



ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS
Comisión Interamericana de Puertos

**NOVENA REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA
COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS**

Del 2 al 5 de diciembre de 2007
Lima, Perú

OEA/SER.L/XX.1.9
CECIP/doc. 14/07
4 diciembre 2007
Original: español

PLAN DE ACCIÓN DE LA CIP 2008-2011

Plan de Acción de la CIP 2008-2011

1. Justificación del plan

La Comisión Interamericana de Puertos (CIP) es una Comisión del Consejo Interamericano para el Desarrollo Integral (CIDI) establecida en cumplimiento de la Resolución AG/RES. 1573 (XXVIII-0/98) de la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos, de acuerdo a los artículos 77 y 93 de la Carta de los Estados Americanos y los artículos 5 y 15 del Estatuto del CIDI.

La CIP tiene por finalidad servir de foro interamericano permanente de los Estados miembros de la Organización para el fortalecimiento de la cooperación en el área del desarrollo del sector portuario, con la participación y colaboración activa del sector privado. La Organización adicionalmente cuenta con Países Observadores Permanentes, interesados en colaborar con el logro de sus objetivos centrales.

Este Plan de Acción tiene como referente tanto el Plan Estratégico de Cooperación Solidaria para el Desarrollo Integral de 2006-2009 (AG/RES.2201 (XXXVI –O/06)) del Consejo Interamericano para el Desarrollo Integral (Plan Estratégico CIDI) como los avances en la ejecución del Plan de Acción 2004-2007 de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) y los recursos disponibles por ésta para cumplir con sus objetivos. Como referente más general de este Plan de Acción se toma en consideración las tendencias mundiales del comercio, el transporte marítimo y los puertos así como el proceso de puesta en vigor y verificación del cumplimiento de las medidas contenidas en los acuerdos aplicables a los puertos alcanzados en los foros multilaterales especializados, como son la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

La articulación de este Plan con el Plan Estratégico CIDI es esencial en tanto que los puertos no sólo hacen posible la gran mayoría del comercio internacional del hemisferio sino que también son motores de la actividad productiva, las inversiones y el empleo. Dicha articulación, que esta implícitamente reconocida por la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos (OEA) a tenor de su resolución – AG/RES. 2207 (XXXVI-O/06) – en la que se pide a la Secretaría General que a través de la Secretaría de la CIP, se mantenga informado a la Comisión Ejecutivo Permanente del CIDI sobre sus actividades, se concreta en dos de las áreas prioritarias señaladas por

el Plan Estratégico CIDI. La primera es la denominada “Diversificación e Integración Económica, Apertura Comercial y Acceso a Mercados” la cual está orientada al incremento de las oportunidades de comercio e inversión, al mayor desarrollo económico y a la creación de empleo y reducción de la pobreza en los Estados miembros. La segunda, titulada “Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente”, apunta a la necesidad de encontrar un equilibrio entre crecimiento económico, desarrollo social y protección ambiental. En ambas áreas, además, se debe dar atención especial a los pequeños estados insulares del Caribe en lo relativo a su seguridad global, lo que está reflejado en la resolución de la Asamblea General de la OEA – AG/RES. 2187 (XXXVI-O/06) – y que, en lo que atañe a la CIP, significa apoyar los esfuerzos dedicados a la mejora de la seguridad en los puertos y las instalaciones turísticas y recreativas conexos.

Cabe además recordar la concepción multidimensional de la seguridad hemisférica que al incorporar las prioridades de cada Estado contribuye a la consolidación de la paz, el desarrollo integral y a la justicia social como se expresa en la resolución de la Asamblea General de la OEA AG/RES. 2185 (XXXVI-O/06) en la que se insta a los Estados miembros a seguir implementando la Declaración sobre Seguridad en las Américas y que tiene especial relevancia para los puertos sobre los que se articula el comercio internacional de los Estados miembros.

El estado de la ejecución del Plan de Acción 2004-2007 de la CIP se incluyó en el temario de su IV Reunión en la que, tanto la Presidencia del Comité Ejecutivo como la Secretaría de la CIP informaron sobre dicha ejecución, adoptándose la resolución CIDI/CIP/RES. 58 (IV-05) en la que se recomienda la ejecución del plan vigente mediante la óptica de la integración de las diferentes áreas prioritarias. Por su lado el Subcomité de Política y Coordinación del Comité Ejecutivo evaluó las actividades de los Comités Técnicos Consultivos (CTC), decidiendo la Comisión contar con cuatro CTC (operaciones portuarias, seguridad portuaria, control de la navegación y protección ambiental portuaria).

Como en el pasado, las grandes tendencias del comercio y el transporte marítimo que tienen una repercusión en la actividad portuaria continúan siendo la globalización de la producción y el consumo y el crecimiento sostenido del comercio internacional hecho posible por un transporte marítimo eficiente y barato. Esto último es consecuencia de la especialización de los buques (por ejemplo, entre 1979 y 2006 el porcentaje de los buques porta contenedores en la flota mundial pasó de 1.5% al 11.5% mientras que el correspondiente a los buques de carga general se redujo del 16.9% al 10.0%); el incremento incesante del tamaño de los buques para alcanzar los beneficios derivados de las economías de escala (los más recientes buques metaneros en construcción son de 265,000 pies

cúbicos de capacidad mientras que el buque porta contenedores más grande ya llega a los 11,000 TEU); y, en menor medida, al proceso de consolidación empresarial de los armadores que es, tanto horizontal (entre el 2001 y el 2005 el porcentaje de los veinte más grandes operadores de buques porta contenedores subió de 60% al 71%), como vertical (por ejemplo mediante absorción de las agencias marítimas y empresas de remolque). En la esfera específica de los puertos las tendencias observables son, en primer lugar, la persistente difusión del modelo del puerto terrateniente (“landlord”), con la consiguiente especialización de la autoridad portuaria en la provisión de las superficies de agua y tierra y las infraestructuras básicas y el protagonismo de un actor con un rol tradicionalmente menor: el operador portuario. En segundo lugar, el surgimiento del operador portuario global, especializado en el tráfico de contenedores y que rápidamente se vio enfrascado en procesos de concentración empresarial (sólo en 2006 Dubai Port World compró Peninsular and Oriental Ports mientras que Port of Singapore Authority compró un 20% de las acciones de Hutchinson Port Holding), pero fuertemente dependiente de una o varias líneas marítimas, ya sea en calidad de empresas subsidiaria o en razón de la forja de alianzas estratégicas. En tercer lugar, la constante presión por alcanzar rendimientos más elevados en los servicios portuarios para reducir la permanencia de los buques en el puerto que, en el caso de los porta contenedores se mide ya en horas y no en los tradicionales días. En cuarto lugar, se observa la necesidad de efectuar inversiones significativas que incrementen la capacidad portuaria global para atender un tráfico en constante crecimiento. Estas inversiones son requeridas tanto en los puertos como en las redes de transporte que los sirven y pueden representar retos para su financiación (empleo de fondos públicos) y para protección del medio ambiente (demoras por razones ambientales en las fases de planificación y ejecución).

Una quinta tendencia es la aplicación de una serie de normas aprobadas en foros multilaterales para la protección del comercio y el transporte marítimo contra las amenazas del terrorismo y el crimen organizado y para la seguridad e higiene del trabajador portuario. En lo que respecta al Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) y enmiendas de 2002 al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) se inicia el proceso de las auditorias para mantener los estándares de protección vigentes. Por su lado deberá iniciarse la implementación del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (Marco Normativo OMA), adoptado en junio de 2005 en el seno de esa organización y que tiene como finalidad la protección y gestión integral de las cadenas logísticas frente a las amenazas potenciales del terrorismo, el crimen organizado y delitos afines. Al Código

PBIP y Marco Normativo OMA se añadirá la implementación de las normas provisionales de la Organización Internacional para Estandarización (ISO) en forma de Especificaciones Públicamente Disponibles (PAS) 28000, 28001 y 28004 destinadas a servir de guía en la elaboración, aplicación y mejora de los sistemas de gestión para protección de las cadenas logísticas. Finalmente, en lo que respecta a los resultados de la reunión tripartita de expertos sobre vigilancia, seguridad y salud en los puertos, auspiciada por la OIT en diciembre de 2003, se trata de proceder al conocimiento y aplicación del Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre Seguridad y Salud en los puertos así como la consideración del Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT y OMI sobre protección en los puertos. Para algunos países se trata también del cumplimiento de acuerdos bilaterales específicos para la aplicación, en algunos puertos, de estándares de protección aceptables por los servicios de Guardacostas y Aduanas y Protección de Fronteras de los Estados Unidos.

2. Lineamientos del plan

2a. Políticas nacionales de gobierno para desarrollo económico y social

El combate a la pobreza, el fomento del empleo decente y el fortalecimiento de la gobernabilidad democrática y fiscal son aspiraciones recurrentes en los planes de desarrollo de los Estados miembros, están consignados en las Metas del Milenio de las Naciones Unidas y figuran de manera prominente en documentos adoptados en la Cuarta Cumbre de las Américas realizada en Mar del Plata en noviembre de 2005.

Dichos conceptos figuran en varios puntos de la Declaración de Mar del Plata, citándose a continuación dos que pueden contribuir al aumento del comercio hemisférico e internacional y, en consecuencia, exigir una gestión portuaria moderna y eficiente: “facilitar la participación de las pequeñas y medianas empresas en el mercado interno y el comercio internacional” (punto 51 de la Declaración) y “aprovechar las posibilidades que ofrecen las tecnologías de la información y la comunicación con el fin de incrementar la eficiencia y transparencia del sector público”(punto 49 de la Declaración). Además, en las secciones “I. Crear Trabajo Decente” y “II. Crecimiento con Empleo” del Plan de Acción, adoptado en esta Cumbre, se precisan los compromisos nacionales, la cooperación hemisférica y los organismos internacionales necesarios para alcanzar los objetivos de la Declaración.

La necesidad de acometer obras de infraestructura energéticas, de transportes y de comunicaciones también es aparente en los planes de desarrollo de los Estados miembros y tiene su

contrapartida en iniciativas que agrupan varios de ellos, como son la Iniciativa para la Integración Regional Sudamericana (IIRSA) y el Plan Puebla Panamá (PPP). A mediados de 2006, IIRSA había consensuado 31 proyectos para el período 2005-2010 por un monto de \$ 6,404 millones mientras que en el marco de PPP, y por un monto de \$ 385 millones, se daba inicio a la línea de transmisión del Sistema de Interconexión Eléctrica para los Países de América Central (SIEPAC) que hará posible la existencia de un mercado eléctrico regional para fines de 2008. Indudablemente que la puesta en servicio de nuevas infraestructuras acrecentará la cohesión nacional y regional a la vez que permitirá avanzar hacia las metas enunciadas en la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO) con su corolario de la generación de un comercio hemisférico más intenso. En resumen, la integración en estos diferentes niveles necesitará de puertos eficientes.

En el mismo sentido de incrementar el comercio irán seguramente los resultados de la actividad negociadora de tratados de libre comercio. La aprobación en 2005 del Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y los Estados Unidos fue posterior a la suscripción de otro tratado entre Chile y los Estados Unidos y precede otros en curso de intensa negociación con Panamá, Perú y Colombia. Esta actividad negociadora también tiene una vertiente que alcanza el comercio global, como por ejemplo el Tratado Chile Corea del Sur de 2004 y las asociaciones estratégicas de México y Chile con la Unión Europea. En la Declaración de la IV Cumbre de América Latina y la Unión Europea realizada en Viena en junio de 2006 quedó reflejada la negociación en curso para alcanzar una asociación estratégica entre el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la Unión Europea y la voluntad de entablar conversaciones preliminares para otra con la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

En el hemisferio, los reajustes de algunos de los Estados miembros en los bloques comerciales regionales existentes y los acuerdos bilaterales que persiguen la seguridad energética (de gas entre Argentina y Chile) parecen orientarse a la búsqueda de una mayor utilización de los recursos nacionales en mercados más extensos y, en consecuencia, también tendrán como resultante la intensificación del comercio y la necesidad de puertos eficientes. Es importante señalar el progreso del Mercado Único del “Caribbean Community and Common Market” (CARICOM) durante el 2006 en el cual se amplió la cobertura del mercado a los doce países participantes, la mayoría insulares, y entre los que circularán libremente mercancías, personal calificado, servicios y capitales. Lo anterior aunado a la profundización de los tratados comerciales bilaterales de CARICOM con dos países sudamericanos y el mantenimiento de algunas disposiciones otorgadas por la Iniciativa de la Cuenca del Caribe revelan el rol vital de los puertos en la economía de estos países.

Finalmente algunos países tienen como metas nacionales unas específicas que atañen al sector marítimo y que lógicamente tienen un impacto directo en los puertos. Panamá, sede del mayor registro de libre matrícula para buques en el mundo, aprobó por referéndum la construcción de un tercer juego de esclusas para el Canal cuya realización modificará radicalmente la geografía del transporte marítimo mundial a la vez que persigue constituirse en un centro marítimo portuario del hemisferio. México y algunos países centroamericanos también tienen esquemas basados en el ferrocarril para hacer frente a las limitaciones impuestas por las dimensiones actuales del Canal. Por su lado algunos países del Caribe, como Jamaica y la República Dominicana, ya aprovechan las oportunidades del negocio de trasbordo mientras que Trinidad y Tobago se alista a seguirlos con la reciente concesión de una terminal en Puerto España. Venezuela busca remozar y ampliar su flota de tanqueros, lo cual originará una significativa actividad de construcción naval en la costa este sudamericana así como la construcción de nuevos astilleros que consolidará la actividad industrial de un puerto del sudeste del Brasil.

Todo lo anterior configura un rol privilegiado de los puertos hemisféricos en la consecución de las metas más ansiadas de los Estados miembros que eliminen la inequidad de los ingresos, la marginalización de zonas y grupos humanos y procuren una incorporación de la tecnología en la actividad económica para alcanzar niveles de bienestar.

2b. Políticas sectoriales para mejora de eficiencia portuaria

Los puertos del hemisferio no son ajenos a las tendencias esbozadas para los puertos del mundo en la sección primera de este documento y, en la mayoría de países, se han adoptado políticas que las tienen en cuenta. Así el modelo del puerto terrateniente ("landlord") que se ha difundido en los puertos de uso público de un buen número de países ha llevado a una descentralización de las entidades del sector público responsables de los puertos, al incremento de la envergadura de las empresas y a la aparición de un nuevo actor en los puertos: el regulador.

La descentralización ha descargado en diversos niveles de la administración territorial (Estados, provincias, etc.) la gestión de los puertos de uso público, lo que ha dado lugar a la creación de entidades con autonomía financiera y administrativa dedicadas específicamente a esa tarea: autoridades, empresas y sociedades portuarias. Por su parte un buen número de empresas portuarias del sector privado, es decir los operadores portuarios, se han especializado en la provisión de ciertos servicios como el remolque y la manipulación de cargas. Estas últimas fueron durante algunos años de talla financiera modesta y proporcionaron sus servicios sin tener atribuida una sección individual y

exclusiva del puerto para el efecto – el denominado “sistema multi-operador”. En muchos países, sin embargo, ya se ha evolucionado claramente hacia el denominado “sistema mono-operador”, en el que la empresa da servicios a sus clientes en un área del puerto que le ha sido asignada en exclusiva por la entidad competente y como resultado de contratos de concesión que a menudo implican la obligación de efectuar inversiones en infraestructura y equipos. Los mono-operadores que actualmente se encuentra en los puertos del hemisferio son, en muchos casos, empresas subsidiarias de los operadores portuarios globales asociadas con operadores locales, aunque existen también empresas locales independientes. Como contrapartida a este operador con fuerte capacidad financiera y empresarial, ha aparecido en algunos países la figura del regulador –aquel encargado de supervisar el cumplimiento de las concesiones – tanto en su versión exclusiva para el sector portuario como en aquella que abarca la totalidad de los transportes.

En los puertos de uso privado continua vigente el modelo del puerto operador. Estos puertos sirven mayormente los tráficos de graneles líquidos y sólidos cuya actividad portuaria esta estrechamente subordinada a industrias como la petrolera, la siderúrgica o el comercio de granos. La apertura de una sección de estos puertos para uso público, o sea el uso del puerto privado por terceros, ha sido planteada en algunos países como solución temporal en momentos de súbito y significativo incremento de tráfico acompañados de congestión en los puertos de uso público.

La preocupación por atraer inversiones es también prominente en las políticas portuarias de los Estados miembros. En algunos casos puede estar sustentada en una clara vocación marítima del Estado miembro, como es el caso de Panamá. En otros casos, como en Perú, la inversión en infraestructura ha sido un criterio importante para la calificación de las propuestas de concesión. La inversión también ha significado la adquisición de equipos para mejorar la productividad de la infraestructura portuaria existente como se ha producido en Chile y Brasil. En este último país se ha otorgado beneficios tributarios temporales para fomentar la compra de equipos, destinado montos significativos para la inversión portuaria dentro del Programa de Aceleración del Crecimiento y nominado una autoridad federal para impulsarla junto con mejoras organizativas. Sin embargo, existe la extendida percepción en la industria que los niveles de inversión portuaria en algunos países son insuficientes, como lo evidencia la falta de calados, y que tal déficit es aun más evidente cuando se consideran las limitaciones de las redes de transporte terrestre. Esto último, sin embargo, debe ser puesto en el contexto de las significativas inversiones hechas por las empresas de ferrocarriles concesionarias de algunas líneas en Brasil, Argentina y Chile para poner en servicio el segmento logístico de su actividad.

La mejora de la calificación de los cuadros directivos y operativos del sector portuario es otro elemento común de las políticas portuarias en varios Estados miembros para el incremento de la productividad y tiene confirmación en la considerable demanda para participar en los programas de formación y capacitación. A los programas auspiciados por la CIP en colaboración con una serie de entidades con las cuales ha establecido convenios de colaboración, como son por ejemplo Puertos del Estado de España (PPEE) y la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA) de los Estados Unidos, se añaden la numerosa participación de personal de los países en programas organizados por universidades e institutos de capacitación de autoridades portuarias de los Estados Unidos y Europa, la Universidad Marítima Mundial, así como los cursos de la red Trainmar que son organizados por organizaciones locales sin fines de lucro de los sectores público y privado de varios países del hemisferio en colaboración con otras entidades, como por ejemplo la Asociación de Armadores del Caribe.

2c. Evaluación del Plan de Acción de la CIP 2004-2007:

Este plan contiene 14 áreas prioritarias de interés estratégico que fueron aprobadas por la Comisión (México 2003) para ser ejecutado por su Comité Ejecutivo, a decir:

- 1) Reformas y modernización de los sistemas portuarios
- 2) Control y participación del Estado
- 3) Seguridad portuaria integral
- 4) Excelencia en la gestión portuaria
- 5) Planificación estratégica portuaria
- 6) La protección ambiental portuaria
- 7) Facilitación portuaria y la cadena logística
- 8) Los puertos y la industria del turismo
- 9) Tecnología portuaria
- 10) Desarrollo de puertos fluviales y lacustres
- 11) Relación ciudad puerto
- 12) Costos y tarifas portuarias
- 13) Desarrollo del potencial humano
- 14) Cooperación Internacional

Para la ejecución del plan vigente el Comité Ejecutivo estableció ocho (8) subcomités siendo estos de Política y Coordinación, Planificación y Gestión Portuaria, Estadísticas Costos y Tarifas, Desarrollo de Puertos para Cruceros de Turismo, Desarrollo de Puertos Fluviales y Lacustres, Capacitación, Desarrollo Portuario Regional, y Participación de la Mujer en los Asuntos Portuarios del Hemisferio. Varios de los Subcomités pueden ser fácilmente identificados con algunas de las áreas prioritarias. Hasta finales de 2006, la ejecución del plan había sido desequilibrada. Mientras que las áreas 1), 3), 6), 12), 13) y 14) habían sido desarrolladas con una intensidad superior a la media, aquellas áreas indicadas en 2), 5), 8) y 9) sólo habían alcanzado una realización media. Las cuatro áreas restantes, es decir 4), 7), 10) y 11) no alcanzaron un tratamiento satisfactorio. La diversa incidencia de aspectos formales, instrumentales o menor prioridad relativa explican este resultado para cada una de las cuatro áreas. Además, cabe señalar de un lado, la fácil identificación de algunas de las áreas prioritarias con la denominación de algunos de los CTC, por ejemplo el área 3) con el CTC sobre Seguridad Portuaria y el área 6) con el CTC sobre Protección Ambiental; y del otro lado, la existencia de áreas prioritarias que pueden ser consideradas como transversales como es el caso de las áreas 13) y 14) ya que seguramente dentro de los múltiples cursos impartidos van implícitos contenidos incluidos en las áreas 4) y 5).

Una consideración más significativa con relación a la lista de áreas prioritarias vigente es la estrecha dependencia de éstas con las decisiones adoptadas por los países en donde se ubica el puerto. Dada la diversidad de modelos portuarios existentes en el hemisferio el área 1), por ejemplo, puede considerarse agotado en un buen número de países del hemisferio pero seguiría vigente en aquellos países que aún transitan hacia el modelo de puerto terrateniente. De modo que la lista no se agota y más bien pudiera ser proclive a extenderse, lo cual pudiera agravar los desequilibrios de ejecución.

Actualmente la ejecución del plan se orienta mayormente a la difusión de información técnica, intercambio de opiniones y el establecimiento de vínculos personales entre los gestores portuarios del hemisferio cuyos beneficiarios son básicamente los participantes a las diversas reuniones. En forma complementaria son también beneficiarios aquellos que participan en los varios programas de capacitación y formación que la CIP realiza en colaboración con otras entidades así como aquellos que visitan la página web de la CIP, en donde se colocan las presentaciones hechas en las distintas reuniones y otros documentos técnicos de interés.

A la luz de lo anterior y de cara a la preparación del plan de acción 2008-2011 pudiera plantearse cuestiones como las siguientes: ¿Es posible potenciar la repercusión del plan para que alcance a más interesados? ¿Es posible involucrar a algún Comité Técnico Consultivo en la ejecución

del plan? ¿Es posible pensar que como resultado de la ejecución del plan se disponga regularmente de algunos indicadores útiles para la gestión y desarrollo de los puertos? ¿Podiera disponerse de compendios o estudios de casos hemisféricos, análogos a las mejores prácticas internacionales descritas en el “Tool Kit” del Banco Mundial, que ayuden a los gestores portuarios en el proceso de elaboración de soluciones acordes con los niveles de desarrollo económico y social de los Estados miembros? ¿Podiera la CIP aspirar a convertirse en la referencia portuaria preferencial del sector gubernamental (nacional, regional, local) del hemisferio para acompañar al sector privado en la búsqueda de una mayor competitividad de los puertos del hemisferio?

Las proposiciones que se hacen en las siguientes secciones tratan de contestar a estas interrogantes.

3. Objetivos del Plan de Acción 2008-2011

El Plan de Acción de la CIP 2008-2011 se concibe como un complemento a las actividades que los Estados miembros llevan a cabo para poner en práctica sus políticas nacionales de desarrollo económico y social en el ámbito portuario. En este sentido el compromiso de un Estado miembro con el plan y su ejecución estará condicionado a la sinergia que pueda encontrar con relación a sus propias actividades y con las ventajas de compartir el tratamiento de algún tema de su interés, y que este contemplado en el plan, con otros Estados miembros. El plan deviene, entonces, el denominador común de los intereses de los Estados miembros y una guía para establecer un programa de actividades e inversiones de la CIP con metas cuantificables que pueden ser desglosadas anualmente.

Los principales objetivos del Plan de Acción 2008-2011 son:

(i) Coadyuvar al fortalecimiento de la competitividad portuaria hemisférica mediante la complementación de los sectores públicos y privados en el quehacer portuario de los Estados miembros y en el marco de las normativas multilaterales y hemisféricas de protección y seguridad.

(ii) Contribuir al mejoramiento y la modernización de los sistemas portuarios del hemisferio basados en criterios de eficiencia y seguridad y en procura tanto de un desarrollo económico y social armónico de los Estados miembros como de su integración regional.

(iii) Contribuir al fomento de las inversiones portuarias, industriales, logísticas y aquellas de vías de transporte de interés para los puertos con el concurso de sus usuarios públicos y privados y con respeto de las normas para la protección ambiental.

(iv) Consolidar las acciones de cooperación con los organismos y agencias internacionales y regionales y con los gobiernos y agencias estatales de países desarrollados.

4. Áreas prioritarias para el período 2008-2011

La elaboración de una lista de áreas prioritarias para el período 2008-2011 puede seguir la lógica que anima el Plan de Acción vigente y dejar entonces al Comité Ejecutivo la elección de las áreas que deben ser acometidas y las modalidades y los plazos para su ejecución.

Sin embargo, y habida cuenta de la resolución recomendando la ejecución del plan vigente según la óptica de la integración de las diferentes áreas prioritarias, se propone aquí una lista más bien corta de seis (6) áreas prioritarias de interés estratégico para el periodo 2008-2011. Estas últimas se han definido de tal manera que siguen a grandes rasgos las áreas funcionales y las preocupaciones más permanentes de las entidades portuarias superando la disparidad que pudiera existir entre ellas ya sea por su envergadura, el nivel de desarrollo económico y social del entorno del puerto y las necesidades y características del comercio y el transporte marítimo que sirven. Cada área prioritaria, entonces, puede incorporar varios elementos puntuales (por ejemplo algunos de los 14 numerales indicados en la sección 2c para el plan vigente) pero también otros elementos transversales y, además, puede ser asumida integralmente por un subcomité del Comité Ejecutivo.

La descripción detallada del área prioritaria se da bajo el título de orientación principal en donde figura, para cada una de ellas, el contenido del área y sus alcances así como algunos de los elementos puntuales y algunos transversales que la componen. Ejemplos de estos últimos son el empleo de la tecnología de la información, la promoción del rol de la mujer en el sector portuario, la atención a darse a las necesidades de los pequeños estados insulares del Caribe, el desarrollo del potencial humano (numeral 13 del plan vigente) y cooperación internacional (numeral 14 del plan vigente).

Los objetivos específicos que le siguen son simplemente la elección de algunos de esos elementos puntuales y transversales concretos en función, tanto del interés que pudiesen presentar para los Estados miembros en razón de su utilidad para llevar a cabo sus políticas económicas y sociales en un momento determinado, como del grado de urgencia que le pueda imprimir la evolución del comercio y el transporte internacional y su impacto en el ámbito portuario. Los objetivos específicos pueden ser acometidos según una secuencia a elegir o en paralelo según la prioridad que se decida.

Las áreas prioritarias de interés estratégico que se proponen son las siguientes:

Área prioritaria 1: Servicios a las cargas

Orientación principal: Comprende los servicios proporcionados por las empresas y organizaciones de la comunidad portuaria a las cargas que transitan por el puerto, desde la bodega del buque hasta la salida del recinto portuario, para que dichos servicios se proporcionen en forma eficiente, fiable, segura y a un precio razonable. Esta orientación es suficientemente amplia para incluir aspectos de interés para los principales actores portuarios. Por ejemplo, los operadores portuarios de talla modesta pueden interesarse en los rendimientos horarios de manipulación de carga mientras que los mono-operadores lo serán por la puesta en servicio de sistemas informatizados para operación de terminales de contenedores y ambos seguramente se interesarán en lo relacionado con la adquisición, operación y mantenimiento de equipos. También ellos estarán interesados, junto con la autoridad portuaria, en determinar el impacto de las tarifas sobre las cadenas logísticas de los exportadores e importadores y en la certificación de calidad y las marcas de garantía aplicables al conjunto de los servicios proporcionados por el puerto. Esta orientación también permite la inclusión de las actividades propias de las aduanas, como cuando se trata de la puesta en servicio de sistemas documentarios informatizados para recepción y despacho de cargas abiertas a la comunidad portuaria, y de otras organizaciones como son las encargadas de los controles sanitarios y fitosanitarios, puesto que, en conjunto, las actividades de estas organizaciones también repercuten en la calidad del servicio ofrecido por el puerto. Además, a pesar de la estrecha relación del Marco Normativo OMA con las medidas del Código PBIP, pudiera ser conveniente y práctico incluir las actividades destinadas a promover la aplicación de dicho Marco en esta área, en razón de su enfoque de protección de las cadenas logísticas, o sea su aplicación a las cargas, y del efecto que pudiesen tener en la competitividad portuaria.

Además en tanto no se consideren agotados, las siguientes áreas del plan vigente, 4) excelencia en la gestión, 7) facilitación portuaria y la cadena logística, 9) tecnología y 12) costos y tarifas, que podrán incluirse en el área prioritaria 1.

Dentro del gran número de elementos comprendidos en esta área se considera que la contribución de la CIP al fortalecimiento de la competitividad de los puertos hemisféricos puede dirigirse primordialmente al mantenimiento de estándares satisfactorios de rendimiento en la actividad de manipulación de cargas, la eliminación de los sobre costos que pudiesen existir y la

aplicación de precios razonables para la provisión de los servicios, la promoción del intercambio fluido de datos empleando la moderna tecnología digital, y, finalmente, la mejora de la integridad de las cadenas logísticas que pasan por el puerto, para efectos de evaluación comparativa en iguales condiciones de factores de evaluación. En consecuencia, los primeros dos objetivos específicos están orientados a contribuir a la mejora de la manipulación física de las cargas, los dos siguientes se refieren a la repercusión de los precios sobre los usuarios mientras que los siguientes promueven la difusión de estándares más elevados en el conjunto de actores de la comunidad portuaria, incluyendo la formación y capacitación de los recursos humanos.

Objetivos específicos:

(i) Promover la aplicación de los conceptos de productividad, excelencia, calidad y marcas de garantía para contribuir a la competitividad de las empresas de la comunidad portuaria.

(ii) Promover la estandarización de las estadísticas buscando su fácil elaboración, análisis y aplicación para observar tendencias, realizar pronósticos y elaborar indicadores uniformes de rendimiento de las operaciones de manipulación de cargas (“benchmarking” o patrones de rendimiento) que permitan hacer el seguimiento del grado de utilización de las instalaciones y la calidad de servicio proporcionados a los usuarios y promover la emulación por alcanzar niveles de productividad más elevados.

(iii) Difundir y consolidar los principios, conceptos y metodologías para la determinación de costos y tarifas en las empresas de la comunidad portuaria para que estas lleven a cabo una racionalización de sus precios y aprecien el impacto de estos en las cadenas logísticas que pasan por el puerto.

(iv) Elaborar indicadores uniformes de precios aplicados a las mercancías, cargas y contenedores a su paso por el puerto para hacer el seguimiento de su evolución temporal y su impacto en la cadena logística.

(v) Difundir el empleo de sistemas informatizados de información para la comunidad portuaria que permitan el procesamiento electrónico de toda información relativa a las mercancías.

(vi) Difundir el Marco Normativo OMA para mejorar la protección de las cadenas logísticas y evaluar su impacto en la competitividad portuaria con indicadores tangibles.

(vii) Fortalecer la formación y capacitación de los recursos humanos de las empresas portuarias proveedoras de servicios a las cargas en colaboración con los organismos de países desarrollados.

Área prioritaria 2: Servicios a los buques

Orientación principal: Comprende los servicios proporcionados por la empresas y organizaciones de la comunidad portuaria a los buques, durante su tránsito por los canales de acceso y su permanencia en aguas del puerto, para que dichos servicios se realicen en forma eficiente, fiable, segura y a un precio razonable. Con esta orientación quedan incluidos temas de interés como el servicio de practicaje, y por ejemplo las condiciones para su obligatoriedad y la normativa que lo ampara; el servicio de remolque, así como su normativa y la posibilidad de extender su empleo para atender casos de salvamento; el amarre y desamarre de buques; las ayudas a la navegación; y el mantenimiento de las dimensiones y los calados en los canales de acceso y áreas de flotación del puerto. Esto último es de mucha actualidad en tanto es necesario asegurar la veracidad, en todo momento, de dichas dimensiones y calados en razón del arribo de buques cada vez más grandes. Se incluyen también en esta área la simplificación de los procesos formales de recepción y despacho de buques por las autoridades competentes en conformidad con el Convenio OMI de 1965 para Facilitación del Tráfico Marítimo y el pionero de 1963 adoptado durante la II Conferencia Portuaria Interamericana de Mar del Plata; y la coordinación con otras autoridades para contribuir a sus fines, por ejemplo los controles de la autoridad marítima en aplicación del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto de 1992, y aquellos de la autoridad de sanidad para aplicar el Reglamento Sanitario Internacional de 1969 destinado a prevenir el brote y propagación de enfermedades epidémicas portadas por personas, animales, plantas y cosas. En términos más generales correspondería a esta área hacer el seguimiento de las nuevas tecnologías, como por ejemplo los sistemas de gestión para tráfico de buques (VTS), las medidas de seguridad exigibles a buques metaneros de grandes dimensiones, el suministro de energía a los buques desde el puerto (“cold-ironing”), así también como los aspectos de mejoramiento de la navegación por las vías navegables interiores (punto 10 del plan vigente en tanto se le juzgue no agotado) y la navegación de corta distancia y su posible aplicación para abaratar los fletes aplicables al comercio marítimo de los pequeños estados insulares del Caribe.

La contribución de la CIP en esta área pudiera estar orientada a la aplicación generalizada de procedimientos simplificados de recepción y el despacho de buques, a asegurar la provisión a tiempo de canales de acceso y áreas de flotación adecuadas al tráfico marítimo, al fomento de la navegación interior y el cabotaje como alternativas eficientes frente a otros medios de transporte en Sudamérica y del transporte marítimo de corta distancia en el Caribe, a analizar el efecto de la concentración empresarial en las empresas prestatarias de servicios marítimos, a tomar conocimiento y determinar

los probables requerimientos que ejercerán las nuevas tecnologías en el transporte marítimo en los puertos del hemisferio. En consecuencia, para el periodo 2008-2011 se proponen los siguientes objetivos específicos.

Objetivos específicos:

- (i) Promover la simplificación de los procedimientos de recepción y despacho de buques mediante la difusión del Convenio de Facilitación OMI de 1965 y el análisis de la factibilidad de la creación de un documento único de escala.
- (ii) Promover la navegación interior en los países ubicados en las cuencas del Plata y el Amazonas como alternativa viable a otros medios de transporte en base a las potencialidades de cada una de las cuencas.
- (iii) Promover el transporte marítimo de corta distancia para reducir los fletes aplicables al comercio internacional de los pequeños estados insulares del Caribe.
- (iv) Difundir las nuevas tecnologías y su aplicabilidad hemisférica en las vías marítimas y fluviales.
- (v) Analizar los efectos de la concentración empresarial en los proveedores de servicios marítimos de la comunidad portuaria para elaborar posibles soluciones.
- (vi) Promover la estandarización de las estadísticas buscando su fácil elaboración, análisis y aplicación para observar tendencias, realizar pronósticos e indicadores por tramos de costa (“port range”) que permitan hacer el seguimiento de la evolución de las dimensiones promedio y máximas y la frecuencia de las escalas en los tráficos de línea.
- (vii) Elaborar indicadores uniformes de precios aplicados a los buques por los servicios marítimos para obtener medidas sobre su evolución temporal y su impacto en los fletes.
- (viii) Fortalecer la formación y capacitación de los recursos humanos de las entidades portuarias proveedoras de servicios marítimos en colaboración con los organismos de países desarrollados.

Área prioritaria 3: Legislación para la administración portuaria, la regulación económica y la aplicación de Convenios laborales.

Orientación principal: Abarca el sustrato legislativo nacional e internacional que norma el quehacer portuario. Hay que señalar que, el cambio substancial producido durante los últimos 15 años en varios Estados miembros y que ha significado una evolución del modelo de administración portuaria

basado en el puerto operador hacia otro de puerto terrateniente, ha tenido como marco de referencia, en algunos casos, la promulgación de leyes y reglamentos específicos para los puertos, mientras que en otros se ha limitado a la instrumentación adecuada de leyes genéricas existentes. Por ejemplo, se ha empleado formas de gestión indirecta, como cesión y concesión, que configuran una organización portuaria hemisférica diferente de la del pasado y que vale la pena considerar en su conjunto dada la tradición legal común de grupos de países y de la posibilidad de la evolución de aquella al compás de las necesidades de desarrollo de los Estados miembros y el comercio internacional. De hecho, en el plan vigente figuran las áreas 1) Reformas y modernización de los sistemas portuarios y 2) Control y participación del Estado que apuntan en el mismo sentido.

Por su lado los órganos encargados de la regulación económica en el ámbito de los puertos han emitido, y continúan haciéndolo, una serie de dictámenes y documentos complementarios que constituyen una rica e interesante casuística cuya utilidad rebasa los límites de cada país. Esto último se explica por la actividad internacional de los operadores portuarios a la que debiera corresponder un conocimiento similar y a tiempo en los Estados miembros con relación a los aspectos técnicos y económicos que informan las decisiones tomadas en el hemisferio. Además podría establecerse cooperación con entidades análogas (Comisión Marítima Federal, Directorado de la Competencia, entre otros) para ampliar el ámbito geográfico de dichos dictámenes.

Los aspectos de seguridad e higiene en el trabajo portuario son componentes esenciales de una buena gestión de los recursos humanos y complementan otros, como las políticas de remuneraciones y de formación, que son de carácter estrictamente nacional y aun local. En este sentido vale la pena señalar la utilidad del reciente “Repertorio de recomendaciones prácticas” elaborado por la OIT que permitirá a los países la aplicación uniforme de medidas de seguridad y salud en los puertos así como considerar la conveniencia de ratificar el Convenio 152¹ sobre seguridad e higiene en los trabajos portuarios. Un aspecto de sumo interés con relación a los recursos humanos en los puertos del hemisferio es el relativo al incremento de la participación laboral de la mujer en el ámbito portuario, que tradicionalmente le estuvo vedado.

En consecuencia se proponen los siguientes objetivos específicos para esta área:

Objetivos específicos:

¹ Convenio N° 152 de la OIT, actualmente ratificado por 26 países, siendo cinco (5) de éste hemisferio.

- (i) Elaborar un compendio de legislación portuaria hemisférica relativa a la administración portuaria, es decir aquella que crea las entidades gestoras de los puertos y norma sus relaciones con las entidades de tutela y de regulación y otras autoridades con responsabilidad en el ámbito portuario.
- (ii) Elaborar un compendio de la legislación de creación de los órganos de regulación económica así como de las decisiones y dictámenes emitidos por estos.
- (iii) Elaborar un compendio de la legislación laboral aplicable a los trabajadores portuarios vigente en los Estados miembros.
- (iv) Promover el Convenio 152 de la OIT así como del Repertorio de recomendaciones prácticas.
- (v) Promover la participación de la mujer en el mercado de trabajo de las comunidades portuarias.

Área prioritaria 4: Protección de las instalaciones y los puertos

Orientación principal: Se enmarca en los aspectos de protección del transporte marítimo y el comercio mundial según lo prescrito por la enmienda al Convenio SOLAS y el Código PBIP. Mientras que este último está ya vigente en la mayoría de los puertos de los Estados miembros y entra ahora en la fase de evaluación para asegurar la permanencia de los niveles de protección, en el seno de la CIP se ha elaborado un “Marco estratégico para cooperación interamericana en materia de protección portuaria” con la finalidad de potenciar esta. En síntesis la orientación principal de esta área es la de asegurar el cumplimiento estricto y continuado de estándares de protección de los puertos e instalaciones buscándose su aplicación a un costo razonable. En este sentido los Estados miembros pudieran considerar de interés para la toma de decisiones contar con información relativa a la determinación de las inversiones para protección hechas por las entidades portuarias, los beneficios que se perciben de la certificación y los métodos para obtener una financiación adecuada incluyendo la recuperación mediante tarifas aplicadas a los usuarios. Se incluye también en esta área la difusión de medidas más estrictas de protección preconizadas por algunos países así como el análisis costo beneficio inherente a su implementación.

Objetivos específicos:

- (i) Seguir las auditorias de Código PBIP.
- (ii) Implementar el Marco estratégico para cooperación interamericana en materia de protección portuaria.

(iii) Elaborar un estimado de los montos de las inversiones en infraestructura, equipos e informatización y personal efectuados para lograr la certificación exigida por el Código PBIP.

(iv) Elaborar un banco de datos sobre protección portuaria con información relativa a niveles de riesgo (días por año en cada nivel), costos de mantenimiento del sistema de protección (costos de equipos, materiales y personal por organización) y métodos de recuperación de costos (monto, concepto, entidad).

(v) Difundir las medidas más avanzadas y estrictas disponibles para la protección de las instalaciones y puertos así como el análisis costo beneficio inherente a su implementación.

Área prioritaria 5: Inversiones portuarias y asociadas

Orientación principal: La planificación y puesta en servicio de infraestructuras para que los puertos se adapten a la evolución tecnológica en el transporte marítimo y se beneficien del proceso de globalización de la producción y la distribución de mercancías. La inversión en tales infraestructuras portuarias, así como en los equipos, “infoestructuras” y procesos que le son complementarios, es necesaria para que el puerto cumpla con eficiencia y economía con su rol de nodo en las redes de transporte. Sin embargo, para alcanzar efectivamente el potencial de dicha inversión portuaria será necesario que se realicen también inversiones en las redes de transporte (carreteras, ferrocarriles, ductos y otras formas de transporte terrestre y vías de navegación marítimas y fluviales), a tiempo y la magnitud debida, que hagan posible el flujo de los vehículos y las mercancías. De no ser así los beneficios esperados en las inversiones efectuadas por los armadores y las correspondientes portuarias con el fin de alcanzar un significativo abaratamiento de los fletes, se diluirán en demoras y congestión de vehículos en las redes de transporte terrestre en las que se practicarán precios anormalmente elevados que afectarán significativamente tanto a los exportadores como a los importadores.

De otro lado el proceso de globalización de la producción y el consumo favorece el establecimiento de actividades de producción y distribución en zonas portuarias, como lo atestiguan las zonas industriales (por ejemplo, con refinerías de petróleo y acerías), y logísticas (para llevar a cabo tareas de valor añadido) que acrecientan la rentabilidad de las inversiones puramente portuarias. Estas inversiones industriales y logísticas asociadas a las portuarias contribuyen al incremento de la inversión extranjera directa al país, con su corolario de generación de empleos y mejora de la capacidad empresarial.

Para alcanzar los beneficios derivados de todas estas inversiones es necesaria una cuidadosa planificación estratégica portuaria articulada con los planes de desarrollo económico y social de las regiones que sirve y que pueden traspasar las fronteras. En este sentido el seguimiento de los planes nacionales de desarrollo de las vías de transporte, fomento del transporte intermodal y de iniciativas como IIRSA y PPP son requisitos obligados para la elaboración de escenarios destinados a servir de base para la promoción y racionalización de las inversiones portuarias y asociadas de ámbito nacional y regional con la finalidad de alcanzar economías de escala. Dos de las áreas del plan vigente vienen a ser relevantes para esta área, la 5) planificación estratégica y la 10) desarrollo de puertos fluviales y lacustres, mientras que la reciente Declaración de Guayaquil² en la que se hace un llamado para el desarrollo de las infraestructuras para las redes de transporte interior muestra claramente la urgencia de actuar en esta área.

La contribución de la CIP en esta área se orienta a la generación de escenarios de inversión portuaria y asociada y las modalidades contractuales que permita a los inversionistas de los sectores públicos y privados apreciar los beneficios en tanto estos se apoyan en una evaluación actualizada de las tendencias observables en el comercio internacional y el transporte marítimo y puertos que lo sirven.

Objetivos específicos:

- (i) Elaborar escenarios geográficos de inversión en infraestructuras para los puertos ubicados en las fachadas marítimas y fluviales de los corredores previstos en IIRSA.
- (ii) Elaborar escenarios de inversión en infraestructuras portuarias compatibles con las inversiones sectoriales contempladas en el PPP.
- (iii) Elaborar escenarios de inversión marítimo-portuaria para mejorar la conectividad de los pequeños estados insulares del Caribe.
- (iv) Elaborar indicadores que perfilen los escenarios elaborados (por ejemplo, derivados de las estadísticas de tráfico de cargas, de indicadores de capacidad portuaria) y que puedan servir para actualizarlos.
- (v) Difundir los mecanismos existentes de participación pública, privada en las inversiones y su adecuación a los escenarios.

² Entre la CIP y la AAPA, junio 2006.

(vi) Fortalecer la formación y capacitación de los recursos humanos de las empresas portuarias proveedoras de infraestructuras e instalaciones en colaboración con los organismos de países desarrollados.

Área prioritaria 6: Medio ambiente portuario y desarrollo sostenible

Orientación principal: Lograr la compatibilidad de las preocupaciones relativas a la protección del medio ambiente con las actividades cotidianas de los puertos y la ejecución de sus planes de expansión. Las actividades cotidianas de los puertos tienen un impacto ambiental sobre los suelos, las aguas y la atmósfera como resultado de la prestación de servicios a los buques y las cargas tanto durante el curso normal de la actividad (por ejemplo la contaminación de terrenos por efecto de productos químicos depositados en él) como por accidentes (por ejemplo en caso de derrames de hidrocarburos). En las ampliaciones de los puertos es frecuente la dificultad para encontrar lugares en donde se pueda depositar el material dragado, sobre todo si este tiene trazas de materiales contaminantes. En esta área se incluye, entonces, las actividades conducentes a la ratificación y aplicación de los Convenios OMI, como MARPOL y el de Londres de 1972 sobre vertidos, que tienen como fin último preservar la integridad del medio marino y, de forma más general, la consideración de los principios establecidos en las Convenciones sobre el Mar, de 1982, y la Diversidad Biológica, de 1992, en lo relativo al uso y protección de las zonas costeras.

Existe también una actividad que puede ser ventajosamente incluida en esta área como es la relativa al desarrollo de la interfaz puerto-ciudad tanto en su vertiente propiamente portuaria, como cuando se promueve el tráfico de cruceros de turismo, como cuando se utiliza para fines extra-portuarios (caso del desarrollo de actividades comerciales, residenciales o de ocio). Al respecto deberá buscarse el equilibrio, de un lado, entre el volumen turístico y la capacidad de la atracción turística para atender dicho volumen sin desmejorarse y, del otro, las exigencias de protección de los recintos portuarios con el fluido acceso requerido por las actividades comerciales, turísticas y lúdicas.

El enfoque holístico apropiado para tratar los asuntos medio ambientales esta ya presente en algunos puertos. Los puertos de países con litoral en el Golfo de Honduras colaboran en la implementación de un plan de acción estratégico para revertir la degradación de los ecosistemas marinos y costeros del Golfo mediante la prevención de la contaminación asociada al transporte marítimo y la reducción de las fuentes de contaminación terrestres que drenan en él. Los mayores puertos de la costa oeste de Norteamérica tienen programas para reducir los niveles de óxidos de

azufre y nitrógeno y de las partículas en suspensión contenidos en las emisiones a la atmósfera procedentes de los buques y mejorar así la calidad de vida de las poblaciones costeras. Actualmente esta bajo consideración en el seno de la OMI, anexo VI de MARPOL, la determinación de estándares más estrictos para los combustibles a ser utilizados por los buques durante su estancia en los puertos.

En resumen, la descripción anterior muestra que esta área proyecta hacia el futuro tres (3) áreas del plan vigente, que son la 6) protección ambiental, 8) los puertos y la industria del turismo y 11) la relación ciudad-puerto.

En los años venideros se espera que las preocupaciones ambientales con su corolario de adopción de medidas tales como mitigación ambiental, consenso para restaurar edificaciones frecuentemente ubicadas en los entornos portuarios y con características arquitectónicas que son testimonio de un valiosa tradición, y atención a las demandas ciudadanas para mejorar las zonas habitables y de ocio vecinas a los puertos, hará que los gestores portuarios hemisféricos dediquen una mayor atención a aquellas actividades y negocios que efectivamente contribuyan a la preservación de aquellos tramos de la zona marítimo costera de los Estados miembros donde se ubican los puertos.

Objetivos específicos:

- (i) Elaborar un Código de Conducta Ambiental.
- (ii) Promover la implementación de la gestión ambiental portuaria.
- (iii) Fortalecer la actividad sostenible de cruceros de turismo en los pequeños países insulares y otros en la Cuenca del Caribe.
- (iv) Promover la ratificación de los Convenios OMI relativos a la protección del medio ambiente marino y la activa participación en su actualización.
- (v) Difundir casos de mitigación ambiental en las actividades de operación y desarrollo de los puertos.
- (vi) Elaborar un catálogo de realizaciones para mejora de la interfaz puerto ciudad, con indicación de su naturaleza, inversiones, rehabilitación de monumentos históricos y esquemas institucionales adoptados para dichas realizaciones.
- (vii) Reconocer los esfuerzos del puerto hemisférico que más se haya distinguido en la gestión medio ambiental.

5. Ejecución del Plan de Acción

Será responsabilidad de la CIP, a través de su Comité Ejecutivo, debiendo este último crear los Subcomités que juzgue necesario para llevarla a cabo. El Comité Ejecutivo podrá, además, auscultar la posibilidad de que alguna actividad pueda ser desarrollada con la participación de un CTC actuando en coordinación con algún Subcomité y con apoyo de la Secretaría. En esta ejecución, participarán igualmente los Estados miembros, contándose también con la colaboración de las organizaciones internacionales y países observadores.

El Comité Ejecutivo elaborará cada dos años un *Programa de Trabajo Bienal*, primero el 2008 – 2009 y luego el 2010 – 2011. En cada uno figurarán las actividades necesarias para alcanzar los objetivos de cada área prioritaria, con indicación de sus alcances, el ámbito geográfico y los países involucrados, su contenido indicando los puntos transversales que pudieran ser útiles considerar (por ejemplo fomento de las tecnologías de la información, formación, promoción del rol de la mujer, países insulares caribeños), el cronograma de trabajo y los recursos a asignarse con sus respectivos calendarios y las metas cuantificables que se busca obtener.³

La ejecución del *Programa de Trabajo Bienal* estará enteramente a cargo de los subcomités establecidos para el efecto. En esta fase se espera que las entidades participantes en el Plan contribuyan con los insumos anunciados en los montos y plazos especificados.

El Comité Ejecutivo se encargará de las medidas de seguimiento y evaluación para medir grado de avance de las actividades utilizando para el efecto el *Programa de Trabajo Bienal* y los informes anuales de los Subcomités.

El desarrollo del *Programa de Trabajo Bienal* supone el empleo de distintas modalidades, que a continuación se detallan, que deben ser fácilmente cuantificables, y que además han de servir para su evaluación:

(i) Organización de reuniones de diversa índole:

(a) Conferencias de carácter hemisférico, que consisten en certámenes sobre temas especiales en la que participen funcionarios gubernamentales, expertos nacionales e internacionales sobre el tema e invitados especiales de países observadores, organismos internacionales y de

³ El anexo a este documento incluye una relación de actividades a considerarse para la elaboración detallada de cada *Programa de Trabajo Bienal*.

la empresa privada. Las conferencias formularán un “Acuerdo de Recomendaciones” las que se elevarán a las instancias correspondientes de la CIP.

(b) Seminarios, regionales, subregionales o nacionales, que son reuniones de especialistas nacionales o internacionales, del sector público y la empresa privada, donde se intercambian conocimientos y experiencias sobre un tema específico con el propósito de ampliar los conocimientos de los participantes y promover el acercamiento entre las partes. De los seminarios se emitirán informes que incluyan, de considerarse conveniente, las conclusiones y recomendaciones a las que hubieran arribado los participantes.

(c) Cursos, internacionales o nacionales, destinados a capacitar a funcionarios del sector público y de la empresa privada, de carácter general o específico; dictados por expertos internacionales. De los cursos se elaboraran informes que podrán incluir la evaluación de los participantes.

(d) Talleres, sobre temas muy puntuales, en los que un pequeño grupo de expertos, se reúne con el encargo específico de elaborar algún documento, manual o informe, destinado a servir de base a un proyecto de mayor jerarquía jurídica.

(ii) Elaboración de Informes:

(a) Informes eventuales o documentos emitidos en ocasiones por un grupo de trabajo, integrado por varias delegaciones, o por una delegación en particular; encargadas de un tema dentro de un subcomité (como por ejemplo, recomendaciones sobre un tema específico, recopilación de documentos y su presentación en orden predeterminado) en formato impreso o electrónico.

(b) Informes periódicos o documentos emitidos sobre un tema especial por un grupo de trabajo o una delegación en forma periódica, (por ejemplo estadísticas, indicadores de gestión, etc.) en formato impreso o en formato electrónico.

(c) Boletines o publicaciones de carácter regular con información diversa sobre un tema o varios temas destinado a mantener informado a diferentes funcionarios del sector portuario y conexo, de los distintos países, en formato impreso o electrónico.

(d) Página WEB o sea, página electrónica de información general o específica, colgada de INTERNET, bajo administración de una institución o personas responsables de su mantenimiento.

(iii) Otras modalidades:

(a) Pasantías o prácticas mediante el cual, uno o varios funcionarios de uno o varios países, asisten durante un periodo determinado, a recibir entrenamiento en las instalaciones de otro país. De las pasantías se emitirán informes tanto por parte de los países receptores como de los beneficiados.

(b) Asistencia técnica directa que consista en el envío de uno o varios expertos de un país o varios países a otro con la finalidad de proporcionar conocimientos y experiencias que sean de gran utilidad para el país receptor; esta modalidad podrá o no incluir el dictado de cursos. El país receptor emitirá un informe de la asistencia recibida.

(c) Premios interamericanos, son reconocimientos oficiales, públicos y en ceremonias especiales, a individuos o instituciones que destaquen en temas específicos o que hayan cumplido o vengan cumpliendo de manera sobresaliente en labores determinadas.

6. Financiamiento del Plan de Acción

Los recursos necesarios para ejecutar el Plan de Acción 2008-2011, a través del Programa de Trabajo Bienal, provendrán de asignaciones hechas por los Estados miembros, los programas portuarios de la CIP, los asignados por la cooperación proveniente de organismos internacionales y regionales u otras fuentes. El monto de los recursos dependerá en gran parte de la modalidad de ejecución elegida. Si bien el monto de los recursos necesarios para la organización de reuniones de diversa índole es mejor conocido por tenerse ya experiencia en esta modalidad de trabajo durante la ejecución del plan vigente, la determinación de dicho monto para el funcionamiento de grupos de trabajo dedicados a la elaboración y difusión de informes ocasionales o periódicos es más difícil de estimar. En términos generales se puede considerar que representará un aumento significativo de recursos para la ejecución del Programa de Trabajo Bienal, sobre todo por la dedicación a tiempo parcial del personal que estaría involucrado en dichos grupos de trabajo. A pesar de que gran parte del trabajo de estos grupos puede llevarse a cabo utilizando el correo electrónico no se descarta la

realización ocasional de reuniones técnicas que incrementará los recursos a ser asignados. Además, el funcionamiento de estos grupos podría requerir el apoyo de la Secretaría por periodos algo más dilatados que los usuales relacionados con la organización de reuniones de índole diversa debido a la necesidad de asegurar que los informes técnicos que se presenten sean completados y distribuidos con la debida antelación. Se hace hincapié la necesidad de potenciar la página web para dar cabida a la nueva actividad de producción de informes.

La determinación precisa de monto de los recursos y las fuentes a ser empleadas se podrá calcular cuando el Comité Ejecutivo apruebe el Plan de Trabajo Bienal en la reunión correspondiente.

7. Conclusión

El presente Plan de Acción 2008-2011 se ha concebido para complementar la actividad de los Estados miembros en la ejecución de aquellas políticas nacionales de desarrollo económico y social consensuadas en foros hemisféricos e internacionales y aplicables al ámbito portuario. También toma en consideración las grandes tendencias que animan el comercio y el transporte marítimo internacional.

El Plan incluye objetivos que son comunes a los puertos hemisféricos y que pueden alcanzarse llevando a cabo diversas modalidades, con la flexibilidad suficiente para adaptarse a los cambios en el entorno y la disponibilidad de recursos.

De esta manera se espera que la CIP pueda continuar efectuando en los años venideros una contribución significativa para la mejora de la competitividad y protección en la operación y desarrollo de los puertos hemisféricos y, en definitiva, para el bienestar de las poblaciones de los Estados miembros.

ANEXO

ACTIVIDADES A CONSIDERARSE PARA LA ELABORACION DE LOS PROGRAMAS DE TRABAJO BIENAL

Área Prioritaria 1 Servicio a las Cargas

- a. Conferencia Hemisférica para promover el Marco Normativo OMA, presentar las medidas propugnadas por el servicio de Aduanas y Protección de Fronteras de los Estados Unidos y buscar un marco referencial único.
- b. Seminarios, sobre Productividad, Excelencia y Calidad Portuaria y otros sobre Costos y Tarifas.
- c. Talleres, el primero para determinar los términos de referencia, especificaciones y establecer los grupos de trabajo encargados de la elaboración de estadísticas e indicadores de rendimientos portuarios (buques y carga) y el segundo para repetir el mismo proceso con relación a los precios en los servicios portuarios.
- d. Grupos de Trabajo para elaborar informes periódicos sobre estadísticas e indicadores de rendimiento y de precios de los servicios portuarios a la carga.
- e. Realización de Cursos con Puertos del Estado de España, participación en conferencias de AAPA y continuación del Programa PPM Latino.

Área Prioritaria 2 Servicio a los Buques

- a. Conferencias, una para promover la simplificación de los procedimientos y despacho de buques y otra para analizar el efecto de la concentración empresarial en los proveedores de servicios marítimos.
- b. Talleres, para promover, estandarizar y elaborar términos de referencia para simplificación de los procedimientos de recepción, estadía y despacho de buques por medios informatizados; para potenciar el empleo de la navegación interior (uno para los países de la cuenca del Plata y el otro para los de la cuenca del Amazonas); y, finalmente para fomentar el transporte marítimo de corta distancia en los pequeños países insulares del Caribe.
- c. Seminarios sobre aplicabilidad de nuevas tecnologías portuarias para servicios marítimos en los puertos del Hemisferio.
- d. Grupos de Trabajo, uno para elaboración y publicación periódica de estadísticas e indicadores de rendimiento de la estancia de buques en puertos y otro para la elaboración de indicadores uniformes de precios en los servicios marítimos.

Área Prioritaria 3 Legislación Portuaria

a. Conferencias Hemisféricas, una sobre Legislación Aplicable en los Puertos para dar inicio a los trabajos de compilación de la legislación correspondiente a la administración y regulación; y la otra sobre Trabajo Portuario, para presentar la información de base que permita iniciar los trabajos de compilación de la legislación laboral, difundir el Convenio de la OIT y presentar los asuntos de género en el ámbito portuario.

b. Grupos de Trabajo, que se encargarán de la compilación y propuesta de difusión de la legislación aplicable a los puertos y para llevar a cabo una encuesta detallada e informe con propuestas específicas para incrementar la participación laboral de la mujer en el ámbito portuario utilizando una comunidad portuaria seleccionada como caso piloto.

Área Prioritaria 4 Protección de las Instalaciones y los Puertos

a. Conferencias hemisféricas para evaluación periódica del progreso de las auditorias del código PBIP, implementación del marco estratégico de cooperación interamericana y difusión de medidas más avanzadas y estrictas de protección portuaria con estimaciones de costo beneficio.

b. Grupo de Trabajo para elaborar un banco de datos de protección portuaria y recomendar sobre su utilización y accesibilidad.

Área Prioritaria 5 Inversiones Portuarias y Asociadas

a. Conferencias, sobre escenarios de inversión portuaria y Asociada (Sudamérica, América Central y el Caribe); y sobre mecanismos de financiación público-privada de infraestructuras portuarias y asociadas.

b. Grupo de trabajo para elaboración y publicación periódica de indicadores que permitan perfilar y actualizar los escenarios de inversión seleccionados en un ámbito geográfico.

Área Prioritaria 6 Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible

a. Conferencia hemisférica sobre desarrollo y operación portuaria sostenible en donde se sienten las bases para la elaboración de un código de conducta medio ambiental, se otorgue el Premio Ambiental CIP-OEA y se promueva los Convenios OMI relativos a la protección del medio marino.

- b. Seminarios sobre mitigación ambiental y gestión ambiental en puertos.
- c. Grupos de trabajo, uno encargado de elaborar un código de conducta medio ambiental y, el otro, para preparar un catálogo de realizaciones para mejora de la interfaz puerto-ciudad y recomendar sobre su difusión.