



ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS
Comisión Interamericana de Puertos

QUINTA REUNIÓN DE LA COMISIÓN
INTERAMERICANA DE PUERTOS
11 al 14 de septiembre de 2007
Salvador, Brasil

OEA/Ser.W/XIII.4.5
CIDI/CIP/doc.16/07
13 septiembre 2007
Original: español

INFORME FINAL

**I CONFERENCIA HEMISFÉRICA SOBRE PROTECCIÓN AMBIENTAL PORTUARIA
DE LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS**

(10 al 13 de abril de 2007, Ciudad de Panamá, Panamá)

INDICE

	Página
I. ANTECEDENTES.....	3
II. SEDE Y FECHA.....	4
III. TEMARIO.....	4
IV. AUTORIDADES DE LA CONFERENCIA.....	5
V. PARTICIPANTES.....	5
VI. DOCUMENTOS.....	5
VII. DESARROLLO DE LA CONFERENCIA.....	5
A. Sesión Preliminar de Jefes de Delegación.....	5
B. Sesión Inaugural.....	6
C. Primera Sesión Plenaria.....	7
D. Segunda Sesión Plenaria.....	12
E. Tercera Sesión Plenaria.....	14
F. Cuarta Sesión Plenaria.....	18
G. Quinta Sesión Plenaria.....	20
H. Sexta Sesión Plenaria.....	22
I. Sesión de Clausura.....	22
VIII. ANEXOS	
A. Lista de Participantes.....	23
B. Lista de Documentos.....	40
C. Conclusiones y Recomendaciones presentadas por la Autoridad Marítima de Panamá.....	45

INFORME FINAL DE LA I CONFERENCIA HEMISFÉRICA SOBRE PROTECCIÓN AMBIENTAL PORTUARIA DE LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS

(10 al 13 de abril de 2007, Ciudad de Panamá, Panamá)

I. ANTECEDENTES

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 (OAS), 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 Países 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.

Ante el gentil ofrecimiento de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), la CIP, en su IV Reunión (Maracaibo, 2005), adoptó la resolución CIDI/CIP/RES. 69 (IV-05) para celebrar la I Conferencia Hemisférica sobre Protección Ambiental Portuaria, en Ciudad de Panamá, República de Panamá. Posteriormente el Comité Ejecutivo de la CIP (Houston, 2005) adoptó la resolución CECIP/RES. 22 (VII-05) en la que se fijó como fecha de la Conferencia los días 10 al 13 de abril del 2007, lo que fue ratificado en las dos reuniones posteriores del Comité Ejecutivo (Guayaquil, 2006 y Puerto la Cruz, 2006) mediante las respectivas resoluciones CECIP/RES. 13 (VIII-06) y CECIP/RES. 15 (I-E/06).

En consecuencia se establecieron las coordinaciones entre la Secretaría de la CIP y la AMP que se plasmaron en el lanzamiento y anuncio oficial de la conferencia ante la comunidad portuaria y la opinión pública el 18 de enero de 2007 en Ciudad de Panamá y en donde se fijaron como objetivos específicos de la conferencia los siguientes:

- Promover el intercambio de información sobre los aspectos relacionados a la protección ambiental portuaria en el hemisferio americano.
- Concienciar al sector portuario sobre la importancia de la protección ambiental como un valor agregado a su actividad.
- Fortalecer el desarrollo sustentable del sector portuario.
- Incentivar la gestión ambiental portuaria como una herramienta de promoción del sector.
- Presentar experiencias y actividades que desarrollan los diferentes actores del sector portuario hemisférico relacionados con la gestión ambiental.
- Facilitar la cooperación entre países, empresas e instituciones con la finalidad de fortalecer la protección ambiental portuaria.
- Minimizar el uso de la variable ambiental como un medio de competencia desleal mediante la divulgación de sistemas de gestión ambiental, universalmente aceptados.
- Promover la capacitación del recurso humano del sector portuario en aspectos relacionados con la gestión ambiental.
- Concienciar sobre la integración de la variable ambiental en los planes de desarrollo portuarios.

II. SEDE Y FECHA

Se llevó a cabo en el Hotel Continental Riande, Ciudad de Panamá, República de Panamá, del 10 al 13 de abril de 2007.

III. TEMARIO

El temario aprobado fue el siguiente (documento COPAP/doc.3/07):

1. Aprobación de acuerdos alcanzados en la sesión preliminar de jefes de delegación.
2. Situación de la protección ambiental portuaria en los Países miembros de la OEA: Breve reseña sobre la política ambiental. Desarrollo institucional y perspectivas a mediano plazo:
 - i. Experiencias en países de Centroamérica y el Caribe.
 - ii. Experiencias en países de Norte y Sudamérica.
3. Normativa y estándares internacionales sobre protección ambiental con incidencia en la industria portuaria: Convenio MARPOL de la OMI, código de conducta ambiental europeo y otros convenios internacionales.
4. La industria portuaria y el impacto ambiental:
 - i. Impactos ambientales ocasionados por el sector portuario y su incidencia en las zonas costeras.
 - ii. Contaminación del aire en el entorno portuario.
 - iii. Contaminación visual y auditiva producida por las zonas portuarias.
 - iv. Contaminación accidental y operacional con hidrocarburos y materiales peligrosos en los puertos: planes de contingencias.
5. Políticas y gestión sobre el impacto ambiental portuario:
 - i. Políticas y estrategias ambientales portuarias.
 - ii. La administración portuaria y el manejo integral de las zonas costeras.
 - iii. Los sistemas de gestión y la certificación de calidad en los puertos.
 - iv. Las instalaciones portuarias para la recepción de desechos y aguas de lastre.
 - v. Las consideraciones ambientales del desarrollo de la infraestructura portuaria.
 - vi. Proyectos de códigos regionales de conducta ambiental portuarios.
 - vii. La capacitación, la cooperación técnica y el financiamiento de proyectos ambientales portuarios.
6. Consideración del documento “Conclusiones y Recomendaciones presentadas por la Autoridad Marítima de Panamá.”

IV. AUTORIDADES DE LA CONFERENCIA

<u>Presidente:</u>	Rubén Arosemena (Panamá)
<u>Primer Vicepresidente:</u>	Francisco Pastrana (México)
<u>Segundo Vicepresidente:</u>	Carlos Borja (El Salvador)
<u>Coordinador:</u>	Zoila Yanisselli (Panamá)
<u>Secretario:</u>	Carlos M. Gallegos (OEA)

V. PARTICIPANTES

En la conferencia participaron delegaciones de los siguientes Países miembros de la OEA: Argentina, Belice, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Suriname, Trinidad y Tobago, Uruguay y la República Bolivariana de Venezuela. Adicionalmente, asistieron delegaciones de España y Francia como Países Observadores Permanentes ante la OEA. Asimismo, asistieron representantes de los siguientes organismos internacionales: Asociación Internacional de Puertos (IAPH), Cámara Interamericana de Transportes (CIT), Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), Fundación Iberoamericana de Transporte Sostenible (FITS), Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), Organización Marítima Internacional (OMI); e invitados especiales. La lista de participantes se incluye en el anexo A del presente informe (documento COPAP/doc.2/07).

VI. DOCUMENTOS

La lista de documentos de la conferencia se incluye en el Anexo B del presente informe (COPAP/doc.1/07).

VII. DESARROLLO DE LA CONFERENCIA

Durante la conferencia se celebró una sesión preliminar de jefes de delegación, la sesión inaugural, seis sesiones plenarias y la sesión de clausura.

A. Sesión Preliminar de Jefes de Delegación

Se llevó a cabo a las 18:30 horas del martes 10 de abril de 2007 y estuvo presidida por el Licenciado Ángel González Rul, Presidente del Comité Ejecutivo de la CIP y delegado de México. El objetivo de esta reunión fue coordinar diversos aspectos operativos de la conferencia. En primer lugar se eligieron a las autoridades de la misma y que fueron las indicadas en el acápite IV anterior.

Seguidamente se procedió a la consideración de los siguientes puntos:

1. *Temario definitivo de la conferencia:* Se adoptó el proyecto de temario de la conferencia presentado como documento COPAP/doc.3/07, y que se incluye en el acápite III anterior.
2. *Calendario de la conferencia:* Se aprobó el proyecto de calendario de la conferencia presentado como documento COPAP/doc.4/07.
3. *Documentos:* Se acordó que a todos los participantes se les entregará un CD al final de la conferencia con todos los documentos incluidos. No se distribuirá documentos en papel.

B. Sesión Inaugural

Se llevó a cabo de las 19:30 horas del martes 10 de abril de 2007 con la asistencia del Dr. Rubén Arosemena, Segundo Vicepresidente de la República de Panamá y Presidente de la conferencia, el Licenciado Francisco Pastrana, Presidente del Comité Ejecutivo de la CIP y delegado titular de México, y el Dr. Carlos M. Gallegos, Secretario de la Comisión Interamericana de Puertos.

El Doctor Arosemena después de dar la bienvenida a las distintas delegaciones al país expresó que este es poseedor de una considerable diversidad biológica marina y terrestre sobre la que ya se ha alcanzado consenso en los diversos foros de decisión del país para su protección. Pasó revista a los retos que se presenta a los países deseosos de procurar un desarrollo económico acelerado sin amenazar la herencia biológica que será transmitida a las futuras generaciones. Señaló la vocación marítima panameña que se traduce en el liderazgo mundial en el abanderamiento de buques, el rol singular que protagoniza el Canal en el transporte marítimo mundial y que la significativa actividad portuaria e industrias conexas presenta significativos retos en el cumplimiento de las Convenciones acordadas en los foros internacionales como IMO. En este sentido expuso su complacencia de acoger a los numerosos expertos del hemisferio para compulsar sus experiencias y que seguramente las conclusiones que saldrán del evento serán muy valiosas para alcanzar el desarrollo sostenible en la actividad portuaria.

El Licenciado Pastrana recordó que ya es práctica usual en los desarrollos portuarios contar con un estudio de impacto ambiental de importancia similar a los tradicionales de factibilidad técnica y económica. Continuó expresando que tal situación siendo ya un avance notable no debe causar autosatisfacción puesto que los procesos biológicos en los ecosistemas son bastante complejos y de largo plazo sugirió que probablemente se necesitará procesos de evaluación más permanentes que permitan perfeccionar los proyectos de mitigación. En este sentido expresó su satisfacción por las numerosas ponencias a las que se pasará revista en las sesiones de la conferencia. Finalizó agradeciendo la cordial invitación del anfitrión para llevar a cabo esta conferencia.

El señor Gallegos agradeció al anfitrión por la organización de esta primera conferencia sobre un tema de actualidad y de mucha trascendencia para las futuras generaciones. Recordó que después de los procesos de reforma portuaria en los que la mejora de los aspectos institucionales ha llevado a muchos puertos a niveles de productividad más elevados es buena hora para acometer la importante tarea de buscar un equilibrio entre la expansión portuaria y la necesidad de proteger el medio ambiente lo que, evidentemente, redundará en una mejora de las condiciones de vida de las

poblaciones portuarias y costeras. Expresó su satisfacción por el hecho que las ponencias no se limitarían a casos hemisféricos y agradeció a los ponentes de otras latitudes por su valiosa contribución.

C. Primera Sesión Plenaria

Se llevó a cabo desde las 9:00 horas del miércoles 11 de abril de 2007, estuvo presidida por el Dr. Rubén Arosemena, Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá, y Presidente de la conferencia, y se cubrieron los siguientes puntos del temario.

Aprobación de acuerdos alcanzados en la sesión preliminar de jefes de delegación (punto 1 del temario). La sala así lo hizo.

Normativa y estándares internacionales sobre protección ambiental con incidencia en la industria portuaria: Convenio MARPOL de la OMI, código de conducta ambiental europeo y otros convenios internacionales (punto 3 del temario).

Se contó con un panel de dos expositores moderado por el Licenciado Francisco Pastrana, de la Secretaría de Transportes de México.

Klaus Essig del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares (INEA), Venezuela, se refirió a los Convenios Internacionales acordados en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) como el marco nacional, regional e internacional de referencia para la protección ambiental portuaria. Señaló que entre 1974 y 2003 las estadísticas mundiales indican que el 54% de los derrames de hidrocarburos se producen en áreas portuarias y en volúmenes menores de 7 toneladas; de aquí la importancia de los Convenios Internacionales para prevenir la contaminación por los buques (1973) y su Protocolo (1978) (MARPOL 73/78), sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (OPRC 1990) y para control y gestión de agua de lastre y sedimentos de buques (BWM 2004). Destacó la necesidad de adoptar estrategias nacionales, basadas en la capacitación del personal, el ordenamiento legal y el fortalecimiento institucional bajo el liderazgo de la autoridad marítima y portuaria, para el cumplimiento de MARPOL 73/78 ya en vigor. Recordó la falta de un número suficiente de instalaciones adecuadas para la recepción de desechos generados por los buques (por ejemplo para tratamiento de aguas oleosas y servidas y basuras sólidas procedente tanto de la operación del buque como de la carga) y la necesidad de prestar estos servicios sin causar demoras indebidas a la operación de los buques. Luego explicó el marco legal para la protección del medio marino en el Gran Caribe derivado tanto de la pionera Convención de Cartagena para Protección y Desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe y de la OPRC 1990 que ha llevado a la elaboración de planes de contingencia regionales para combatir los derrames accidentales de hidrocarburos. Dio algunas precisiones respecto a las medidas contempladas en BWM 2004, como son reglas para el vertido de agua de lastre y prohibición de hacerlo en áreas protegidas, y su probable entrada en vigor en 2009 cuando 30 países con un 35% del tonelaje mundial se adhieran a él. Finalmente recomendó una mayor participación de los países en el Comité Técnico Consultivo sobre Protección Ambiental Portuaria de la CIP/OEA con la finalidad de elaborar planes regionales para protección del medio marino basados en las experiencias nacionales adquiridas. Ver documento COPAP/doc.17/07.

Leandro García de la Autoridad Portuaria de Valencia, España, explicó el modelo ECOPORT. Señaló que los sistemas de gestión medioambiental (SGMA) en las empresas son, hoy en día, insoslayables y a la par con los otros más tradicionales relativos a la

producción, calidad, logística, recursos humanos, etc. Los definió como un estilo de gestión que permite a las empresas establecer sus objetivos, metas, compromisos y responsabilidades con la sociedad y el entorno, al objeto de llevar a cabo su actividad sin perjuicio del medio ambiente. Añadió además que estos sistemas pueden ser normalizados siguiendo la norma ISO 14001 y, en el caso español, pueden también ajustarse al reglamento 761/01 que enmarca un sistema de gestión y auditorías medio ambientales para las empresas de la Comunidad Europea. Con relación al modelo ECOPORT explicó que se derivaba de un proyecto del mismo nombre ejecutado algunos años atrás con la Comunidad Europea para determinar una metodología aplicable a la industria portuaria. En esta el SGMA es aplicable a las empresas que llevan a cabo sus actividades en el área portuaria (siete empresas del puerto de Valencia participaron inicialmente en el modelo) y que siguen la metodología ECOPORT de cinco puntos: determinación de la política medioambiental, análisis medioambiental inicial, diseño e implementación del sistema, auditoría interna y revisión del sistema. En el primero se expresa el compromiso de la alta dirección con el medio ambiente y sirve de marco para las acciones específicas. En el análisis inicial se determinan los impactos globales de la actividad portuaria (procesos, productos y servicios) sobre el medio ambiente así como el estado de partida de este (prístino, ligeramente contaminado, muy deteriorado) debidamente cuantificado en tanto sea posible. La metodología para la realización de este análisis implica la recogida de información según patrones estándar, revisión de la legislación vigente, etc. El diseño e implementación necesita la elaboración de manuales de gestión, de procedimientos (existen 19 de estos) y repertorio de instrucciones técnicas así como el soporte documental que permita la evaluación permanente del efecto de las medidas aplicadas. La auditoría interna varía según se siga la norma ISO o la más completa norma europea, mientras que la revisión del sistema tiene como fin hacer los ajustes de detalle requeridos tanto por imprecisiones de los procesos establecidos como por variaciones significativas del entorno, los procesos y del medio ambiente. Respecto a nivel de seguimiento y control del SGMA explicó que merece destacarse el centro de control de emergencias conectado en permanencia a todas las organizaciones relevantes y apoyado por un sistema informático alimentado por sensores colocados en ubicaciones estratégicas del área portuaria, los controles continuos de calidad de aguas y aire y la gestión de residuos con plantas de tratamiento para aquellos listados en los anexos I y V de MARPOL 73/78. Concluyó exhortando a los asistentes a considerar seriamente la posibilidad de adoptar un SGMA en sus áreas portuarias y puso a disposición la experiencia adquirida por el puerto de Valencia en este dominio. Ver documento COPAP/doc.18/07.

La industria portuaria y el impacto ambiental (punto 4 del temario)

1. Impactos ambientales ocasionados por el sector portuario y su incidencia en las zonas costeras (punto 4(i) del temario)

Se contó con un panel de dos expositores moderado por la ingeniera María Isabel Fernández, de la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala.

Macario Fernández, de la Autoridad Portuaria de La Coruña, España, presentó el proyecto en ejecución para desplazamiento de este puerto a otra ubicación describiéndolo como una inversión de \$ 800 millones en medio ambiente, de los cuales \$ 520 millones corresponderán a la construcción del puerto mismo y \$ 280 millones al traslado de sus operaciones y accesos. Se trata de un puerto polivalente, rentable con ingresos anuales de unos \$34 millones, que moviliza anualmente unos 14 millones de toneladas de carga y que se encuentra ubicado en área urbana. Los tráficos anuales movilizados son graneles

líquidos (8.2 millones de toneladas), graneles secos sucios (4 millones de toneladas), carga general (1 millón de toneladas) a los que se añaden un intenso tráfico de buques de pesca, cruceros y embarcaciones deportivas. Las actividades actuales producen una serie de impactos nocivos tales como contaminación de aire por el polvo de carbón, ruidos diurnos y nocturnos, congestión vehicular, además de riesgos importantes asociados a politubos de combustibles que atraviesan la ciudad. La vecindad de la ciudad, además, ya ha puesto un límite a las posibilidades de desarrollo del puerto. La nueva ubicación cuenta con una serie de ventajas tales como disponibilidad de suelo, inexistencia de núcleos habitados, modesto impacto ambiental, amplias posibilidades de expansión y cercanía a refinerías, otros centros de producción y redes de transporte. La nueva ubicación exige obras significativas, alrededor de 4 Km. de rompeolas para abrigar aguas con calados de más de 20 metros y casi 1 Km. de muelle y 143 hectáreas de área de almacenamiento. Ver documento COPAP/doc.19/07.

Hernán Pardo de Ingeniería de Consulta INCOSTAS, S.A. Venezuela, presentó el compromiso de su organización con el desarrollo sostenible de la industria portuaria que se expresa en tres estudios de impacto ambiental recientes: el tráfico de carga general en el Complejo Portuario de Puerto Bolívar, el Puerto de Aguas Profundas de Araya, y el Puerto de Aguas Profundas del Delta del Orinoco. Señaló como elementos ambientales relevantes la sensibilidad ambiental marina, costera y en estuarios; la percepción del valor e importancia de hábitat; la determinación de zonas de amortiguación; la creciente regulación y la modificación del entorno comunidad-medio ambiente. Explicó que los impactos se ocasionan en tres fases bien diferenciadas: diseño y ubicación; construcción; y operación. En la primera, los proyectos de ocupación de áreas costeras significa pérdida neta de hábitat, modificación de flujos vitales, amenaza y desaparición de especies por alteración de patrones de cría, crecimiento y reproducción; alteración visual de los paisajes; modificación de fenómenos geomorfológicos litorales y costeros; así como modificación de patrones socio-culturales y económicos de las poblaciones locales (por ejemplo desaparición de pesca artesanal). En la fase de construcción se producen alteraciones definitivas y traumáticas tanto de los fondos marinos (por ejemplo por dragados) como de las capas vegetales de extensas zonas terrestres, pero también modificaciones sustantivas de los patrones de vida y trabajo de las poblaciones por ruido, polvo, tráfico, incremento de foráneos, incremento del costo de vida, etc. Finalmente, en la fase de funcionamiento, se producen invasiones de especies exógenas como resultado de vertido de aguas de lastre, acumulación de desechos de buques, muchas veces con sustancias desconocidas; alteraciones continuas en los niveles de calidad de agua, aire y suelos; y una urbanización acelerada. Así el desarrollo portuario sostenible se percibe como un tendido de puentes permanente entre las presiones del comercio y el transporte por un desarrollo portuario y la preservación y gestión del hábitat y los procesos de urbanización dentro de una gestión territorial de respeto al medio ambiente. Ver documento COPAP/doc.20/07.

2. Contaminación del aire en el entorno portuario (punto 4(ii) del temario)
3. Contaminación visual y auditiva producida por las zonas portuarias (4(iii) del temario).

Se contó con un panel de tres expositores moderado también por la ingeniera María Isabel Fernández, de la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala.

Joel Méndez, del Puerto de Lázaro Cárdenas, México, presentó el marco legal de su país en materia de aire y ruido. Señaló que las leyes y reglamentos de navegación y

puertos constituyen el punto de partida para la aplicación de una serie de normas relativas al ruido y calidad del aire que muchas veces tienen origen en normas para protección de la salud del trabajador. Así son relevantes la ley federal del trabajo y el reglamento federal de seguridad, higiene y medio ambiente de trabajo; el reglamento para protección del ambiente contra la contaminación originada por emisión de ruido; el reglamento en materia de prevención y control de la contaminación de la atmósfera y una serie de normas más específicas (por ejemplo las que determinan la concentración de monóxido de carbono y la concentración de partículas suspendidas en el aire ambiente); y los reglamentos de operación de los puertos. Con relación a la contaminación del aire explicó que esta se produce en las fases de carga y descarga de buques, transporte y almacenamiento sobre todo de materiales pulverulentos y para contrarrestarla se emplean instalaciones de aspersión o directamente naves industriales herméticas mientras que para otras mercancías es importante emplear reguladores de humos en los equipos de movilización de cargas. Con relación al control de ruidos este se hace mediante blindaje acústico en grúas de patio, montacargas y tractores mientras que se ha instalado pantallas acústicas en los límites del recinto portuario y periferia de las industrias localizadas en los puertos. Con relación a la contaminación visual expresó que el impacto negativo lo produce tanto el exceso de avisos publicitarios, como las nuevas edificaciones o distorsiones a los paisajes naturales que resultan en estrés y accidentes y daños a los ecosistemas. Pasó luego a explicar que los operadores portuarios deben obtener licencias ambientales antes de iniciar sus operaciones y renovar anualmente sus cédulas de funcionamiento mientras que la autoridad portuaria efectúa controles periódicos y perimetrales de la calidad del aire y del ruido. Finalizó su presentación mencionando los compromisos adquiridos por México ante el protocolo de Montreal con la finalidad de contribuir a la protección de la capa de ozono de la atmósfera y la imperiosa necesidad de emplear sustancias de bajo impacto ambiental en las obras y los servicios portuarios. Ver documento COPAP/doc.21/07.

Janiece Gilbreath de la Agencia para la Protección del Medio Ambiente (EPA) de los Estados Unidos explicó que uno de los mayores retos de una actividad portuaria y del transporte sustentable es la reducción de los niveles de contaminación del aire a valores aceptables sin frenar el crecimiento económico y comercial y para lo cual es indispensable la cooperación de varios agentes económicos y sociales. Señaló que el uso de combustibles con contenido ultra-bajo de azufre, menos de 15 partes por millón, tiene una relación directa en la mejora de la calidad del aire y por ende en la salud de la población y que algunos estimados hechos para el transporte terrestre por carretera indicaban beneficios 16 veces superiores a los costos así como la reducción de 8.300 muertes prematuras por año. Explicó que el crecimiento exponencial del comercio y el transporte internacional en los últimos 50 años ha contribuido al deterioro de la calidad del aire pero que se ha puesto en práctica una serie de medidas correctivas. La primera corresponde a la aplicación del anexo VI de MARPOL 73/78, en vigor desde mayo de 2005, y las negociaciones que se llevan a cabo en la OMI para establecer estándares más exigentes para el control de bióxidos de nitrógeno y azufre y partículas en suspensión que obligarían al uso de combustibles más limpios en el transporte marítimo. También, como parte de este Convenio, EPA lleva a cabo análisis de la calidad del aire y los combustibles con el fin de establecer áreas para la emisión limitada de óxidos de azufre por los buques. La segunda acción correctiva es el plan "Puertos Limpios" liderado por los puertos de Los Angeles y Long Beach que incluye el empleo de catalizadores en la maquinaria diesel, uso de combustibles más limpios, reemplazo de camiones y suministro de energía a los buques (cold-ironing); y que se espera reducirá en 50% las partículas en suspensión en el aire y en 12.000 toneladas por año las emisiones de óxidos de nitrógeno y mejorará la vida útil de las máquinas y la salud de la población. La vertiente intermodal

de esta segunda acción contempla mejoras en el transporte carretero mediante el uso de neumáticos más anchos con aros de aluminio, perfiles aerodinámicos, etc. La tercera acción correctiva considera el desarrollo de asociaciones estratégicas de puertos y transportistas para la mejora conjunta de la calidad del aire en diversos lugares del mundo, para lo cual se ha iniciado campañas de medición de la calidad del aire como por ejemplo con la Autoridad del Canal de Panamá. Ver documento COPAP/doc.22/07.

Jorge Jiménez, de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, Ecuador, presentó las medidas para control de la calidad del aire y los niveles de ruido en el recinto portuario. Indicó que en 2006 el puerto movilizó 6.5 millones de toneladas de carga habiendo hecho escala 1423 buques. Con relación a la calidad del aire manifestó que se hace controles periódicos en lugares específicos del puerto para determinar los niveles de óxidos de nitrógeno y de azufre y monóxido de carbono. También se llevan a cabo controles para determinar los niveles de las partículas en suspensión, en especial en las áreas destinadas a la movilización de cereales. Con relación al ruido se tienen establecido mapas de ruido del recinto portuario y los lugares específicos (cerca de los generadores para alimentación de los contenedores refrigerados en donde puede alcanzarse 95 decibelios a 5 metros de distancia) en donde este alcanza los valores más elevados. Esta información es evaluada para cumplir con las disposiciones del código de trabajo en lo que respecta a la higiene en los lugares de labores. Ver documento COPAP/doc.40/07.

4. Contaminación accidental y operacional con hidrocarburos y materiales peligrosos en los puertos: planes de contingencia (punto 4(iv) del temario)

Se contó con tres expositores moderado por el Licenciado Manuel Gómez de Puertos del Estado, España.

Carlos Sagrera de Ocean Pollution Control, Panamá, hizo una descripción detallada del proceso que se desencadena cuando se produce un derrame accidental de hidrocarburos tomando como ejemplo el que se produjo, en febrero del año en curso, en la laguna de Chiriquí durante la descarga de un buque tanque. Explicó que existe una línea telefónica de emergencia disponible en permanencia, día y noche todos los días del año, y que, según el tipo de derrames y la proximidad a la base de operaciones, existe la posibilidad de efectuar respuestas escalonadas, desde las que emplean recursos locales para derrames pequeños hasta aquellas que requieren recursos nacionales e internacionales para combatir los grandes derrames. Añadió que no existe estrategias perfectas y que generalmente en cada respuesta se combinan las cinco siguientes: seguimiento y evaluación, dispersante, contención y recuperación, tratamiento de las costas y quema "in situ" del producto derramado. Cada respuesta sigue una secuencia de alarma, notificación, valoración, movilización, operación y desmovilización. La notificación se hace a las autoridades externas, empresas involucradas y actores claves y al equipo de emergencias por un comando unificado que se encarga de hacer también una valoración del derrame según un análisis de beneficios ambientales netos y que incluye el seguimiento de su evolución (por ejemplo apariencia y cuantificación del derrame, naturaleza y dirección de la limpieza) así como la coordinación de la vigilancia costera y obtención continua de información sobre el tiempo. Las fases de movilización, operación y desmovilización son las que resultan directamente en eliminación del derrame e implican el trabajo de material y personal especializado en plazos breves y perentorios; la incorporación de personal temporal en las tareas y que debe ser adiestrado "in situ"; así como la debida información a las autoridades y a la opinión pública sobre las operaciones y la eliminación del material derramado. Ver documento COPAP/doc.23/07.

Jorge Rebelo del Ministerio de Salud y de Agricultura de Costa Rica, presentó los efectos de un incendio que se produjo en diciembre de 2006 en un depósito de productos químicos contiguo al recinto portuario y áreas urbanas en Moín. La planta situada en una superficie de 15.000 metros cuadrados contaba con 22 tanques de diferentes tamaños en donde, al momento del incendio, se almacenaban 1.000 toneladas de soda cáustica, 420 toneladas de tolueno, 340 toneladas de monómero de estireno y 800 toneladas de otros 10 productos químicos y que entraron en combustión a resultas de trabajos de soldadura llevados a cabo por una empresa de mantenimiento en las vecindades de la zona de carga de un camión cisterna. El incendio demoró diez horas en ser controlado, involucró a 15 organizaciones, obligó a la evacuación del personal del puerto, empresas cercanas y población de dos barrios cercanos, a la puesta en bahía de los buques atracados, necesitó del abastecimiento de agua desde un riachuelo y luego de un dique de tierra de contención para evitar la escorrentía de las aguas utilizadas, y finalmente la suspensión del servicio de agua potable para 20 mil personas durante un mes. Hubo dos fallecidos y gran número de personas con problemas respiratorios por varias semanas, estimándose las pérdidas en \$ 1.0 millón. El incendio uso en evidencia la importancia de la actualización y práctica periódica de simulacros de emergencia con personal del puerto y otras empresas y ha llevado al Congreso a retomar la consideración sobre la conveniencia de ratificar los Convenios MARPOL 73/78 y SOLAS. Ver documento COPAP/doc.24/07.

Luis Vila, consultor independiente de Buenos Aires, Argentina, hizo un recuento de las causas accidentales y operacionales, incluyendo actos ilícitos, que pueden ocasionar derrames de hidrocarburos y mercancías peligrosas en los recintos portuarios. Explicó el uso de barreras, “skimmers” y absorbentes para combatir el derrame de hidrocarburos y los diferentes grados de peligrosidad asociados a las mercancías peligrosas como son la inflamabilidad, toxicidad, reactividad, y radioactividad. Hizo hincapié en los efectos duraderos sobre los ecosistemas y el ser humano de algunas de las mercancías peligrosas, y finalmente dio un resumen de los recursos necesarios para los planes de contingencia destinados a contrarrestar tales incidentes. Ver documento COPAP/doc.25/07.

D. Segunda Sesión Plenaria

Se llevó a cabo desde las 16:00 horas del miércoles 11 de abril de 2007, estuvo presidida por el vicepresidente de la conferencia Licenciado Francisco Pastrana, y se cubrieron los siguientes puntos del temario.

Situación de la protección ambiental portuaria en los Países miembros de la OEA: Breve reseña sobre la política ambiental. Desarrollo institucional y perspectivas a mediano plazo (punto 2 del temario)

Para ello se contó con un panel de cinco expositores moderado por el Ingeniero Andrés Rengifo de Empresas Portuarias del Sistema de Empresas Públicas (SEP), Chile.

1. Experiencias en países de Centroamérica y el Caribe (punto 2(i) del temario)

Carlos Gonzáles de Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), Costa Rica, mencionó que la política ambiental del

país esta orientada a consolidar el uso racional de los recursos naturales con una fuerte preferencia por el desarrollo de áreas protegidas y la generación de energía a partir de fuentes renovables. Señaló que existe una frondosa legislación para la protección medio ambiental (ley orgánica del ambiente, de biodiversidad, de aguas, forestal, de pesca y acuicultura, protección de tortugas marinas, etc.) pero que sin embargo se ha acumulado retraso en la no ratificación de los Convenios MARPOL 73/78 Y SOLAS, haciendo finalmente referencia al incendio que se produjo en Moín ya mencionado con anterioridad. Ver documento COPAP/doc.5/07.

Eduardo Barrientos de la Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador informó que su país ha ratificado los Convenios sobre responsabilidad civil por daños causados por derrames de hidrocarburos (CLC 1969) y el OPRC 1990 habiéndose establecido un grupo de empresas y otras organizaciones para el diseño y ejecución de un plan de contingencia. Por el contrario los Convenios MARPOL 73/78 y SOLAS todavía están en estudio para su ratificación. En lo relativo a la protección de los recursos costeros y marinos se ha elaborado una política de ordenamiento integrado según lo indicado por la Ley de Medio Ambiente, D.L. No 233 de 1998, complementada por Ley General Marítima Portuaria, D.L. No.994 de 2002, y su reglamento que contempla, por ejemplo, el uso de inspectores navales para verificar el buen manejo de las costas, restricciones de uso en playas, y régimen sancionador para vertidos ilegales, lo que está, incluso, respaldado por el Código Penal que sanciona los delitos relativos a la naturaleza y el medio ambiente. Ver documento COPAP/doc.6/07.

María Isabel Fernández, de la Comisión Portuaria Nacional (CPN), Guatemala, expresó que existe un espectro jurisdiccional completo para la protección del medio ambiente que se inicia en la Corte Constitucional y pasa por la Sala Penal y los Tribunales de Sentencia para delitos contra el ambiente y concluye en los Juzgados de Primera Instancia. Además se creó en 2000 el Ministerio de Ambiente y Recursos con la finalidad de elaborar y aplicar políticas y estrategias para la protección y uso racional de los recursos medio ambientales que actúa en consonancia con el fondo guatemalteco de medio ambiente, las organizaciones no gubernamentales y las direcciones de seguridad integral en los puertos. Por su parte, CPN hace seguimiento al plan nacional de contingencia para control de derrames de hidrocarburos, incluyendo los simulacros periódicos de la actualización y aplicación del reglamento de mercancías peligrosa, y participa en los comités ambientales portuarios, foros de sensibilización para la industria (para compartir la responsabilidad por el medio ambiente en áreas portuarias), comunidades portuarias (para superar la baja intensidad de la relación ciudad-puerto) y proyectos de envergadura internacional como el del Golfo de Honduras. Ver documento COPAP/doc.7/07.

María del Carmen Rubio, de la Autoridad Marítima de Panamá, explicó que la percepción de la importancia del medio ambiente es tan significativa que está reconocida por la Constitución Política de 1972 y se ha acrecentado con los años como lo indica la adición de la Ley General de Ambiente No. 41 de 1998 y la adición, en 2005, del título Delitos contra el Ambiente al Código Penal que permite investigar y sancionar delitos contra la vida silvestre, los recursos naturales, la tramitación, aprobación y cumplimiento de documentos así como contra la normativa urbanística. En la esfera marítima y portuaria se observa una paralela preocupación por el medio ambiente: la Ley No.21 de 1980 sobre contaminación del mar y aguas navegables por ejemplo prohíbe la descarga de materias contaminantes, el D.L. No. 7 de 1998 que crea la AMP lo faculta a administrar, conservar, recuperar y explotar los recursos marinos y costeros, y la Ley No. 6 de 2007 trata del manejo de los residuos aceitosos derivados de hidrocarburos o de base

sintética en el territorio nacional. Además existe una variada normativa y reglamentos que cubre las especificidades de la actividad marítima y portuaria incluyendo el régimen sancionador para los infractores. Ver documento COPAP/doc.8/07.

Guno Castelen de la Compañía de Gestión del Puerto de Surinam, Surinam, mencionó que existe legislación bastante antigua relativa a la protección del medio ambiente (Código penal de 1911, Ley de Policía de 1915, Ley de daños de 1930 y sus modificatorias de 1944 y 1972 y Ley de protección de la naturaleza de 1954) y que, actualmente, encuentra su contrapartida institucional en el Consejo Nacional del Ambiente, el Instituto Nacional del Ambiente y Desarrollo y el Ministerio del Trabajo, Desarrollo Tecnológico y Medio Ambiente. En lo relativo a medio marino y portuario confirmó que se ha ratificado una serie de Convenios tales como SOLAS, MARPOL 73/78, de Londres de 1972, etc. pero que su implementación no era tan estricta como sería deseable: señaló que no existen instalaciones para recepción de desechos de buques aceptándose sólo basuras sólidas cuyo tratamiento posterior deja mucho que desear. Sugirió un enfoque regional para la provisión de dichas instalaciones y para los planes de contingencia de lucha contra los derrames accidentales de hidrocarburos. Ver documento COPAP/doc.9/07.

E. Tercera Sesión Plenaria

Se llevó a cabo desde las 9:00 horas del jueves 12 de abril de 2007 estuvo presidida por el Licenciado Francisco Pastrana, vicepresidente de la conferencia, y se cubrieron los siguientes puntos del temario:

Políticas y gestión sobre el impacto ambiental portuario (punto 5 del temario)

1. Políticas y estrategias ambientales portuarias (punto 5(i) del temario)

Se contó con dos expositores moderado por el Licenciado Alfonso Castellero de la Autoridad Marítima de Panamá.

Thomas Kornegay, de la Autoridad Portuaria de Houston, Estados Unidos, y representante de la IAPH a la Conferencia, explicó que una gestión portuaria exitosa debe orientarse a alcanzar en simultáneo objetivos económicos, sociales y medioambientales poniendo como ejemplo dos proyectos recientemente concluidos. En el primero se ensanchó (de 400 a 530 pies) y profundizó (de 40 a 45 pies) el canal de entrada al puerto con una inversión de \$ 700 millones y el material dragado fue utilizado en la creación de 3.400 acres de ciénagas, islas y bermas submarinas para hábitat de especies silvestres, pájaros y arrecifes de ostras. El segundo proyecto se trata de la primera fase del terminal de contenedores Bayport, concluida en febrero de 2007, y que se hizo simultáneamente con una berma de protección antirruido de 3 millas de largo y 20 pies de alto, que además limita el impacto luminoso del trabajo portuario nocturno sobre las áreas residenciales vecinas, con 200 acres de ciénagas, lagunas de retención de aguas y con 500 acres de praderas costeras. Estos trabajos, en los que la autoridad portuaria ha contribuido con alrededor de un tercio de la inversión total, hacen del puerto de Houston el único en el ranking de rendimiento de EPA. Destacó que en ambos proyecto las consultas con las agrupaciones de ciudadanos y otras de protección del medio ambiente fueron muy provechosas para la planificación y la ejecución de los mismos. Ver documento COPAP/doc.26/07.

Andrés Guerra, de la Autoridad Portuaria de La Coruña, España, hizo la presentación del Código de Conducta Ambiental de la Organización Europea de Puertos (ESPO). Explicó que esta última se fundó en 1993 y agrupa en la actualidad unas 800 organizaciones portuarias con el objetivo de influir en las instancias europeas a favor de la actividad portuaria y mantener unas reglas de juego comunes para todos. Entre las actividades más notables ha estado la de mantener una posición pro-activa respecto a la responsabilidad ambiental de los puertos para lo que, desde su inicio, realizó encuestas para determinar las preocupaciones más señaladas de los puertos (dragados, calida del agua, etc.) y preconizó la auto-regulación ambiental mediante el Código de Conducta ESPO, que en la actualidad esta constituido de tres partes. La primera es el código mismo con sus “diez mandamientos”, la segunda proporciona los antecedentes y evolución de la gestión ambiental en los puertos europeos y la tercera es un manual de buenas prácticas ambientales. La primera es la más conocida y manda a los puertos: 1) contribuir al desarrollo de cadenas logísticas sostenibles, considerando los puertos como elementos fundamentales de la red de transporte europea; 2) fomentar las consultas, diálogo y cooperación entre administraciones portuarias y los actores relevantes a nivel local; 3) generar nuevos conocimientos y tecnología para lograr un desarrollo sostenible mediante la eco-eficiencia; 4) facilitar el intercambio de experiencias y de las mejores técnicas disponible; 5) elaborar una política ambiental pública; 6) evaluar el impacto ambiental de planes y proyectos; 7) emplear las herramientas del sistema de gestión e información ambiental; 8) promover el seguimiento de vectores basados en indicadores ambientales; 9) elaborar memorias ambientales como medio de comunicar la buena conducta ambiental; 10) intensificar la comunicación sobre los puertos y su contribución al desarrollo sostenible. Ver documento COPAP/doc.27/07.

2. La administración portuaria y el manejo integral de las zonas costeras (punto 5(ii) del temario)

Se contó con tres expositores moderado también por Licenciado Alfonso Castellero de la Autoridad Marítima de Panamá.

Mario Cordero, del Consejo de Comisarios del Puerto de Long Beach, Estados Unidos, enfocó su atención en el plan de acción para un aire limpio. Explicó que el crecimiento continuo del tráfico de contenedores representa un reto considerable para la calidad del aire, del agua, el hábitat marino y la salud de la población. Mencionó que el nuevo muelle G puesto en servicio con una inversión de \$ 600 millones debe ser seguido por otros dos con inversión cercana a los \$ 1000 millones para acompañar el crecimiento del tráfico y que se ha decidido seguir una política de “puerto verde” por la que: se protege a la comunidad de los impactos negativos producidos por la actividad portuaria, se emplea la mejor tecnología, se promueve la estabilidad de los eco-sistemas y se incluye a la comunidad en el proceso de decisión. En lo que respecta a la calidad del aire se trata de reducir los niveles de óxidos de azufre y nitrógeno y de partículas sólidas en suspensión para lo cual se ha diseñado una serie de medidas correctivas como son la modernización de los tractores empleados en los patios de contenedores del puerto y de otros vehículos utilizados en el puerto así como el reemplazo de las flotas de camiones que sirven al puerto y la operación “verde” de locomotoras y buques. En adición al uso progresivo de combustibles con bajo contenido de azufre explicó que diariamente entran al puerto unos 17.000 camiones que en sus mayorías son obsoletos por lo que se ha constituido un fondo de \$ 2.6 miles de millones para su reemplazo. En lo relativo a los buques, se ha acordado la navegación a baja velocidad en las cercanías del puerto (unas 20 millas actualmente y que se ampliarán a 40 millas desde 2008) y se fomenta el uso del

suministro de energía desde el puerto (cold-ironing), dándose incentivos a los concesionarios de terminales que empleen esta tecnología. Ver documento COPAP/doc.28/07.

Leandro García, del Puerto de Valencia, España y a cargo del proyecto de mejoramiento de la gestión ambiental en los puertos del Golfo de Honduras, explicó que el mismo es un componente de un proyecto más ambicioso ejecutado por la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) para Protección Ambiental y Control de la Contaminación originado por el Transporte Marítimo en el Golfo de Honduras. Este último con un área de 10 000 Km² esta delimitado por las costas de Belice, Guatemala y Honduras e incluye cinco puertos que atienden un tráfico marítimo de unos 14 millones de toneladas (aproximadamente un quinto del tráfico total centroamericano de mercancías, pero un cuarto del tráfico de buques). Allí se encuentran delicados ecosistemas marinos, entre los cuales se cuenta el segundo arrecife del mundo, que son amenazados por la contaminación marina y aquella procedente de fuentes terrestres de una cuenca de unos 60 000 Km². El proyecto incluye la evaluación de los riesgos ambientales en cinco puertos (Puerto Cortés, Santo Tomás, Puerto Barrios, Big Creek y Belice), la elaboración de planes de compensación (mitigación) incluyendo las inversiones (instalaciones y equipos), procedimientos y consultas con usuarios y otros agentes económicos y sociales de la comunidad portuaria y, finalmente, las medidas específicas a ser adoptadas: mejoras de los accesos marítimos a los puertos, elaboración de planes de contingencia para derrames accidentales, provisión de instalaciones para tratamiento de desechos procedentes de buques, introducción de una gestión ambiental, etc. Ver documento COPAP/doc.29/07.

Pedro Fuentes y Noelle Saborido de la Administración de los Puertos de Paranaguá y Antonina del Estado de Paraná, Brasil, explicaron la estrecha colaboración desarrollada entre las autoridades portuaria y ambiental para superar notorias deficiencias del pasado, por ejemplo con relación al tomado y vertido de agua de lastre por los buques: en 2003 se encontró que de los 1929 buques que visitaron ambos puertos 250 tomaron agua mientras que 1679 la vertieron, siendo el volumen vertido casi el doble de lo admisible. Se creó un departamento de gestión ambiental con el objetivo de planear, investigar y controlar la interacción entre el medio ambiente y la actividad portuaria así como fomentar la participación de la comunidad local en estas tareas. Entre las actividades que se realizan se encuentra la gestión de las aguas de lastre, elaboración y ejecución de planes de contingencia contra derrames accidentales de hidrocarburos, control de los procesos de dragados de mantenimiento y depósito de dicho material, gestión de desechos sólidos y líquidos procedentes de los buques, difusión de conceptos medio ambientales a la comunidad y búsqueda de tecnologías limpias. El departamento posee un centro de excelencia para la protección medio ambiental que cuenta con personal y material especializado y realiza simulacros periódicos para responder a emergencias. Ver documento COPAP/doc.30/07.

3. Los sistemas de gestión y la certificación de la calidad en los puertos (punto 5(iii) del temario)

Se contó con un expositor moderado por el señor Bruce Lambert de la Asociación de Navegación Internacional (PIANC), Sección Estados Unidos.

Stanley White, del Instituto de Puertos, Costas y Ríos de los Estados Unidos se refirió al empleo de sistemas de gestión para la certificación de la calidad medioambiental de los puertos puesto que dichos sistemas permiten relacionar las

instalaciones, las leyes y reglamentos y las políticas medio ambientales. Explicó que los sistemas debieran ser simples, de uso amigable, por ejemplo, hojas Excel. Las instalaciones debieran ubicarse mediante sistemas geográficos de posicionamiento, con indicación de sus características físicas y de propiedad mientras que las disposiciones legales debieran tener indicación de la agencia relevante (Guardacostas, Pesca, Municipalidad, Estado, Agencia de protección del Medio Ambiente, etc.), plazos y lugares de presentación de solicitudes de licencias, etc. Entre las políticas medio ambientales debieran señalarse las más significativas, dragados, calidad del agua, etc. Ver documento COPAP/doc.31/07.

4. Las instalaciones portuarias para la recepción de desechos y aguas de lastre (punto 5(iv) del temario)

Se contó con dos expositores moderado también por el señor Bruce Lambert de la Asociación de Navegación Internacional (PIANC), Sección Estados Unidos.

Rodrigo Cruz de Environment Solution Group (ENSOL), Panamá, se refirió al manejo de los residuos oleosos procedentes de los buques. Explicó que la diferencia fundamental es que la separación del agua es difícil y onerosa mientras que la obtención del aceite es siempre económicamente rentable pues existe un mercado secundario. Añadió que de no hacerse un tratamiento final el aceite con partículas de agua vertido al medio ambiente ocasiona una demanda de oxígeno con la contaminación resultante. En cuanto al tratamiento primario este puede emplear una dispersión mecánica por decantación (utilizando la gravedad), por centrifugación o por coalescencia, pero luego hay que proceder a utilizar calentadores de serpentina para continuar con la separación por precipitación. Las empresas dedicadas a esta actividad son certificadas por la AMP y complementan a aquellas que directamente combaten los daños causados por derrames ilegales o accidentales. Ver documento COPAP/doc.32/07.

Curtis Roach, de la OMI enfocó su presentación en las instalaciones de recepción previstas en el Convenio MARPOL 73/78. Explicó que estas instalaciones de recepción pueden ser contempladas en el marco de instalaciones portuarias específicas, tales como terminales de carga y descarga de graneles líquidos e instalaciones de reparación de buques, para las que son relevantes los residuos de carga procedentes de buques tanque (anexos I - hidrocarburos) y de quimiqueros (anexo II - sustancias líquidas nocivas) mientras que para las instalaciones de reparación debe considerarse el anexo VI (emisiones a la atmósfera). En lo que respecta a los puertos con instalaciones de naturaleza general, las instalaciones de recepción que deben ser previstas son aquellas que traten los residuos oleosos (anexo I - agua de sentinas u otros), aguas sucias, fecales o servidas (anexos IV) y basuras sólidas del buque y la carga (anexo V). Añadió que las instalaciones de recepción de residuos tienen exigencias diferentes según se ubiquen o no en áreas especiales que pueden ser establecidas para cada uno de los anexos del convenio (por ejemplo el mar Báltico es un área especial para el anexo VI) y que en ningún caso su funcionamiento debe dar lugar a demora de los buques mercantes. Señaló que la versión 1999 del manual OMI para instalaciones de recepción contiene un capítulo dedicado a la financiación y métodos de recuperación de costes a ser empleados por las organizaciones portuarias. Finalmente exhortó al empleo de GISIS (sistema global integrado de información marítima) en línea y que, entre otras, mantiene información actualizada sobre estas instalaciones de recepción. Ver documento COPAP/doc.33/07.

F. Cuarta Sesión Plenaria

Se llevó a cabo desde las 14:30 horas del jueves 12 de abril de 2007, estuvo presidida por el Licenciado Francisco Pastrana, y se cubrieron los siguientes puntos del temario:

Situación de la protección ambiental portuaria en los Países miembros de la OEA: Breve reseña sobre la política ambiental. Desarrollo institucional y perspectivas a mediano plazo (punto 2 del temario)

Se contó con un panel de siete expositores moderado por el Dr. Ángel Ramos, del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

1. Experiencias en los países del Norte y Sur América (punto 2 (ii) del temario)

Norberto Venerini de la Prefectura Naval de Argentina, fuerza de seguridad dependiente del Ministerio del Interior, explicó que ésta además de ser el órgano de aplicación de convenios como SOLAS y MARPOL 73/78 tiene a su cargo la protección ambiental en las aguas de jurisdicción nacional y en los puertos. Tal actividad se lleva a cabo a través de las estaciones de servicio de salvamento, incendio y protección ambiental (SIPA) que cubren el litoral marítimo, fluvial y lacustre realizando controles periódicos de las aguas, planes de contingencia contra derrames así como algunas labores de investigación. Ver documento COPAP/doc.10/07.

Luiza Almeida de la Superintendencia de Puertos, Agencia Nacional de Transportes Acuáticos (ANTAQ) del Brasil explicó que la ley de puertos establece que la actividad portuaria esta sujeta a la elaboración de estudios ambientales a la par con los estudios de desarrollo y zonificación, existiendo igualmente un proceso de licencias ambientales para la actividad. Señaló, además, que existen requisitos mínimos para la seguridad de los trabajadores en la manipulación de mercancías peligrosas así como programas de capacitación en cuestiones de seguridad medioambiental y laboral. Ver documento COPAP/doc.11/07.

Alvaro Vicencio, de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), Armada de Chile, explicó que ese organismo es el encargado de cautelar el medio ambiente y los recursos naturales marinos, así como regular las actividades que en ellos se realice. Destacó el empleo de normas medio ambientales en los puertos y la novedosa creación de un manual para cuantificación de externalidades para los proyectos portuarios, el que esta aún bajo consideración para su aplicación obligatoria. Ver documento COPAP/doc.12/07.

Ricardo Vallejo de la Administración Nacional de Puertos (ANP) del Uruguay explicó que el foco de la gestión ambiental en el puerto de Montevideo es la unidad técnica de gestión ambiental que realiza sus actividades en estrecha coordinación con el comité ejecutivo de gestión ambiental portuaria en donde están representadas otras instancias como son Ministerios de Sanidad y Medio Ambiente, Intendencias municipales, Dirección Nacional de Aduanas, Prefectura Naval, Cuerpos de Bomberos, operadores portuarios, etc. La mayoría de las actividades de la unidad técnica se concentra en la calidad del agua y contaminación de riberas habiéndose emprendido campañas de limpieza del fondo submarino, arroyos con descarga al mar y retiro de desechos flotantes, y detectado la presencia de algunas especies invasoras procedentes de

agua de lastre vertida en la bahía. La preocupación ambiental condujo al reciclado del papel utilizado por la empresa lo que da origen a 5 toneladas mensuales de desechos y de donde se desprende que es posible obtener rentabilidad directa en algunas facetas de la gestión ambiental. Ver documento COPAP/doc.15/07.

Gregory Hall, de la Administración Marítima (MARAD) de los Estados Unidos señaló la estrecha relación existente entre la protección medio ambiental y la salud de las poblaciones costeras y que la protección del medio ambiente marino y costero era dependiente de fuentes de contaminación terrestre y marina. Explicó que el impacto económico de los puertos en los Estados Unidos era significativo pues proporcionaban casi 5 millones de puestos de trabajo alrededor de \$ 44 miles de millones de ingresos personales y que en consecuencia se había establecido una red para la regulación ambiental de sus actividades que estaba constituida de varios niveles: federal, estatal, condal, municipal. Aclaró que todas las acciones relacionadas con la protección de las costas y medio marino se enmarcaban en acuerdos internacionales complementados por legislación federal más específica. Por ejemplo mencionó la aplicación de la Convención de Londres de 1972 y su protocolo de 1996 en las actividades de dragado. Mencionó las ventajas que se derivarían de un acuerdo sobre el reciclado de buques, actualmente en negociación en el seno de la OMI, dado el tonelaje que irá a desguace en los próximos años y las ventajas de ampliar progresivamente la prohibición de emplear sustancias nocivas en las pinturas anti-moluscosas (anti-fouling paints) utilizadas en los cascos de los buques. En lo que respecta a la protección marina del Gran Caribe manifestó que el Convenio de Cartagena de 1983 era el marco adecuado puesto que contemplaba no sólo las fuentes marinas de contaminación sino también las procedentes de fuentes terrestres, sean estas puntuales o no, y atmosféricas, destacando que el protocolo de 1990 sobre áreas, flora y fauna silvestre especialmente protegidas era precursor en el uso del enfoque de ecosistema para la conservación del medio ambiente. Dado que este último no había sido ratificado por la mayoría de los países y aquel relativo a la contaminación de fuentes y actividades terrestres no esta aún en vigor hizo una exhortación a los países para su ratificación. En lo relativo a los procesos operativos expresó que hay procesos normados para la ejecución de estudios de impacto ambiental en los que la participación de la opinión pública esta expresamente reconocida. Finalizó recalcando que las actividades para protección del medio ambiente sean siempre acompañadas de aquellas destinadas a la protección de la salud humana. Ver documento COPAP/doc.13/07.

Joel Méndez de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México mencionó que el impacto ambiental de la actividad portuaria es reconocido tanto en la fase de construcción como en la de operación y que la política es de prevenirlo y mitigarlo. Existe un programa de certificación de empresas limpias que cumplen ISO 14000 y programas más específicos para el manejo de residuos peligrosos, aguas de lastre, prevención contra incendios y planes de contingencia contra derrames en el mar. Ver documento COPAP/doc.14/07.

Klaus Essig del INEA de Venezuela se refirió al proceso obligatorio que deben cumplir los promotores de desarrollos portuarios y costeros y que tiene como finalidad garantizar la protección del medio ambiente. Explicó que existe un sistema de información donde están catalogadas las actividades susceptibles de degradar al medio ambiente y que está elaborado bajo la óptica de la seguridad integral: seguridad industrial, salud e higiene en el trabajo y protección medio ambiental. Ver documento COPAP/doc.16/07.

G. Quinta Sesión Plenaria

Se llevó a cabo a las 9:00 horas del viernes 13 de abril de 2007 y estuvo presidida por el segundo vicepresidente de la conferencia, Licenciado Carlos Borja, de la Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador, se trataron los siguientes puntos del temario:

1. Las consideraciones ambientales del desarrollo de la infraestructura portuaria (punto 5(v) del temario)

Se contó con un panel de tres expositores moderado igualmente por el Licenciado Carlos Borja.

Daniel Muschett, de la Autoridad del Canal de Panamá, hizo una sucinta presentación de las principales características de la ampliación del Canal y después de citar los elementos de base de la caracterización ambiental del proyecto informó que dicha ampliación con un tercer juego de esclusas se espera tenga un impacto ambiental relativamente limitado para el medio ambiente. La razón es que el 70% de los trabajos se realizarán en áreas colonizadas por paja blanca y rastrojos y el resto lo constituyen 500 Ha. de bosques secundarios fragmentados. Se ha previsto un programa de reforestación y restauración que incluye la creación de áreas protegidas en donde se rescatará y reubicará la fauna afectada por los trabajos. Con relación a la calidad del aire y del agua se estima un efecto mayormente temporal por partículas suspendidas en estos elementos durante la fase de construcción en la que se ha decidido emplear técnicas apropiadas para limitar el efecto del ruido y vibraciones resultante de las explosiones. En forma similar se emplearán zonas conocidas para el depósito del material dragado empleándose cortinas y dispositivos para minimizar la turbidez. Ver documento COPAP/doc.34/07.

Andrés Guerra, de la Autoridad Portuaria de La Coruña, España, explicó que la selección estratégica ambiental hecha para seleccionar punta Langosteira como lugar de localización del nuevo puerto incluyó siete ubicaciones alternativas y que la alternativa seleccionada permite un canal de navegación para tanqueros de hasta 310 000 toneladas de peso muerto (TPM) sin dragado en roca y radios de curvatura de 2 Km. no afectando, además, a las playas cercanas ni a la Red Natura 2000. Informó que se ha llevado a cabo estudios exhaustivos de impacto ambiental sobre la reserva del suelo y el espejo de agua; en la fase de planificación en lo relativo a los nuevos usos portuarios, nuevos accesos por carretera y ferrocarril, usos logísticos e industriales; así como establecido un plan de vigilancia ambiental para la fase de construcción, para detectar las desviaciones sobre los efectos previstos. Para la fase de operación esta prevista una gestión ambiental de las actividades según ISO 14000 así como el uso racional de recursos naturales como son instalación de generadores eólicos y estudio de obtención de energía del oleaje. Ver documento COPAP/doc.35/07.

Bernard Link, Director Regional Ambiental del Departamento de Estado de los Estados Unidos en San José, Costa Rica, transmitió la preocupación medioambiental en la actividad de dragado que se articula en cuatro leyes: sobre Política Nacional del Ambiente, Agua Limpia, Gestión de Zonas Costeras y de Especies en Peligro. Mencionó que sólo el 4% del material dragado, entre 3 y 12 millones de yardas cúbicas por año, es considerado contaminado y para el cual se emplean procesos y lugares especiales de depósito y que, en general, es necesario efectuar proyectos de mitigación, poniendo como ejemplos la restauración de la laguna Batiquitos en Los Angeles. Ver documento COPAP/doc.44/07.

2. Proyectos de códigos regionales de conducta ambiental portuarios (punto 5(vi) del temario)

Se contó con un panel de dos expositores moderado por el Prefecto Norberto Venerini de la Prefectura Naval de Argentina.

Ana Brunet del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo hizo una presentación de las razones que asisten para la elaboración de un código de conducta ambiental para la región. Pasó revista al tratamiento de los problemas ambientales desde la década de los años 70 y concluyó que se había evolucionado desde la regulación directa hacia la indirecta basada en instrumentos económicos pero que en la actualidad los acuerdos voluntarios de auto-regulación proporcionaban un método más efectivo para la protección del medio ambiente. Presentó una lista exhaustiva de ventajas entre las que destaca la flexibilidad de la normativa y el llenado de vacíos legales pero también citó algunas desventajas: costo de la negociación, falta de transparencia y de credibilidad. Ver documento COPAP/doc. 36/07.

Juan Manelia de COCATRAM puso en conocimiento el Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica (COPUCA). Explicó que en su versión actual es un documento que esta en consulta por las autoridades portuarias, REPICA y las autoridades ambientales centroamericanas. El código se basa en el principio de precaución y de la responsabilidad compartida pero diferenciada de los actores, señala deberes y derechos y cuenta con un régimen de sanciones. Ver documento COPAP/doc. 37/07.

3. La capacitación, la cooperación técnica y el financiamiento de proyectos ambientales portuarios (punto 5(vii) del temario).

Se contó con un panel de dos expositores moderado también por el Prefecto Norberto Venerini de la Prefectura Naval de Argentina.

Santiago Montmany, de Puertos del Estado, España, hizo una presentación exhaustiva de las acciones de capacitación previstas en los planes de cooperación para Iberoamérica del sistema portuario español. Se incluyen cursos cortos sobre temas específicos, como planificación y operación de puertos, de unas pocas semanas de duración; también maestrías, como la de gestión portuaria y transporte, a realizarse en plazos más extensos y con posibilidad de obtener titulación universitaria; pasantías; y un curso en línea. Para la mayoría de estas acciones de capacitación hay posibilidad de conseguir financiación. En la mayoría de los cursos los aspectos medioambientales van incluidos en el temario y destacó el Master de 18 meses en gestión integrada de zonas costeras como aquel con un contenido ambiental más completo. Ver documento COPAP/doc. 38/07.

Benjamín Couzigou de la OMI hizo una detallada presentación del estado del Convenio de Cartagena y sus protocolos que fue adoptado en 1983 para la protección del medio marino en el Gran Caribe. Explicó que el Convenio, que entró en vigor en 1986, tiene tres protocolos: sobre derrames de hidrocarburos en vigor desde 1986, sobre áreas, flora y fauna silvestres especialmente protegidas (SPAW) en vigor desde 2000 y sobre fuentes terrestres de contaminación marina (LBS) adoptado en 1999 y aún pendiente para su entrada en vigor. Añadió que actualmente se lleva a cabo un intenso programa de capacitación y de asistencia técnica para promover tanto la aplicación del primer protocolo como los anexos de MARPOL 73/78. Ver documento COPAP/doc.39/07.

H. Sexta Sesión Plenaria

Se llevó a cabo desde las 13:00 horas del viernes 13 de abril de 2007, estuvo presidida por el Dr. Rubén Arosemena, presidente de la conferencia y se cubrió el punto 6 del temario Consideración del documento, “Conclusiones y Recomendaciones presentadas por la Autoridad Marítima de Panamá.” Esto estuvo a cargo Licenciada Zoila Yanisselli, de la AMP, coordinadora de la conferencia y delegada de Panamá, y se dio lectura a las Conclusiones y Recomendaciones presentadas por la Autoridad Marítima de Panamá y que figuran en el Anexo C.

I. Sesión de Clausura

Se llevó a cabo desde las 13:30 horas del 13 de abril de 2007 bajo la presidencia del Dr. Rubén Arosemena, Segundo Vicepresidente de la República de Panamá. Hicieron uso de la palabra el Licenciado Francisco Pastrana, en representación del Comité Ejecutivo de la CIP, quien agradeció a la AMP y al Gobierno de Panamá por la excelente organización y éxito alcanzado en la conferencia. Seguidamente el Dr. Carlos M. Gallegos, Secretario Ejecutivo de la CIP, destacó el alcance de las conclusiones y recomendaciones señalando la importancia que éstas sean elevadas a la CIP para su conocimiento y decisión. Finalmente el Presidente de la conferencia Dr. Rubén Arosemena, agradeció a los participantes por su trabajo, dedicación y por las conclusiones y recomendaciones alcanzadas, así como a la Secretaría de la CIP por su apoyo en llevar a cabo exitosamente esta Conferencia; y dio por clausurada la misma.

LISTA DE PARTICIPANTES / LIST OF PARTICIPANTS

PAÍSES MIEMBROS DE LA OEA / OAS MEMBER COUNTRIES

ARGENTINA

Ricardo LUJÁN
Subsecretaria de Vías y Puertos Navegables
Capital Federal, Argentina

Norberto VENERINI
Prefectura Naval Argentina
Capital Federal, Argentina

BELIZE

Kendrick DALY
Belize Port Authority
Belmopan, Belize

BOLIVIA

Marco A. ZENTENO
Embajada de Bolivia en Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

BRASIL

Carlos J. MONTEIRO
Marinha do Brasil
Brasilia, Brasil

CANADA

Gail ANDERSON
Transport Canada
Ottawa, Canada

CHILE

Andrés RENGIFO
Sistemas de Empresas
Santiago de Chile, Chile

Álvaro VICENCIO A.
Embajada de Chile en Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

COSTA RICA

Carlos GONZALEZ V.
JAPDEVA
Puerto Limón, Costa Rica

Karl Mc. QUEEN W.
JAPDEVA
Puerto Limón, Costa Rica

Luis NAVARRO R.
JAPDEVA
Limón, Costa Rica

ECUADOR

Francisco AYALA T.
DIGMER
Guayaquil, Ecuador

EL SALVADOR

Carlos BORJA
Autoridad Marítima Portuaria
San Salvador, El Salvador

Eduardo BARRIENTOS
Autoridad Marítima Portuaria
San Salvador, El Salvador

Eduardo CASTILLO
Autoridad Marítima Portuaria
San Salvador, El Salvador

Saúl E. FORNOS
Autoridad Marítima Portuaria
San Salvador, El Salvador

GUATEMALA

Juan M. DARY
Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales
Guatemala, Guatemala

Roxana SOBENES
Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales
Guatemala, Guatemala

Mariella VELEZ
Embajada de Guatemala en Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Randolfo L. CHACON
Ministerio de la Defensa Nacional
Guatemala, Guatemala

Alba N. PEREZ
Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales
Guatemala, Guatemala

María Isabel FERNANDEZ
Comisión Portuaria Nacional
Guatemala, Guatemala

Julio A. CABRERA
Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales
Guatemala, Guatemala

MÉXICO

Ángel GONZALEZ R.
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
México, DF., México

Francisco PASTRANA
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
México, DF., México

Manuel A. MONDRAGÓN
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
México, DF., México

Joel MENDEZ
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Lázaro Cárdenas, México

NICARAGUA

Martha C. LOLA
Cancillería de Nicaragua en Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

PANAMÁ

Rubén AROSEMENA
Segundo Vicepresidente de la República de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Carlos E. GONZALEZ
Autoridad Marítima Portuaria
Ciudad de Panamá, Panamá

Zoila YANISELLI
Autoridad Marítima Portuaria
Ciudad de Panamá, Panamá

Maria del C. RUBIO
Autoridad Marítima Portuaria
Ciudad de Panamá, Panamá

José DOPESO
Autoridad Marítima Portuaria
Ciudad de Panamá, Panamá

Rubén A. MEREL
Autoridad Marítima Portuaria
Ciudad de Panamá, Panamá

PERÚ

Teobaldo REATEGUI
Embajada de Perú en Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Eduardo REUSCHE L.
Embajada de Perú en Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

SURINAME

Guno CASTELEN
Suriname Ports Management Company
Paramaribo, Suriname

Michel AMAFO
Maritime Authority Suriname
Paramaribo, Suriname

Maya TAPSI-CHITOE
Suriname Ports Management Company
Paramaribo, Suriname

TRINIDAD AND TOBAGO

Doolar RAMLAL
Ministry of Works and Transport
Port of Spain, Trinidad and Tobago

UNITED STATES OF AMERICA

Gregory HALL
Department of Transportation
Washington, D.C., USA

Duane E. SAMS
U.S. Permanent Mission to the OAS
Washington, D.C., USA

Garry E. OAKLEY
U.S. Southern Command
Miami, FL, USA

Josephine LEACH
U.S. Southern Command
Miami, FL, USA

Janiece GILBREATH
U.S. Environmental Protection Agency
Washington, D.C., USA

Bernard LINK
U.S. Embassy in San Jose
San José, Costa Rica

URUGUAY

Ricardo VALLEJO
Administración Nacional de Puertos del Uruguay
Montevideo, Uruguay

Mario MONTEMURRO
Administración Nacional de Puertos del Uruguay
Montevideo, Uruguay

VENEZUELA

Alexander LIENDO
Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares
Caracas, Venezuela

Lissy SOJO
Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares
Caracas, Venezuela

Klaus ESSIG
Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares
Caracas, Venezuela

Yamile GUERRA
Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela
Caracas, Venezuela

Iván SÁNCHEZ
Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares
Caracas, Venezuela

PAÍSES OBSERVADORES PERMANENTES DE LA OEA / OAS PERMANENT OBSERVER STATES

ESPAÑA

Manuel GOMEZ
Puertos del Estado
Madrid, España

Santiago MONTMANY
Puertos del Estado
Madrid, España

FRANCE

Tiercelin CLAUDINE
CEDRE
Brest, France

ORGANISMOS INTERNACIONALES / INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)

Curtis A. ROACH
IMO
Port of Spain, Trinidad and Tobago

INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PORTS AND HARBOURS (IAPH)

Thomas KORNEGAY
IAPH
Houston, TX, USA

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO (IIDM)

Ángel RAMOS
IIDM
Santo Domingo, República Dominicana

Ana M. BRUNET
IIDM
Rosario, Argentina

COMISIÓN CENTROAMERICANA DE TRANSPORTE MARÍTIMO
(COCATRAM)

Juan MANELIA
COCATRAM
Managua, Nicaragua

CAMARA INTERAMERICANA TRANSPORTES (CIT)

André ZANIN
CIT
Santos, Brasil

FUNDACIÓN IBEROAMERICANA Y TRANSPORTE SOSTENIBLE (FITS)

Derly FERREIRA
FITS
Madrid, España

Liliana LOPEZ
FITS
Madrid, España

INVITADOS / GUESTS

Isidro ACUÑA
Sociedad Portuaria de Cartagena
Cartagena, Colombia

Maria L. ALMEIDA
Agencia Nacional de Transportes
Brasilia, Brasil

Eliskha M. ALVAREZ
Ocean Pollution Control - OPC
Ciudad de Panamá, Panamá

César BREATHWAITE
Panama Ports Company
Ciudad de Panamá, Panamá

José BORDA
Latin Trade
Coral Gables, FL, USA

Carlos BRICEÑO
Corporación Venezolana de Guayana
Puerto Ordaz, Venezuela

Hortensia BROCE
Autoridad del Canal de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Alfonso CASTILLERO
Autoridad Marítima del Canal de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Ernesto CASTILLO
Puerto de Manzanillo
Colón, Panamá

Luis CEDEÑO
Ocean Pollution Control -OPC
Ciudad de Panamá, Panamá

Cesar CENTELLA
Autoridad Marítima de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Héctor CERMEÑO
Puerto La Guaira (PLC, S.A)
La Guaira, Venezuela

Tahía A. CHU
Astilleros Braswell International
Ciudad de Panamá, Panamá

Mario CORDERO
Port of Long Beach
Long Beach, CA, USA

Noelle COSTA
Administracao dos Portos de Paranaguá e Antonina
Paranaguá, Brasil

Benjamin COUZIGUO
IMO
Willemstad, Curacao

Juan C. CROSTON
Manzanillo International Terminal
Ciudad de Panamá, Panamá

Rodrigo CRUZ
Environmental Protection Group
Ciudad de Panamá, Panamá

Alan DEEKS
Fort Street Tourism Village
Belize, Belize

Thobías DUARTE
Administracao dos Portos de Paranaguá e Antonina
Paranaguá, Brasil

Rebeca EREBRIE
Corporación Venezolana de Guayana
Puerto Ordaz, Venezuela

Javier ESPINOSA
NEPTUNIA S.A.
Callao, Perú

Ramón EHRMAN
ICAB de la Universidad de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Macario FERNÁNDEZ
Puerto La Coruña
La Coruña, España

Aileen FLASZ
URS
Ciudad de Panamá, Panamá

Roberto FONT
INCOSTAS
Caracas, Venezuela

Jorge O. FRAPOLLI
Puerto de Bahía Blanca
Bahía Blanca, Argentina

Pedro L. FUENTES
Instituto Ambiental de Paraná
Curitiba, Brasil

Fulvia GARAY
Autoridad Marítima de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Carlos GARCIA
Las Minas Pilot Services, INC.
Colón, Panamá

Leandro GARCIA
Fundación Valenciaport
Valencia, España

Gilberto GASTEAZORO
Autoridad del Canal de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Robert D. de la GARZA
Autoridad del Canal de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Frederic GILLET
OPIP
Ciudad de Panamá, Panamá

Andrés GUERRA
Puerto La Coruña
La Coruña, España

Fernando HAURADOU
Ocean Pollution Control - OPC
Ciudad de Panamá, Panamá

Laureano JARAMILLO
Petroterminal de Panamá
David, Panamá

Jorge JIMÉNEZ C.
Autoridad Portuaria de Guayaquil
Guayaquil, Ecuador

Yina JOHNSON
Manzanillo International Terminal
Colón, Panamá

Eugene LAM
Eco Klean SA
Colón, Panamá

Emilio J. LAU
Eco Klean SA
Colón, Panamá

Bruce LAMBERT
USA Army Corps of Engineers
Alexandria, VA, USA

Rigoberto MACIAS
Terminal Granelera
Ciudad de Panamá, Panamá

Pedro A. MARTÍN
Ocean Pollution Control-OPC
Ciudad de Panamá, Panamá

Anthony MARTINEZ
EXXON Mobile Marine Fuel
Ciudad de Panamá, Panamá

Teresa MARTINEZ
Autoridad Marítima de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Francisco MARCANO
OCAMAR
Estado Carabobo, Venezuela

José MATURRELL
Autoridad del Canal de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Aracellys MORALES G.
Universidad de Valparaiso
Santiago, Chile

Felix A. MORENO M.
Autoridad del Canal de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

David E. MUÑOZ
Ministerio de Comercio e Industrias
Ciudad de Panamá, Panamá

Gloria C. MUÑOZ
Asociación Organización Jurídico Empresarial
Santa Fe de Bogotá, Colombia

Daniel MUSCHETT
Autoridad del Canal de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

James NISBET
Director of Operations
Belize City, Belize

Sergio NORIEGA
Cemento Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Alonso de OBALDIA
LAMOR LLC
Ciudad de Panamá, Panamá

Steven A. OMBLER
Astilleros Braswell International
Ciudad de Panamá, Panamá

César H. PALACIOS G.
Autoridad Portuaria de Guayaquil
Guayaquil, Ecuador

Hernán PARDO
INCOSTAS
Caracas, Venezuela

Gustavo PEREZ
Panama Ports Authority
Ciudad de Panamá, Panamá

Jaime PEREZ
Petroterminal de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Rodolfo R. PEREZ
OIRSA
Ciudad de Panamá, Panamá

Roy S. PHILLIPS
Autoridad del Canal de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Dante POZZI
Alpina Briggs Defensa Ambiental
Sao Paulo, Brasil

Susan PROCTOR
Universidad Marítima Internacional de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Héctor POLO
Ocean Pollution Control
Ciudad de Panamá, Panamá

Mireya L. QUIEL C.
Asamblea Nacional
Ciudad de Panamá, Panamá

Jorge E. REBELO
Independiente
Ciudad de Panamá, Panamá

Atilio REPETTO
DECAL Panamá, SA
Ciudad de Panamá, Panamá

Eduardo REQUIAO
Administracao dos Portos de Paranaguá e Antonina
Paranaguá, Brasil

José D. REYNA
Ocean Pollution Control
Ciudad de Panamá, Panamá

Alejandro del RIO
ANAM
Ciudad de Panamá, Panamá

Thalia A. RIVERA
EXXON MOBILE Marine Fuels
Ciudad de Panamá, Panamá

Antonio J. ROJAS
Corporación Venezolana de Guayana
Guayana, Venezuela

Miguel E. ROZO
Capitanía del Puerto de Cartagena
Santa Fe de Bogotá, Colombia

Xiomara RUIZ
Ocean Pollution Control
Ciudad de Panamá, Panamá

Norberto SAENZ
Autoridad Marítima de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Carlos SAGRERA
Ocean Pollution Control
Ciudad de Panamá, Panamá

César O. SÁNCHEZ
Astilleros Breaswell International
Ciudad de Panamá, Panamá

Víctor M. SÁNCHEZ
Ocean Pollution Control
Ciudad de Panamá, Panamá

Jorge E. SÁNCHEZ
Puerto La GUAIRA
La Guaira, Venezuela

Jorge SÁNCHEZ
Servicios Tecnológicos de Incineración
Ciudad de Panamá, Panamá

Demóstenes SÁNCHEZ
Astilleros Braswell International
Ciudad de Panamá, Panamá

Alcala SANDOVAL
OCAMAR
Estado Vargas, Venezuela

Ana SANJUR A.
Cemento Panamá
Cólon, Panamá

Eduardo SPAGNOLO
Puerto de Bahía Blanca
Bahía Blanca, Argentina

Sidia SUÁREZ
APSA
Ciudad de Panamá, Panamá

Dario TEJEIRA
Ocean Pollution Control-OPC
Ciudad de Panamá, Panamá

Doug THIESSEN
Port of Long Beach, USA
Long Beach, USA

Guillermo E. TORRES
Autoridad Marítima de Panamá
Ciudad de Panamá, Panamá

Guillermo E. TOVAR
DEVAL Panamá, S.A.
Ciudad de Panamá, Panamá

Eduardo VALLARINO
Manzanillo International Terminal
Ciudad de Panamá, Panamá

José VALLEJO
Puerto El Guamache
Nueva Esparta, Venezuela

Luis VILA
OLLEROS
Buenos Aires, Argentina

Julio M. VILLAREAL
Petroterminal de Panama
David, Panamá

Antonio VILLODRES
SEDEX, SA
Santa Fe de Bogotá, Colombia

Iván VUKELSA
Ocean Pollution Control
Ciudad de Panamá, Panamá

Stanley WHITE
Ocean and Coastal Consultants
Trumbull, CT, USA

SECRETARÍA DE LA CONFERENCIA / SECRETARIAT OF THE CONFERENCE

Carlos M. GALLEGOS
Comisión Interamericana de Puertos, OEA
Washington DC, USA

Carlos CAÑAMERO
Consultor
Suiza

LISTA DE DOCUMENTOS / LIST OF DOCUMENTS

Número de Documento/ Document Number	Título/Title	Idioma/Language
COPAP/doc. 1/07	Lista Preliminar de Documentos	Textual
COPAP/doc. 1/07 rev. 1	Lista de Documentos	Textual
COPAP/doc. 2/07	Lista Preliminar de Participantes	Textual
COPAP/doc. 2/07 rev. 1	Lista de Participantes	Textual
COPAP/doc. 3/07	Proyecto de Temario	E, I
COPAP/doc. 3/07 rev. 1	Temario	E, I
COPAP/doc. 4/07	Proyecto de Calendario	E, I
COPAP/doc. 4/07 rev. 1	Calendario	E, I
COPAP/doc. 5/07	Costa Rica: Situación ambiental, puertos del Caribe (Documento presentado por la delegación de Costa Rica)	E
COPAP/doc. 6/07	Situación de la protección ambiental portuaria en El Salvador (Documento presentado por la delegación de El Salvador)	E
COPAP/doc. 7/07	Situación de la protección ambiental portuaria en Guatemala (Documento presentado por la delegación de Guatemala)	E
COPAP/doc. 8/07	Situación de la protección ambiental portuaria en los Países miembros de la OEA Panamá (Documento presentado por la delegación de Panamá)	E

COPAP/doc. 9/07	The state of environmental port protection in Suriname (Document presented by the delegation of Suriname)	I
COPAP/doc. 10/07	La actuación de la Autoridad Marítima en la Protección Ambiental (Documento presentado por la delegación de Argentina)	E
COPAP/doc. 11/07	Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Documento presentado por la delegacion de Brasil)	P
COPAP/doc. 12/07	Situación de la protección ambiental portuaria de Chile (Documento presentado por la delegación de Chile)	E
COPAP/doc. 13/07	U.S Remarks on the Environmental Port Protection in the United States (Document by presented by the delegation of the United States)	I
COPAP/doc. 14/07	Presentación nacional (Documento presentado por la delegación de México)	E
COPAP/doc. 15/07	Gestión ambiental portuaria, Puerto de Montevideo (Documento presentado pro la delegación de Uruguay)	E
COPAP/doc. 16/07	Situación de la protección ambiental portuaria en los Países miembros de la OEA, Caso: Venezuela (Documento presentado por la delación de la República Bolivariana de Venezuela)	E
COPAP/doc. 17/07	Normativa y estándares internacionales sobre protección ambiental con incidencia en la industria portuaria: Convenio MARPOL de la OMI y otros	E

	convenios internacionales (Documento presentado por Klaus Essig)	
COPAP/doc. 18/07	El Proyecto ECOPORT (Documento presentado por Leandro García)	E
COPAP/doc. 19/07	Impacto ambiental en la zona costera del Gran Puerto Exterior de La Coruña (Documento presentado por Macario Fernández)	E
COPAP/doc. 20/07	Industria portuaria y su impacto ambiental (Documento presentado por Hernán Pardo)	E
COPAP/doc. 21/07	La industria portuaria y el impacto ambiental (Documento presentado por Joel Mendez)	E
COPAP/doc. 22/07	EPA: Cleaner Ports Initiative (Document presented by Janiece Gilbreath)	I
COPAP/doc. 23/07	Derrame de hidrocarburos en zonas portuarias: Estudio de un caso modelo en aguas tropicales (Documento presentado por Carlos Sagrera)	E
COPAP/doc. 24/07	Contaminación accidental y operacional con hidrocarburos y materiales peligrosos en los puertos: planes de contingencias (Documento presentado por Jorge Rebelo)	E
COPAP/doc. 25/07	Contaminación accidental y operacional con hidrocarburos y materiales peligrosos en los puertos – planes de contingencias (Documento presentado por Luis Vila)	E

COPAP/doc. 26/07	Fundamental principles in port development (Document presented by the IAPH)	I
COPAP/doc. 27/07	ESPO: Práctica del código ambiental (Documento presentado por Andrés Guerra)	E
COPAP/doc. 28/07	Plan de acción de aire limpio (Documento presentado por Mario Cordero)	E
COPAP/doc. 29/07	Mejoramiento de la gestión ambiental en los puertos del Golfo de Honduras (Documento presentado por Leandro García)	E
COPAP/doc. 30/07	Experiencia en el puerto de Paranagua (Documento presentado por Pedro Fuentes y Noelle Saborido)	E
COPAP/doc. 31/07	Policies and management on the impact of the port environment (Document presented by Stanley White)	I
COPAP/doc. 32/07	Manejo de residuos oleosos (Documento presentado por Rodrigo Cruz)	E
COPAP/doc. 33/07	Port reception facilities (Document presented by the IMO)	I
COPAP/doc. 34/07	Impacto ambiental de la construcción del tercer juego de esclusas del Canal de Panamá (Documento presentado por Daniel Muschett)	E

COPAP/doc. 35/07	Análisis ambiental del desarrollo del Gran Puerto Exterior de la Coruña (Documento presentado por Andrés Guerra)	E
COPAP/doc. 36/07	Código de conducta ambiental portuario regional (Documento presentado por IIDM)	E
COPAP/doc. 37/07	Código ambiental: Una propuesta para los puertos (Documento presentado por COCATRAM)	E
COPAP/doc. 38/07	Planes de cooperación medioambiental para Ibero América del sistema portuario español (Documento presentado por Santiago Montmany)	E
COPAP/doc. 39/07	El Convenio de Cartagena, su protocolo de cooperación por derrame de hidrocarburos y su protocolo LBS: Incrementar Capacidad y Capacitación para Autoridad Portuarias (Documento presentado por la OMI)	E
COPAP/doc. 40/07	La industria portuaria y el impacto ambiental: Experiencia de Guayaquil (Documento presentado por Jorge Jiménez)	E
COPAP/doc. 41/07	Conclusiones y recomendaciones presentadas por la Autoridad Marítima de Panamá	E, I, P
COPAP/doc. 42/07	Informe Preliminar sobre la I Conferencia Hemisférica sobre Protección Ambiental Portuaria	E, I

E = Español, I = Inglés, P= Portugués

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES PRESENTADAS POR LA AUTORIDAD
MARÍTIMA DE PANAMÁ

CONCLUSIONES

1. Los pueblos del hemisferio dependen en gran medida de los recursos de los océanos y las costas para su supervivencia y bienestar y en estos la actividad portuaria y la industria marítima tienen un rol significativo. En varios lugares del hemisferio un elevado número de personas derivan su seguridad alimentaria y sustento económico de los recursos disponibles en los litorales marítimos, fluviales y lacustres.

2. El uso de las zonas costeras es cada vez más intenso y en estas viven una proporción cada vez más alta de la población hemisférica. El impacto potencial causado al medio ambiente y a la salud de esas poblaciones costeras ocasionadas por las actividades portuarias y la industria marítima relacionada incluye presiones en los ecosistemas marinos y costeros y en aquellos otros de ríos y lagos.

3. Es necesario integrar las preocupaciones relativas a la protección del medio ambiente y de la salud de las poblaciones de las zonas costeras en los procesos de planificación del desarrollo portuario y en consonancia con estrategias a nivel internacional, nacional y local que contribuyan significativamente al logro de los objetivos de desarrollo acordados en foros internacionales como son la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas (Nueva York, 2000), el Programa 21 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (Río de Janeiro, junio, 1992) y el Plan de Aplicación de las Decisiones de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (Johannesburgo, agosto – septiembre, 2002).

4. Algunos países del hemisferio han logrado progresos significativos en el fomento de la capacidad institucional y en la elaboración de marcos legislativos y políticas ambientales de ordenación sostenible para el medio marino y zonas litorales marítimas, fluviales y lacustres. Sin embargo dadas las diferencias existentes los pequeños estados insulares y los mediterráneos debieran tener un tratamiento diferenciado en materia de cooperación medioambiental.

5. En varios puertos del hemisferio se cuenta con instalaciones para la recepción de desechos generados por los buques y la difusión de esta información es de suma utilidad para el transporte marítimo internacional. Además la Organización Marítima Internacional (OMI) dispone del Sistema Global Integrado de Información sobre el Transporte Marítimo (GISIS de las siglas en inglés) en línea que proporciona un acceso fácil a los Países miembros y al público en general relativo a las instalaciones para la recepción de desechos generados por los buques. De otro lado el Área Especial del Gran Caribe declarada en 1993 en el anexo V de la Convención MARPOL 73/78 no está todavía en vigor y para lo cual es necesario se disponga de un número adecuado de instalaciones para los desechos generados por los buques.

6. La Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA), particularmente a través de los Comités Técnicos Consultivos de Control de la Navegación y Protección Ambiental y posteriormente de Protección Ambiental Portuaria, ha hecho una significativa contribución en la recopilación y difusión de información para la óptima toma de decisiones destinadas a implementar un desarrollo portuario sustentable.

RECOMENDACIONES

1. Expresar nuestro agradecimiento a la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA) por sus esfuerzos para contribuir a promover el desarrollo sostenible de la actividad portuaria e instar a ese organismo a que aumente su apoyo a la aplicación de medidas que contribuyan a la protección del medio ambiente en la actividad portuaria, a la mejora de la coherencia y la coordinación de los acuerdos ambientales multilaterales aplicables al sector portuario e industrias marítimas relacionadas y a la intensificación de la cooperación con todos los interesados, incluyendo los mecanismos de desarrollo multilaterales mundiales y regionales.

2. Intensificar los esfuerzos destinados a elaborar y aplicar programas de acción y mecanismos a nivel internacional, nacional y local para protección del medio ambiente en entornos litorales marinos, fluviales y lacustres frente a la contaminación procedente de actividades portuarias mediante asociaciones de los interesados, en consonancia con la legislación nacional pertinente en la materia y con evaluación de los riesgos e impactos medio ambientales que permitan implementar estrategias sostenibles de protección.

3. Reafirmar la vigencia e importancia de las medidas de protección ambiental en la actividad portuaria e incorporarlas a todos los niveles de los gobiernos y, según proceda, promoverlos entre las organizaciones intergubernamentales y en las instancias internacionales pertinentes, incluyendo los distintos acuerdos ambientales multilaterales pertinentes.

4. Mejorar la cooperación y coordinación en el ámbito nacional y hemisférico y a todos los niveles para abordar problemas de contaminación en la actividad portuaria, y marítima relacionada, mediante la adopción de estrategias de gestión sostenibles y enfoques integrados y de largo plazo.

5. Mejorar los sistemas de vigilancia y de información a todos los niveles para que los gobiernos, los grupos representativos y el público en general puedan contribuir a una comprensión y conocimiento compartido del perjuicio que se está causando al medio marino y de las medidas necesarias para prevenir, amenguar o limitar la contaminación en las zonas costeras.

6. Fortalecer en el marco del derecho internacional aplicable, los programas ambientales regionales existentes a fin de que sean un mecanismo eficaz para promover la protección y el uso sostenible del medio ambiente marino, costero, fluvial y lacustre a través de elementos tales como la formulación y aplicación de protocolos sobre la contaminación procedente de actividades portuarias y marítimas relacionadas.

7. Trabajar en forma coordinada con otros órganos y procesos regionales e internacionales para aplicar los protocolos, convenios y pautas internacionales que estén relacionados con la actividad portuaria y la de navegación y ordenar y fortalecer asociaciones estratégicas para mejorar las actividades, la cooperación, la colaboración, y el intercambio de conocimientos así como de la tecnología y experiencia a nivel interregional en particular para la actividad del dragado.

8. Acoger las asociaciones nacionales, regionales e internacionales con el fin de incorporar la labor y los objetivos de la protección ambiental portuaria a sus planes de trabajo, actividades, políticas y programas respectivos a los niveles adecuados, e instar a que se forjen nuevas asociaciones o que se refuercen las relaciones existentes con todos los sectores de la sociedad civil como mecanismos decisivos para la protección de las zonas marinas y costeras.

9. Fomentar la protección del medio ambiente en la actividad portuaria, mediante:

- a. El fortalecimiento de las consultas, diálogo y colaboración amplia entre las administraciones portuarias y las partes interesadas para facilitar, desde el principio, la conciliación de diferencias y la aceptación de proyectos portuarios por las comunidades locales.
- b. Generar conocimiento y tecnologías limpias en la creación de técnicas sustentables que combinen el costo/beneficio y la eficacia ecológica.
- c. Mejorar la cooperación entre las administraciones portuarias en materia ambiental y facilitar el intercambio de experiencias y la aplicación de prácticas aceptables en aspectos ambientales.
- d. Promover e instaurar en el marco del derecho internacional aplicable, la regionalización de los “Planes de Contingencia de Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Contaminantes,” conllevando un enfoque cooperativo para compartir conocimiento, información, personal, equipamiento y materiales en regiones previamente identificadas.
- e. Aumentar la conciencia en cuestiones ambientales e integrar el desarrollo sustentable en la política portuaria, estimulando la mejora continua del medio ambiente portuario y su gestión.
- f. Promover el uso y seguimiento, mediante indicadores ambientales, para medir objetivamente el progreso reconocible de las prácticas ambientales en la actividad portuaria hemisférica.

10. Se den los pasos necesarios para asegurar que la información disponible sobre instalaciones para los desechos generados por los buques se introduzcan y se mantenga en la página Web del GISIS de la OMI.

11. Se agradece el ofrecimiento de la República Federativa de Brasil a la CIP, presentada por la Administración del Puerto de Paranagua y pendiente de aprobación por su gobierno, para realizar “La II Conferencia Hemisférica sobre Protección Ambiental Portuaria”.

12. Transmitir al Comité Técnico Consultivo de Protección Ambiental Portuaria de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la OEA estas conclusiones y recomendaciones con la finalidad de perfeccionarlas y posteriormente elevarlas como un proyecto de Declaración en materia de protección ambiental portuaria que será presentado en la próxima reunión del Comité Ejecutivo de la CIP.