empresas del estado. Hay una recomendación para que la Autoridad Portuaria sea incluida en esos estudios. El régimen de carga y descarga está en manos privadas actualmente. Una asociación compuesta por los mayores agentes marítimos contratan esos trabajos directamente a un sindicato. No obstante, el Gobierno durante 1993 comenzó a explorar cambios en ese sistema para permitir la contratación de mano de obra, externa al sistema.

SANTA LUCÍA - En 1990, el Gobierno implementó un programa de redesarrollo del Puerto de Vieux. El perfil del programa incluía el desarrollo de una terminal de contenedores especializada y la rehabilitación de los muelles existentes par alcanzar los requerimientos de un puerto moderno. El programa incluía: i) la adquisición del equipamiento apropiado del manejo de cargas, ii) el establecimiento de una compañía privada para dirigir y operar el puerto , bajo el siguiente modelo:

- El puerto será propietario ¨Landlord Port¨;
- El puerto será arrendado a una empresa privada mixta con participación accionaria de la Autoridad, y de líneas marítimas, especializadas en transbordo de cargas del Caribe;
- La Autoridad recibirá un canon anual por la renta de su propiedad y participará en las ganancias a través del correspondiente contrato. No participará en la gestión diaria.

TRINIDAD Y TOBAGO - En 1988, se realizó un esfuerzo para disminuir los gastos operativos en sus puertos y se redujo el personal en aproximadamente 1 000 funcionarios de un total de 3 000 funcionarios. En 1992, el diagnóstico indicaba que la Autoridad estaba sobrepoblada, que a los obreros no se les pagaba en tiempo, que los créditos no se pagaban y que los gastos de mantenimiento no se realizaban. Las detenciones de los trabajos eran comunes y la imagen del puerto era muy baja. Luego de la evaluación de 1992, se formula un plan estratégico que se comenzó a implementar en 1993, con la reducción del nivel de empleo en un 60% complementado con cambios estructurales. En 1994, se realizó el primer control del sistema reestructurado demostrando capacidad de financiamiento en la operación. En 1995, se comenzaron estudios de reorganización con consultores internacionales, proyectando unidades comerciales independientes para la operación. Se logró la eliminación de subsidios cruzados, y operación de equipos por una nueva empresa privada, con régimen de administración.